



26.09.2014

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

**Berichterstattung über die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs / der
Schülerbeförderung / der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan im Landkreis Waldshut**

Beschlussvorlage

| Gremium | Sitzung am | Öffentlichkeitsstatus | Zuständigkeit |
|----------------------------------|------------|-----------------------|---------------|
| Verwaltungs- und Finanzausschuss | 22.10.2014 | öffentlich | Kenntnisnahme |

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

I.

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

1. Allgemeines zum ÖPNV

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin eine sehr große Bedeutung. In 2013 hatte der WTV mit 13.455.229 Fahrgästen (Einstiege einschließlich KONUS-Fahrgästen) ein minus von 1,5% gegenüber dem Vorjahr (2012: 13,66 Mio., 2011: 13,67 Mio., 2010: 13,56 Mio.). Greifbarer ausgedrückt: Werktäglich sind im Landkreis Waldshut über 21.500 Menschen mit Bus und Bahn unterwegs. Der Rückgang der Fahrgäste hat insbesondere drei Gründe: Demographischer Wandel (weniger Kindergartenkinder- und Schülerfahrkarten), doppelter Abschlussjahrgang G8/G9 an Gymnasien und weniger Baden-Württemberg-Tickets aufgrund des über mehr als sechs Monate andauernden Schienenersatzverkehrs zwischen Erzingen und Schaffhausen.

Durch die befriedigenden Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot grundsätzlich gehalten und in Teilbereichen wieder leicht verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander-, Radbusse, Weizen-Shuttle und Eis-Disco-Bus bei.

Die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes (WTV) wurden bei den Zeitkarten zum 1. August 2014 um durchschnittlich ca. 1,7% erhöht. Beispielsweise kostet die Schülermonatskarte für zwei Zonen nun 37 €. Die Tarife der Einzelfahrscheine blieben in unveränderter Höhe.

Verkehrsunternehmen haben insbesondere höhere Personalkosten, höhere Versicherungskosten und eine leichte Erhöhung der Kraftstoffpreise zu verkraften. Die gesamten Zuschüsse der öffentlichen Hand entwickeln sich unterschiedlich: Der Landkreis Waldshut deckt mit einer Dynamisierung von 2,5 % seiner Tarifzuschüsse zumindest bei seinem Beitrag die Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen ab. Dagegen sind die Zuschüsse des Landes bei der Verbundförderung und dem Ausgleich nach § 45 a PBefG (Empfänger: Linienbusunternehmen) in unveränderter Höhe. Der Zuschuss des Landkreises für die Schülerbeförderung (Empfänger: Linienbusunternehmen) wird vorerst jährlich geringer. Bei den Finanzplanungen der Verkehrsunternehmen im WTV für 2015 mussten gesamthaft geringe Fahrgastrückgänge eingeplant werden. Die Tarifierhöhung ist angemessen und gerechtfertigt.

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. Es wird weiterhin angestrebt, die durch den demographischen Wandel sinkenden Schülerzahlen und folglich rückläufige Schülermonatskarten durch eine positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisarten bestmöglich aufzufangen. Auch wenn 2013 der Fahrgastrückgang aus den genannten Gründen etwas deutlicher ausgefallen ist, so streben wir - trotz demographischem Wandel (-2,5 % Schüler /Jahr) – in den Jahren 2014 und 2015 an, den Rückgang der Gesamtfahrgastzahlen auf 0 bis 1,0 % zu begrenzen.

Die Feriengäste besonders der KONUS-Gemeinden (Kostenlose Nutzung der Nahverkehrsmittel für Schwarzwaldurlauber) lasten gerade die Busse und Züge zu schwächer frequentierten Zeiten am Wochenende, in der Ferienzeit und tagsüber aus. Es beteiligen sich 17 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Weitere Gemeinden sind interessiert. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste auch die erwähnten saisonalen Angebote.

2. Angespannte Situation bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes

Die Finanzierung des ÖPNV wird durch viele Faktoren beeinflusst. Die Rahmenbedingungen um das Fahrplanangebot zu finanzieren werden zunehmend schwieriger. Das bedeutet für den Landkreis als Aufgabenträger des Buslinienverkehrs eine große Herausforderung.

Problematisch sind die steigenden Kosten im Verhältnis zu den geringer steigenden Einnahmen. Dafür gibt es folgende Gründe:

- **ÖPNV-Finanzreform Baden-Württemberg:** Zunächst sind die Einnahmen nach § 45 a PBefG – Ausgleich für die Buslinienverkehrsunternehmen für die verbilligt angebotene Schülerfahrkarte – für die Verkehrsunternehmen und den Verbund für 2014 und 2015 pauschaliert. Hier wollte das Land den Zuschussweg und die Zuschussberechnung wesentlich ändern. Die derzeitigen Regelungen des § 45 a PBefG müssen rechtlich angepasst werden, deshalb sind Änderungen bezüglich seiner Anwendung zwingend notwendig. Voraussichtlich wird der Betrag auch 2016 nochmals unverändert bleiben, da die Reform in dieser Legislaturperiode nicht mehr umgesetzt werden soll. Danach sollen die Mittel (kommunalisierte Zuschussbeträge) zweckgebunden den Stadt- und Landkreisen zur Verfügung gestellt werden. Sie wären den Linienbusunternehmen in einem zu klärenden Verfahren zur Verfügung zu stellen. Die Höhe der Beträge für die Aufgabenträger (u.a. Landkreis Waldshut) sollen nach einem neuen Verfahren berechnet werden. Bisher war die Grundlage der Berechnung der Schülerverkehr einschließlich der Entfernung des Schülertransportes. Nun werden ÖPNV-Kennzahlen zugrunde gelegt (Systemwechsel!). Nach diesem Verfahren kann es teilweise wesentliche Veränderungen in der Zuschusshöhe geben. Der Landkreis Waldshut wird aufgrund dieses Systemwechsels dann ggf. stufenweise mit deutlichen Finanzeinbußen rechnen müssen. Wir haben uns in den vergangenen Monaten intensiv für Änderungen an der Reform und für Verbesserungen der Kennzahlen zugunsten des ländlichen Raumes eingesetzt und auf die negativen Auswirkungen für den ländlichen Raum hingewiesen. Zunächst werten wir es für unseren Landkreis als positiv, dass die Reform verschoben und ggf. nicht in der geplanten Form umgesetzt wird. Wie und in welcher Höhe die Verteilung des Zuschusses nach § 45 a PBefG ab 2017 erfolgen wird, ist derzeit nicht absehbar.
- Der Tarifzuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV ist für den Zeitraum 2014 – 18 pauschal mit einem jährlich festen unveränderten Betrag festgeschrieben, soweit der WTV die Förderbedingungen erfüllt.
- Abschmelzen der Zuschüsse bei den Schülerverträgen mit der Südbadenbus durch den Landkreis.
- Weniger Schülerfahrkarten, folglich geringere Einnahmen der Südbadenbus.
Hinweis: Zwar gibt es mehr Fahrgäste im Erwachsenenbereich, aber eine Kompensation der Einnahmen ist für die SBG nicht möglich, da sie beim „WTV-Erwachsenentopf“ einen fast 25 % geringeren Anteil am Verteilerschlüssel gegenüber dem „WTV-Schülertopf“ hat. Dies deshalb, da DB Regio am „Erwachsenentopf“ berechtigterweise einen höheren Anteil hat.
- Veränderung der Schullandschaft mit möglichen Mehrkosten. Siehe Punkt 6. Schülerbeförderung.
- Zunehmend begrenztes Fahrgastwachstum bei den Erwachsenen. Ausweisung von mehr Park&Ride- und überdachten Bike&Ride- Plätzen wünschenswert.
- Leicht steigende Kraftstoff- bzw. Energiepreise.

Der Landkreis will das befriedigende bis gute Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den über 21.500 Nutzern und potentiellen Neukunden eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Die Dynamisierung des WTV-Zuschusses des Landkreises trägt zur Stabilisierung der angespannten Situation bei. Ob und welche weiteren Maßnahmen wie ein Verzicht auf die Abschmelzung oder ggf. Erhöhung des Betrages bei den Schülerbeförderungsverträgen mit der Südbadenbus, Einsparungen bei Fahrplanangebot bei Fahrten mit sehr schwachen Fahrgastzahlen (z. B. 4. Schulstunde Unterrichtsende) notwendig werden, wird sich in den nächsten Monaten und Jahren zeigen. Die Kreisgremien werden entsprechend informiert.

Ob und in welchen Dimensionen der Landkreis sich auch im Schienenverkehr in Zukunft – je nach gewünschtem Angebot – finanziell stärker engagieren sollte bzw. muss, ist derzeit nicht absehbar (vgl. Punkt 4.).

3. Fahrgastzahlen

Die Entwicklung der Monatskarten des Waldshuter Tarifverbundes zeigt, dass es weiterhin gelungen ist, die Bevölkerung vom Öffentlichen Personennahverkehr zu überzeugen. Hierzu tragen auch die kleinen, aber stetigen Verbesserungen am Angebot bei. Erstmals seit Verbundgründung gingen die Fahrgastzahlen jedoch gesamthaft etwas zurück (Gründe: siehe 1.). Dennoch ist es teilweise gelungen, die sinkenden Schülerzahlen zu kompensieren.

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten erneut – plus 0,9% zum Vorjahr – auf 51.715 Stück/Jahr gesteigert werden. Die Schülermonatskarten verringerten sich aufgrund der sinkenden Schülerzahlen (demographische Entwicklung – Rückgang der Schülerzahlen um ca. 2,5%/Jahr bis 2020) um 1,5% auf 153.450 Stück/Jahr. Dabei ist anzumerken, dass sich bis Juli 2013 der Abgang des Doppelabiturjahrgangs der allgemeinbildenden Gymnasien auf die Fahrgastzahlen negativ ausgewirkt hat.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen sank um 3,0% auf 728.447 Stück/Jahr (durchschnittlich 1.996 Stück/Tag). Dieser Rückgang ist durch den verstärkten Kauf von Erwachsenen Monatskarten (+ 0,9%), den Zuwachs an höherwertigeren Fahrkarten (24-h-Karten), den längerfristigen Schienenersatzverkehr und die große Zahl an KONUS-Gemeinden (Wegfall von Einzelfahrscheinen) nachvollziehbar.

Die Fahrgastzahlen des 1. Halbjahres 2014 entsprechen in etwa den Zahlen von 2013. Etwas weniger Schülerfahrkarten stehen mehr Erwachsenenfahrkarten gegenüber. Dadurch sind die Gesamtfahrgastzahlen im ersten Halbjahr 2014 gleich hoch wie im ersten Halbjahr 2013 und damit sehr befriedigend.

4. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2013 kleine Änderungen erfahren:

Hochrheinstrecke:

- Durchbindung des Taktzuges aus Basel/Bad Säckingen Montag bis Freitag in Waldshut um 13.40 Uhr bis nach Lauchringen (13.55 Uhr)
- Durchbindung des Taktzuges aus Basel/Bad Säckingen in den Schulferien Montag bis Freitag in Waldshut um 12.40 Uhr bis nach Lauchringen (12.55 Uhr)
- Bessere Taktung (Stundentakt) abends täglich (20.52 Uhr, 21.52 Uhr und 22.58 Uhr) ab Basel mit bequemen Übergängen vom Fernverkehr aus Norden (20.34 Uhr, 20.45 Uhr, 21.38 Uhr und 22.51 Uhr)
- Im Sommer an Wochenenden und Feiertagen (April bis Oktober): IRE 9.41 Uhr ab Basel mit den üblichen Halten ohne Umstieg nach Konstanz
- Halbstundentakt bzw. in den Hauptverkehrszeiten Viertelstundentakt zwischen Erzingen und Schaffhausen

Im Jahr 2013 gab es mehr als sechs Monate lang einen Schienenersatzverkehr zwischen Erzingen/Lauchringen und Schaffhausen aufgrund der Elektrifizierung und des Doppelspurausbaus zwischen Erzingen und Schaffhausen.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war 2013 teilweise mangelhaft. Die Verwaltung hat sich immer wieder für die Qualität, insbesondere des InterRegioExpress (IRE) eingesetzt und Abhilfe bei den Mängeln gefordert. Auch Themen wie Zugausfälle und Verspätungen wurden mit DB Regio diskutiert. Die Qualität des Schienenverkehrs hat sich seit Fahrplanwechsel (Mitte Dezember 2013) auch im Bereich des IRE deutlich erhöht. Das Fahrzeug selbst (VT 611) ist dennoch baldmöglichst zu ersetzen, da es störungsanfällig und für unseren Schienenverkehr – abgesehen von der Geschwindigkeit – nicht zukunftsfähig ist. Ein kurzfristiger Ersatz der IRE Züge ist jedoch nicht möglich, da vergleichbare Fahrzeuge für den Dieseleinsatz am Markt nicht zur Verfügung stehen. Wir sind mit der Nahverkehrsgesellschaft und dem Land in Kontakt, um Alternativen zum derzeitigen IRE auszuloten.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ zwischen Basel und Erzingen geht leider nur mühsam voran, obwohl sich der Landkreis intensiv und nachhaltig für die weiteren Schritte einsetzt. Es wird weiter versucht die Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 durch das Land Baden-Württemberg, die Landkreise und die Schweizer Partner zu realisieren. Die Schweiz schafft derzeit die Voraussetzungen für eine entsprechende Mitfinanzierung. Auch wurde ein Antrag auf INTERREG V-Mittel vorbereitet und wird gestellt. Der Erhalt dieser Mittel kann die Finanzierungsmöglichkeiten der anstehenden Leistungsphasen erheblich positiv beeinflussen. Eine Lösung über Hybridzüge ist aus technischen und Kostengründen nicht realisierbar. Es muss eine Übergangslösung für die Zeit zwischen dem „Wegfall“ des VT 611 – anderes Fahrzeugmaterial notwendig – und der Fertigstellung der Elektrifizierung gefunden werden. Diese ist notwendig, da es einen Zwischenzeitraum von einigen Jahren ohne Elektrifizierung geben wird und weil der Vertrag zwischen DB Regio und dem Land im Dezember 2016 ausläuft. Hier setzen wir uns für eine vernünftige Zwischenlösung ein, welche den Schienenverkehr am Hochrhein voran bringt und aufwärtskompatibel ist.

Kurzer Rückblick: Das Gutachten für die Planungsphasen 1 und 2 von DB Netz liegt vor. Die Elektrifizierung ist grundsätzlich machbar. Die Kosten für die Elektrifizierung auf der Hochrheinstrecke zwischen Erzingen und Basel werden von DB Netz auf 160 Mio. € beziffert (Gutachten hat +/- Genauigkeit von 30%). Die Kosten für die Planungsphasen 3 und 4 betragen ca. 10 Mio. € (2012).

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Zwei zusätzliche morgendliche Verbindungen ab Waldshut 6.36 Uhr und 7.36 Uhr (einschließlich veröffentlichter Zuführungen) über Koblenz ohne Umstieg nach Baden. Umsteigemöglichkeit in Koblenz nach Bad Zurzach.
Diese Zusatzverbindungen konnten im Rahmen einer gemeinsamen Initiative mit der Schweizer Seite insbesondere im Hinblick auf die Brückensperrung erreicht werden. Wir hoffen, dass diese Verbindungen über die Brückensperrung hinaus die Nutzung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs weiter steigert.

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) gibt es keine Veränderungen. Auf der Wutachtalbahn gibt es an Schultagen einen Zug um 13.22 Uhr ab Waldshut neu bis nach Wutöschingen, welcher von Schülern gut genutzt wird. Diese Verbindung ist als Nebenprodukt des neuen Taktzuges 13.45 Uhr ab Waldshut nach Lauchringen (25 - 45 Fahrgäste) entstanden, da die Infrastruktur im Bereich Lauchringen nicht ausreichend ist. Anstatt den Zug bei der Abzweigung zur Wutachtalbahn stehen zu lassen, wurde er bis Wutöschingen verlängert und entfaltet so nun einen Nutzen. Der Wunsch der Gemeinden Eggingen und Stühlingen diesen Zug bis nach Eggingen/Stühlingen fahren zu lassen wird geprüft. Infrastrukturelle Maßnahmen werden dann notwendig. Weiterhin gibt es sonntags in den Sommermonaten den Zubringer zur Sauschwänzlebahn.

Künftige Anbindung des Hochrheins an die Gäubahn

Grundinformationen: Das vorliegende Fahrplankonzept soll in zwei Stufen (Dezember 2015 und Dezember 2017) umgesetzt werden:

- Dezember 2015: Drehung der Fahrpläne des Fernverkehrs um 30 Minuten und damit bessere Einbindung in die beiden Knoten Zürich und Stuttgart. Gleichzeitig sollen die RE-Züge Stuttgart – Singen schon in die neue Fahrpläne gebracht werden, damit die Anschlussverkehre nur einmal angepasst werden müssen.

Voraussetzung dafür ist, dass der RE Stuttgart – Singen beschleunigt und um eine Stunde gedreht wird. Auch die Drehung des RE Stuttgart - Rottweil/Freudenstadt um 60 Minuten ist erforderlich.

- Dezember 2017: Umstellung des bisherigen IC (schnell) auf neue IC-Doppelstock-Fahrzeuge und Umstellung der RE Stuttgart – Singen auf IC (langsam) mit Bedienung aller im Startzustand mit dem RE bedienten Halte. Dadurch entsteht eine stündliche IC-Linie Stuttgart – Zürich.
- In allen IC-Zügen sollen zwischen Stuttgart und Singen die Fahrscheine des Nahverkehrs und der Verbünde ab Dezember 2017 anerkannt werden. Für diese Tarifintegration wird das Land einen Anerkennungsbetrag leisten, spart jedoch auf der anderen Seite die bisherigen RE-Leistungen Stuttgart – Singen ein. Zusammen mit einigen kleineren Anpassungen beim übrigen Nahverkehr muss sich jedoch die ganze Umstellung auf der Gäubahn für das Land aufwandsneutral gestalten.

Diese Umstellung ist grundsätzlich positiv, bringt jedoch beim Knoten Singen besonders für die Hochrheinstraße Probleme:

Der bisherige kurze Umstieg in Singen vom IRE aus Waldshut auf den IC im 2h-Takt (Fahrzeit WT – Stuttgart heute 2h55; mit IRE auf RE 3h27 ebenso im 2h-Takt zur anderen Stunde) wäre um ca. 30 Minuten verschoben (Singen ab neu ca. .40 statt bisher .09). Die Fahrzeit ab Waldshut würde generell auf etwa 3h30 steigen. Damit wäre diese Schienenverbindung unattraktiv und keine Alternative zum Individualverkehr. Man wäre dann mit dem „Umweg“ über Basel und zwei Umstiegen schneller in Stuttgart als über Singen. Der Landkreis fordert deshalb vom Ministerium ab 2016 eine neue Lösung. Herr Minister Hermann hat dem Landkreis Waldshut in einem Antwortbrief versichert, dass das Ministerium alle Möglichkeiten prüft, für unsere Bürgerinnen und Bürger weiterhin einen akzeptablen Anschluss an die Gäubahn anbieten zu können. Der Anschluss ist sowohl fahrplantechnisch als auch ggf. finanziell schwierig zu realisieren. Die Mitarbeiter des Landkreises sind diesbezüglich weiter in Gesprächen mit Vertretern der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, um Verbesserungen im Anschluss auszuloten und zu erreichen.

Grundsätzliches:

Das Land Baden-Württemberg hat für den Schienenverkehr ein Zielkonzept 2025 erarbeitet. Der Schienenverkehr soll auf Basis der knappen Mittel dennoch weiterentwickelt werden. Der Schienenverkehr (Defizit 84 Mio. €/Jahr) soll reformiert werden. Das Land möchte bei der anstehenden Revision der Länderzuweisungen für die Schienenmittel künftig mehr Geld für Baden-Württemberg zugeschrieben haben. Weiter erhofft man Verbesserungen der Finanzsituation durch Ausschreibungen und größere Finanzanteile der Schiene in den Verbänden (Folge: Geld würde im Busbereich bei den Kommunen bzw. uns als Aufgabenträger fehlen). Weiter soll gemäß dem Zielkonzept 2025 des Landes grundsätzlich der reine Stundentakt von 5 bis 23 Uhr angeboten werden. Bei guten Fahrgastzahlen auch mehr. Rücksicht auf Schüler- und Freizeitverkehre soll nicht mehr genommen werden. Die Auswirkungen einschließlich Zeitpunkt der Umsetzung für die Hochrheinstraße sind noch unklar, zumal bei uns das Ausschreibungsdatum noch offen ist. Dies hängt auch mit der gewünschten und notwendigen Elektrifizierung zusammen.

5. Verkehrsangebot Bus

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren nahezu vollständig erhalten werden, auch wenn die Fahrgastzahlen nicht in allen Bereichen völlig zufriedenstellend waren. Weiter konnten auch zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2013 einige Verbesserungen des Angebotes erreicht werden. Die SüdbadenBus GmbH hat ihr Angebot, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis, aufgrund der insgesamt befriedigenden Fahrgastzahlen einschließlich KONUS-Fahrgästen wieder etwas erweitert (siehe Anlage: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2014). Nur einzelne Fahrten mussten aufgrund sehr geringer Nachfrage gestrichen werden. Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, können diese über den derzeitigen Fahrplan hinaus Bestand haben.

Ein besonderer Hinweis gilt dem erweiterten Nachtbusangebot von Samstag auf Sonntag. Die Hauptachsen des ÖPNV entlang der Strecken Schopfheim – Bad Säckingen – Laufenburg – Waldshut – Tiengen – Lauchringen – Wutöschingen – Stühlingen haben nun mindestens eine Verbindung nach 0.00 Uhr. Die Fahrgastzahlen der Nachtbusse sind zufriedenstellend. Die Gemeinden Murg und Laufenburg finanzieren Abbringerverkehre von den Nachtbussen in alle Teilorte der beiden Gemeinden. Dieses gemeinsame Projekt zwischen den beiden Gemeinden, dem WTV, der Südbadenbus und dem Landkreis erweitert das Nachtbusangebot in den ländlichen Raum. Leider wird dieses Angebot noch wenig angenommen. Deshalb ist beabsichtigt dieses Angebot auf ein Rufbusangebot umzustellen. Auch auf anderen Achsen gibt es Samstagabend aus den zentralen Orten Spätbusse nach 22 Uhr.

Es besteht der Wunsch der Stadt Bad Säckingen und Gemeinde Rickenbach zur Erweiterung des Nachtbusangebotes und abendlichen ÖPNV-Angebotes in den Hotzenwald und nach Wallbach. Der Landkreis hat für die Gemeinden ein entsprechendes Rufbuskonzept ausgearbeitet. Das Konzept wurde von den Gemeinden positiv bewertet und angenommen. Es wird zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014 realisiert. Das Defizit der Zusatzfahrten tragen die Gemeinden. Das zusätzliche Angebot wird in den Fahrplan integriert und die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes werden anerkannt und angewendet.

Zum Fahrplanwechsel strebt die Südbadenbus in Zusammenarbeit mit dem Landkreis ein neues Fahrplankonzept an schulfreien Tagen für den Hotzenwald an. Ziel ist einen Zwei-Stundentakt mit Verstärkerfahrten auf den starken Fahrtrelationen in der Hauptverkehrszeit einzurichten.

Das Thema Barrierefreiheit rückt auch angesichts des demographischen Wandels immer stärker in den Fokus des ÖPNV. Neben dem Ziel barrierefreier Bahnsteige und Züge streben wir auch im Busverkehr mehr Niederflurbusse an. Vor zehn Jahren gab es im Landkreis Waldshut noch keine Niederflurbusse. Die Anzahl der Niederflurbusse hat sich von 33 (2012) auf 40 (2013) erhöht. Der Landkreis strebt an, dass die fahrgaststarken Buslinien in den nächsten Jahren vollständig mit Niederflurbussen befahren werden. Es sind gesamthaft 134 große Linienbusse im Einsatz.

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

Im Übrigen sind ca. 70 % der Busse mit Klimaanlage und Kinderwagenabstellplatz ausgerüstet. Es gibt auch zunehmend optische und akustische Fahrgastinformationen in den Bussen, welche die Qualität des Busverkehrs darüber hinaus erhöhen. Alle beschriebenen Entwicklungen sind auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels als sehr positiv zu bewerten.

6. Verkehrsangebot Bus Schülerbeförderung – Schülerbeförderungsverträge

Der Landkreis hat mit der SüdbadenBus GmbH Schülerbeförderungsverträge über schwach besetzte Fahrten im Schülerverkehr. Die pauschalierten Schülerbeförderungsverträge mit der SüdbadenBus GmbH werden trotz sich verschlechternder Rahmenbedingungen weiterhin mit 2,5 % abgeschmolzen. 2013 belief sich der pauschaliert Betrag auf 660.673 €. Gemäß EU-Vorgaben können die Schülerbeförderungsverträge in der bestehenden Form noch bis 2019 beibehalten werden.

Da sich die Rahmenbedingungen – siehe oben: Angespante Situation bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes – weiter verschlechtern, hat die SBG in der Zukunft möglicherweise Schwierigkeiten, das Fahrplanangebot aufrechtzuerhalten. Dies erfordert von den beteiligten Aufgabenträgern (Landkreisen/Städten) und Verkehrsunternehmen eine stetige Optimierung der Verkehre.

Die Veränderung der Schullandschaft mit der Einrichtung von neuen Gemeinschaftsschulen beschäftigt die Kreisverwaltung intensiv. Durch die Gemeinschaftsschulen ergeben sich völlig neue, zusätzliche Schulwege. Zum Schuljahr 2014/15 sind zwei neue Gemeinschaftsschulen in Wehr und Bad Säckingen gestartet. Durch die Veränderung der Schullandschaft entstehen ab dem Schuljahr 2014/15 (teilweise sind die Kosten schon 2013/14 angefallen) Mehrkosten von über 50.000 €/Jahr. Sie sind begründet durch notwendige Mehrleistungen bei der Gestaltung der veränderten Busverkehre bei folgenden Schulen: Gemeinschaftsschule Hotzenwald, Gemeinschaftsschule Wutöschingen, Gemeinschaftsschule Wehr, Gemeinschaftsschule Rheintal, Gemeinschaftsschule Klettgau, Wegfall Hauptschule Todtmoos. Die Mehrkosten wurden dem Landkreis von der Südbadenbus bisher absprachegemäß nicht in Rechnung gestellt. Unsere Argumentation kleinerer Einsparungen von Verkehrsleistungen, der 2014 stabilen Anzahl der Schülerfahrkarten, der erhöhten Dynamisierung des Zuschusses im Verbund und der Verschiebung der ÖPNV-Finanzreform wurde vorerst akzeptiert.

Sollten durch die weiteren Veränderungen der Rahmenbedingungen oder die weiteren Veränderungen in der Schullandschaft in den kommenden Jahren weitere Mehrleistungen für die Schülerbeförderung notwendig werden und ist eine Kompensation durch entsprechende Einsparungen von Verkehrsleistungen mit sehr schwacher Nachfrage nicht möglich, müsste die Abschmelzung der Schülerverträge in einzelnen Jahren mit Wirkung für die Zukunft ausgesetzt werden oder der Pauschalbetrag müsste erhöht werden. Primäres Ziel der Verwaltung ist es stets Mehrleistungen durch Anpassungen von Schulzeiten, Abstimmen von Schulzeiten zwischen verschiedenen Schulen und Schulträgern, angepasste Pausenregelungen, Einsparen von schwachen Fahrten (Unterrichtsende 4. Schulstunde), etc. zu vermeiden.

7. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

In den letzten Monaten sind Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (Murg, Küssaberg, Lauchringen) thematisiert und umgesetzt worden. Diese Bürgerbusse werden von uns aus Sicht des Personenbeförderungsrechts und soweit gewünscht auch im Bezug auf Einrichtung und Organisation begleitet. Sie sind grundsätzlich eine sinnvolle Ergänzung zum Nahverkehr. Der Bürgerbus Murg bietet beispielsweise freitags und samstags ab Murg Bahnhof nach 19.30 Uhr – wenn aufgrund fehlender Nachfrage keine Linienbusse in die Ortsteile mehr fahren – einen Abbringerdienst von den Zügen aus Waldshut und Basel. So können innerörtliche Fahrgastwünsche von Bürgerinnen und Bürger und gleichzeitig Anschlusswünsche von Fahrgästen des ÖPNV abgedeckt werden. Es ist darauf zu achten, dass Bürgerbusse nicht parallel zum Linienverkehr fahren und so den Linienverkehr schwächen und unterlaufen.

Car-Sharing ist im Landkreis seit einigen Monaten wieder möglich. Car-Sharing Südbaden-Freiburg e.V. stellt in Waldshut zwei Fahrzeuge zur Verfügung. Der WTV und Car-Sharing Südbaden sind bereits in Kontakt, um zu kooperieren. Es ist zu wünschen, dass sich dieses Angebot nun dauerhaft etabliert.

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 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.

Mit der kleinen optionalen Anpassung der Schülerbeförderungsverträge besteht die Möglichkeit, den Schülerverkehr im Landkreis Waldshut der sich verändernden Schullandschaft, in der bestehenden bedarfsgerechten Quantität und Qualität zugunsten unserer Schülerinnen und Schüler und deren Eltern mittelfristig zu sichern.

Im Verfahren der ÖPNV-Finanzreform wird sich der Landkreis weiterhin aktiv für den bestmöglichen Erhalt der Finanzmittel im ländlichen Raum bzw. im Landkreis Waldshut einsetzen. Welche konkreten Veränderungen die ÖPNV-Finanzreform in den nächsten Jahren für den Landkreis Waldshut bringt und welche Maßnahmen wir ergreifen müssen, um den ÖPNV zu erhalten, anzupassen und weiterzuentwickeln, ist derzeit nicht absehbar. Wir sind aufmerksam und werden uns den notwendigen Veränderungen stellen.

Auch Mobilitätsthemen über Bus und Bahn hinaus - Rufbusse, Bürgerbusse, Kooperationen, Car-Sharing, Taxenangebote, etc. - begleitet und unterstützt der Landkreis bzw. die Kreisverwaltung gerne, um positive Akzente auch in diesen Bereichen zu setzen.

III.

Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2013

Die EUVO 1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die Zuschüsse sollen transparenter werden und einmal jährlich veröffentlicht werden. Deshalb werden die detaillierten Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV im Nachfolgenden dargestellt.

Tarifzuschüsse an die Verkehrsunternehmen im WTV (Ausgleich für den abgesenkten Tarif)

Der Landkreis leistet an die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für einen einheitlichen und abgesenkten Tarif. Es handelt sich dabei um keinen Zuschuss zum Verkehrsangebot (Bus- und Schienenleistungen), sondern zu einem attraktiven Tarif als Grundlage guter Benutzerzahlen.

Der Landkreis und das Land Baden-Württemberg haben folgende Zuschüsse geleistet:

| | |
|------------------------------------|---|
| an DB Regio (Schiene) | 938.841 € |
| an Südbadenbus GmbH (SBG) | 2.662.441 € |
| an Stadt Laufenburg | 1.351 € |
| G e s a m t (Tarifzuschuss) | 3.602.633 €, davon Land BW 610.500 € |

Hinweis: Die Stadtwerke Bad Säckingen erhalten keinen Zuschuss, da Einnahmen über erhöhte Fahrgelder.

Zuschüsse zur WTV-Geschäftsstelle

Die WTV-Geschäftsstelle ist zuständig für die Tarifbetreuung und -weiterentwicklung, die Pflege und Weiterentwicklung der Einnahmeaufteilung, die Verteilung der Fahrgelder, Tarifzuschüsse,

und Ausgleichsleistungen (Volumen: 14,9 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (14.600 Abo-Kunden, 4.000 Kunden je Monat mit Monatskarten, etwa 3.000 Kunden werktätlich mit Einzelfahrscheinen, Fahrplanauskünfte, Beratung, Mahnverfahren, etc.).

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Landkreis Waldshut | 150.000 € |
| Land Baden-Württemberg | 150.000 € |
| G e s a m t | 300.000 € |
| Beteiligung Verkehrsunternehmen | 88.610 € (zusätzlich) |

Die Verkehrsunternehmen erhalten bzw. beteiligen sich am Gesamtzuschuss zur WTV-Geschäftsstelle mit folgendem Verteilerschlüssel: 77,61 % SBG, 21,79 % DB Regio, 0,39 % Stadtwerke Bad Säckingen, 0,21 % Stadt Laufenburg. Grundlage dieses Verteilerschlüssels sind die verkehrlichen Erlöse (2009).

Prüfung der Überkompensation der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen wurden daraufhin geprüft (EUVO 1370/2007), ob sie durch die genannten Zuschüsse mehr Geld im Vergleich zu den ursprünglichen fortgeschriebenen Haustarifen erhalten haben und damit überkompensiert sind. Es wurde dafür ein entsprechendes Rechenmodell entwickelt. Wirtschaftsprüfer testieren die Ergebnisse der Überkompensationsrechnung. Diese Berechnung hat für 2013 ergeben, dass die Einnahmen der vier Verkehrsunternehmen im WTV unter den fortgeschriebenen Haustarifen liegen. Keines der vier Verkehrsunternehmen ist überkompensiert.

Zuschüsse zu Linienverkehren gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (Schülerverkehr)

an SüdbadenBus GmbH 660.673,00 € (2012: 678.383 €, 2011: 755.225 €, 2010: 788.627 €, 2009: 827.380 €)

Hinweis für die starke Absenkung von 2011 zu 2012: Ab dem Jahr 2012 wurde ein Fahrzeug (Subunternehmer der Südbadenbus), welches auch für Sonderschulfahrten im Einsatz ist aus den Schülervertragsfahrten mit der Südbadenbus herausgelöst.

Diese Zuschüsse sind für Fahrten zu oder von Schulen im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (Anmerkung: früher häufig freigestellter Schülerverkehr). Die Zuschüsse betreffen folgende Linien: 7319, 7320, 7321, 7322.2, 7323, 7324, 7326, 7327, 7328, 7340 und 7342. Diese Linien werden durch Busse der SBG und deren Subunternehmer in einer guten bis befriedigenden Qualität bedient.

Der Landkreis hat diese Zuschüsse seit dem Jahr 2005 pauschaliert. Sie wurden von 2007 - 2012 mit 4,5 % und werden seit 2013 mit 2,5 % abgeschmolzen.

Sonstige Zuschüsse

Es gibt kleinere Zuschüsse (jeweils unter 15.000 €) des Landkreises zu folgenden Projekten: Wutachschluchtwanderbus, FlexTax Tarifverbund Schaffhausen, Grenzverkehrskonzept Land Baden-Württemberg - Kanton Aargau, Wutachtalbahn, Anbindung Grenzverkehr Hohentengen – Hüntwangen/Wil, Bahnhof.

IV. Stand der Maßnahmen des Nahverkehrsplans

Die nachfolgenden Maßnahmen wurden im Nahverkehrsplan im Rahmen von drei Prioritätsstufen beschlossen. Der Stand der Umsetzung stellt sich wie folgt dar:

1. Maßnahmen mit Prioritätsstufe I

1.1 Maßnahme 6: Direktmarketing/Mobilitätsberatung

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) war auch in den letzten Monaten an verschiedenen Veranstaltungen präsent. Er ging u. a. bei folgenden Anlässen auf Werbetour und informierte Interessierte zu Bus & Bahn:

- Informationsveranstaltung zum ÖPNV beim Nachbarschaftsverein Küssaberg am 14. März 2014
- Informations-Aktionen am Zoll wegen der Brückensperrung am 8. Mai und 25. Juni 2014
- Informationsveranstaltung bei der Stadt Bad Säckingen zum ÖPNV und zum Job-Ticket am 4. Juni 2014 (Personalversammlung)
- Automaten- und Busschule für Senioren in Waldshut-Tiengen am 5. Juni 2014
- Slow-up in Bad Säckingen/Laufenburg am 15. Juni 2014
- Automaten- und Busschule für Senioren in Lauchringen am 10. September 2014
- Messe Waldshut-Tiengen vom 2. bis 5. Oktober 2014

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 nach und nach zum Erfolg. Vor zwei Jahren gab es nur einzelne Job-Tickets. Aktuell gibt es nun sieben Unternehmen – darunter der Landkreis, die Stadtwerke Waldshut-Tiengen, die Gemeinde Jestetten – mit über 110 Mitarbeitern mit einem Job-Ticket-Angebot. Weitere größere Arbeitgeber wie die Stadt Bad Säckingen und die Volksbank Rhein-Wehra werden in den nächsten Wochen die Vereinbarung mit dem WTV unterzeichnen. Dann kann das Job-Ticket auch den Beschäftigten dieser Unternehmen angeboten werden.

Der Landkreis stellt auch als Arbeitgeber Mitarbeitern für Dienstfahrten ein übertragbares WT-Ticket zur Verfügung. Dieses wird gut genutzt. So können Dienstfahrten mit dem Pkw entfallen. Auch die Gemeinden wurden im Juni nochmals auf die möglichen gemeinsamen Angebote hingewiesen: Aktionen Schnupper-Ticket für Neubürger, wt-Job-Ticket und wtSUPERTicket für Gemeinden, eine übertragbare Karte für die Gemeinde (Dienstfahrten, Wanderführer, verdiente Bürger, Tourismusmitarbeiter). Einige Gemeinden beteiligen sich bereits an diesen WTV-Aktionen. Auch die erneute Frühsommeraktion 2014 „Vier Monate fahren und nur drei Monate den Abo-Preis bezahlen“ hat 30 Kunden überzeugt. Von dieser Aktion in 2013 haben sich 21 Kunden dauerhaft für ein Abo entschieden. Die Aktion „4 für 3“ für Grenzpendler im Rahmen der Sperrung der Brücke Waldshut – Koblenz im Sommer wurde von 51 Personen gebucht. Auch diese Kunden werden angeschrieben, um sie als dauerhafte Kunden zu gewinnen.

1.2 Maßnahme 8: Überarbeitung Taschenfahrplan

Die SBG hat die „Anschlussdarstellung“ der Züge und Busse in den Bustabellen bei allen sinnvollen Linien im vorliegenden Taschenfahrplan umgesetzt.

1.3 Maßnahme 5: Aus- und Neubau von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen an Schienenbahnhöfen

Die Anlagen sind gegenüber dem Vorjahr größtenteils unverändert. Durch die Neugestaltung der Park&Ride-Anlage in Bad Säckingen hat das dortige Bahnhofareal eine deutliche Aufwertung erfahren.

Alle Anlagen werden grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Teilweise ist die Kapazitätsgrenze erreicht und Erweiterungen sind von den Gemeinden zu prüfen.

Aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen ist es wünschenswert, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. Hierbei gilt ein besonderer Hinweis den Fahrradboxen (Beispiele Lauchringen, Wehr-Brennet). Diese erhöhen die Attraktivität des ÖPNV wesentlich und sind auch an Bushauptachsen im ländlichen Raum denkbar. So könnten auch kleinere Orte, welche keine so häufige direkte Bedienung haben, gut und attraktiv an das Busnetz angebunden werden.

Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen tragen wesentlich zur Attraktivität der Gemeinden bei und sind ein wesentlicher Beitrag für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Die Verwaltung analysiert die Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen im Landkreis. Seit diesem Frühjahr erfolgt die Aufnahme der Anlagen in eine Übersichtsdatei. Nach der gesamten Aufnahme aller Schienenhaltepunkte wollen wir auf die Gemeinden zugehen, um Verbesserungen der Anlagen zu erreichen.

2. Maßnahmen mit Prioritätsstufe II

2.1 Maßnahme 1: Fahrtenangebot zwischen Bonndorf und Stühlingen erhöhen

Die zum Fahrplanwechsel 2009 erreichten Verbesserungen können weiterhin im Fahrplan angeboten werden.

2.2 Maßnahme 2: Ausweitung des Fahrtenangebotes an Werktagen (schulfreien Tagen)

Die zum Fahrplanwechsel 2009 erreichten Verbesserungen können weiterhin im Fahrplan angeboten werden.

2.3 Maßnahme 7: Anbindung von Bonndorf, Dachsberg, Görwihl und Weilheim an Samstagen verbessern, ÖPNV-Netz an Sonn- und Feiertagen ergänzen

Die Verbesserungen Todtmoos – St. Blasien (2010) konnten erhalten werden.

Hinweise zu 2.1 bis 2.3 und zu den Fahrplanverbesserungen (Nennenswerte Fahrplanänderungen 2014):

Alle neuen Verbindungen waren umlauftechnisch 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 SBG tragbare Verbesserungen prüfen und ggf. umsetzen. Die „Strategie der kleinen Schritte mit überschaubarem finanziellen Rahmen“ und dem Eigenengagement des Linienbetreibers soll fortgesetzt werden.

2.4 Maßnahme 4: Neues Fahrtenangebot von Hohentengen an den S-Bahnhof Hüntwangen/Wil (CH) bzw. das Züricher S-Bahn-Netz

Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 ist die Gemeinde Hohentengen mit Bussen an den Bahnhof Hüntwangen/Wil und somit in die Agglomeration Zürich angeschlossen. Die Fahrgastzahlen auf dem deutschen Fahrtenabschnitt haben sich trotz intensiver Werbung lediglich auf knapp 20 leicht gesteigert. Schweizerseits (Gemeinde Wasterkingen, 580 Einwohner) nutzen etwa dreimal so viele Fahrgäste das Busangebot. Leider wird die Verbindung von deutscher Seite noch nicht wie gewünscht angenommen.

V.

Nahverkehrsplan – Weiterentwicklung: Barrierefreiheit / Fahrzeugeinsatz

Der demographische Wandel lässt immer mehr ältere Menschen Bus & Bahn nutzen. Dies besonders auf den stärker nachgefragten Linien. Auch vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen und dem Ziel die absolute Fahrgastzahl 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. Weitere Ausführungen zu dem Thema sind bereits unter Punkt I. 5 erfolgt. Wir wollen uns diesem Thema verstärkt annehmen und stufenweise Verbesserungen erreichen. Zunächst sollen die nachfragestärkeren Linien nur noch mit Bussen mit Niederflurtechnik und Klimaanlage befahren werden. Der Landkreis als Aufgabenträger des Busverkehrs hat einen Stufenplan (siehe Anlage) für die Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet und will diesen als Anlage E zum Nahverkehrsplan im Jahr 2015 durch den Kreistag beschließen lassen. Wir werden die Anlage E in den nächsten Tagen ins förmliche Verwaltungsverfahren geben. Wir bitten die Kreistagsmitglieder bereits jetzt, uns Anregungen zur Anlage E zukommen zu lassen, um diese frühzeitig und bestmöglich im Verfahren berücksichtigen zu können (Gerne beantworten wir auch bilateral Fragen zur Anlage E).

Da auch die Bushaltestellen barrierefrei sein sollen, bitten wir die Gemeinden, wie auch bezüglich der Schienenhaltepunkte, aktiv zu werden. Gerne stehen wir als Ansprechpartner zur Verfügung.

VI.

Finanzierung:

Hinweis zu den Kosten der Schülerverträge: Sollte es aufgrund der Veränderung der Schullandschaft notwendig werden, das Abschmelzen der Schülerverträge auszusetzen (optional), würden mögliche Einsparungen von ca. 17.000 €/Jahr mit Wirkung für die Folgejahre nicht realisiert werden können. Ggf. müsste der Pauschalbetrag in den kommenden Jahren (ab 2016 ff) wegen der Veränderungen der Schullandschaft um die Mehrkosten der Schülerbeförderung erhöht werden.

VII.

Demografische Entwicklung:

Durch ein interessantes ÖPNV-Angebot wird die Attraktivität des Landkreises Waldshut als Wohn- und Arbeitsstandort - insbesondere auch im Ländlichen Raum – erhöht. Durch den verstärkten Einsatz von Niederflurbussen in den kommenden Jahren wird die Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (z.B. Fahrgäste mit Gehhilfen, mit Kinderwagen, etc.) erleichtert. Auch die zunehmende Ausstattung der Busse mit Klimaanlage und Fahrgastinformationssystemen sind vor dem Hintergrund der demographischen Wandels positiv. Schritt für Schritt müssen Bus und Bahn einschließlich Haltestellen für unsere – älter werdenden – Bürgerinnen und Bürger barrierefreier werden.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagen: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2014 (Bus) und Anlage E zum Nahverkehrsplan einschließlich Streckenverzeichnis