



11.06.2015

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Nahverkehr**

**Bericht 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	08.07.2015	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 2014 hatte der WTV mit 13.460.833 Fahrgästen ein plus von über 5.000 Fahrgästen gegenüber dem Vorjahr (2013: 13,45 Mio. - 2012: 13,66 Mio. - 2011: 13,67 Mio. - 2006: 13,07 Mio.). Greifbarer ausgedrückt: Werktäglich sind im Landkreis Waldshut über 21.500 Menschen mit Bus und Bahn unterwegs. Trotz des spürbaren demographischen Wandels (weniger Kindergartenkinder- und Schülerfahrkarten) konnte die Gesamtfahrgastzahl leicht gesteigert werden. Dies ist sehr erfreulich und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels beachtlich.

Durch die stabilen Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot grundsätzlich gehalten, angepasst 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) werden bei den Zeitkarten zum 1. August 2015 sehr moderat erhöht. Beispielsweise kostet die Schülermonatskarte für zwei Zonen nun 37,40 € (bisher 37 €). Nachdem die Tarife der Einzelfahrscheine 2014 unverändert blieben, steigen sie dieses Jahr leicht an. Die Tarifierhöhung beträgt durchschnittlich 1,5%.

Verkehrsunternehmen haben insbesondere höhere Personalkosten und höhere Versicherungskosten 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 weiterhin jährlich geringer. Bei den Finanzplanungen der Verkehrsunternehmen im WTV mussten geringe Fahrgastrückgänge bei den Schülerfahrkarten 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. 2014 konnte dieses Ziel mit einer leichten Fahrgaststeigerung vollumfänglich erreicht werden. Auch in Zukunft streben wir - trotz demographischem Wandel (-2,0 % Schüler /Jahr) 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 für die Zukunft

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 2015 und 2016 in unveränderter Höhe pauschaliert. Der Betrag für 2016 bleibt nochmals unverändert. Hier will das Land den Zuschussweg und die Zuschussberechnung nun voraussichtlich ab 2017 oder 2018 wesentlich ändern. Die derzeitigen Regelungen des § 45 a PBefG müssen rechtlich angepasst werden, deshalb sind Änderungen bezüglich seiner Anwendung zwingend notwendig. 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 spürbaren Finanzeinbußen rechnen müssen (nach derzeitigen Planungen bis zu 1,2 Mio. €).
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 Tarifizuschuss 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.
- Steigende Personalkosten bei Busfahrern und Zugführern.

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 im Fahrplanangebot bei Fahrten mit sehr schwachen Fahrgastzahlen 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 2014

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. Die Fahrgastzahlen konnten leicht gesteigert werden. Es ist gelungen, die sinkenden Schülerzahlen vollständig zu kompensieren.

Ein Vergleich der Fahrgastzahlen von 2006, dem ersten vollständigen Jahr „Vollverbund“ und dem Jahr mit den höchsten Schülerfahrgastzahlen, ergibt bezogen auf 2014 folgende Vergleichswerte: Obwohl die Fahrgastzahlen der Schüler im genannten Zeitraum um 7,8 % auf ca. 8.996.000 gesunken sind, konnten die Gesamtfahrgastzahlen um 3,0 % auf ca. 13.460.000 gesteigert werden.

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten erneut – plus 2,3% zum Vorjahr – auf 52.930 Stück/Jahr gesteigert werden. Die Schülermonatskarten verringerten sich aufgrund der sinkenden Schülerzahlen (demographische Entwicklung – Rückgang der Schülerzahlen um ca. 2,0%/Jahr bis 2020) um 1,1% auf 151.723 Stück/Jahr.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen hat sich trotz mehr verkaufter Zeitfahrausweise um 0,4% auf 731.575 Stück/Jahr (durchschnittlich 2.004 Stück/Tag, Vorjahr 728.447 Stück) erhöht. Der Anteil von höherwertigeren Fahrkarten (24-h-Karten) ist weiter gestiegen.

Die Fahrgastzahlen der ersten vier Monate 2015 entsprechen in etwa den Zahlen von 2014. Etwas weniger Schülerfahrkarten stehen mehr Erwachsenenfahrkarten gegenüber. Dadurch sind die Gesamtfahrgastzahlen im ersten Quartal 2015 etwa gleich hoch wie im Vergleichszeitraum 2014 und damit sehr befriedigend.

4. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2014 kleine Änderungen erfahren:

Hochrheinstrecke:

- Nachmittags exakter Halbstundentakt ab Waldshut Richtung Basel: .15 Uhr und .45 Uhr (bisher .48)
- Verlängerung des Zuges 20.52 Uhr ab Basel an Samstagen über Waldshut hinaus bis nach Lauchringen (22.24 Uhr). Rückverbindung ab Lauchringen 22.42 Uhr nach Waldshut (22.51 Uhr) und weiter bis nach Basel.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2014 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 IRE-Schienenverkehrs ist auch 2015 unverändert. Das Fahrzeug selbst (VT 611) sollte u.E. baldmöglichst ersetzt werden, 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. Das Land will bzw. kann (Kosten) den VT 611 auch in den nächsten Jahren nicht ersetzen. Der Verkehr ist in der vorliegenden Form für weitere zehn Jahre ausgeschrieben. Die Elektrifizierung könnte Abhilfe schaffen.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ zwischen Basel und Erzingen geht langsam voran, obwohl sich der Landkreis intensiv und nachhaltig für die weiteren Schritte einsetzt. Es wurde weiter versucht die Finanzierung der Leistungsphasen 3 und 4 (ca. 10 Mio. €) durch das Land Baden-Württemberg, die Landkreise und die Schweizer Partner zu realisieren. Die Schweiz hat die Voraussetzungen für eine entsprechende Mitfinanzierung geschaffen. Ein Antrag auf INTERREG V Mittel wurde gestellt. Hier ist ein entscheidender Erfolg zu verzeichnen. Für den Antrag wurde nun eine Zuschusssumme von 5 Mio. € eingeplant. Die Restbeträge von nochmals ca. 5 Mio. € können von den Partnern gemeinsam finanziert werden. Grundlage für die Auslösung der Leistungsphasen 3 und 4 ist, dass eine Finanzierungslösung für die Elektrifizierung der Strecke (Baukosten) mit DB Netz gefunden und eine Gesamtfinanzierung gesichert werden kann. Möglichkeiten hierfür werden derzeit intensiv auch grenzüberschreitend geprüft.

Nach intensiven Gesprächen mit dem Land müssen die Neigezüge (VT 611/612) als Übergangslösung bis zur Elektrifizierung akzeptiert werden. Die Hochrheinstrecke ist in einem großen Neigezugnetz für BW für die Zeit bis 2026 vom Land ausgeschrieben. Grundsätzlich soll der Status quo Fahrplan gefahren werden. Für den Hochrhein ist jedoch eine Option für ein erweitertes Fahrplanangebot im Ausschreibungsfahrplan enthalten. Sollten die Regionalisierungsmittel entsprechend angepasst und/oder Ausschreibungsgewinne erzielt werden, ist beabsichtigt am Wochenende einen durchgehenden Studenttakt zu fahren (derzeit Zweistundentakt mit einzelnen Verstärkern) und Montag bis Freitag soll am Abend ein weiteres Fahrtenpaar angeboten werden.

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen
- Die beiden im Rahmen der Brückensperrung erreichten zusätzliche morgendliche Verbindungen ab Waldshut 6.36 Uhr und 7.36 Uhr (einschließlich veröffentlichter Zuführungen) über Koblenz ohne Umstieg nach Baden bestehen weiterhin. Umsteigemöglichkeit in Koblenz nach Bad Zurzach.

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) gibt es keine Veränderungen. Auf der Wutachtalbahn wurde der Zug an Schultagen um 13.22 Uhr ab Waldshut über Wutöschingen hinaus bis nach Eggingen (13.50 Uhr) verlängert. Der Start der Rückverbindung ab Eggingen nach Waldshut erfolgt um 14.05 Uhr, weiter ohne Umstieg bis Basel. Diese Verbindung ins Wutachtal ist als Nebenprodukt des 2014 eingerichteten Taktzuges 13.45 Uhr ab Waldshut nach Lauchringen (30 - 50 Fahrgäste) entstanden, da die Infrastruktur im Bereich Lauchringen nicht ausreichend ist. Anstatt den Zug bei der Abzweigung zur Wutachtalbahn stehen zu lassen, wurde er 2014 bis Wutöschingen verlängert und entfaltet so nun einen Nutzen. Der Wunsch der Gemeinde Stühlingen diesen Zug bis nach 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 Fahrlagen 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 Fahrlage 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 Richtung Waldshut auf den IC im 2h-Takt (Fahrzeit mit IC beispielsweise Waldshut – 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 beispielsweise 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 (17. April 2014) versichert, dass das Ministerium alle Möglichkeiten prüft, für unsere Bürgerinnen und Bürger weiterhin einen akzeptablen Anschluss an die Gäubahn anbieten zu können.

Mit Schreiben vom 20. Mai 2015 haben wir Minister Hermann nochmals mit einem konkreten kleinen Fahrplankonzept angeschrieben und um eine verbesserte Anbindung mit einzelnen Verbindungen gebeten. Eine abschließende Rückantwort ist noch offen. Im Vorfeld haben die Mitarbeiter des Landkreises mit den Vertretern der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und DB Regio alle Möglichkeiten der Anschlussverbesserungen geprüft. Ein guter Anschluss ist zwar fahrplantechnisch zumindest teilweise wohl machbar, aber nur mit Zusatzzügen und entsprechend hohen Kosten.

Allgemeines:

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. 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. Dies hängt auch mit der gewünschten und notwendigen Elektrifizierung zusammen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur arbeitet an einem Landestarif. Es soll einen einheitlichen Landestarif für Baden-Württemberg geben. Dieser soll im ersten Schritt 2018 für Einzelfahrscheine eingeführt werden und eine Anschlussmobilität am Zielort beinhalten.

5. Verkehrsangebot Bus

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren nahezu vollständig erhalten werden. Die Fahrgastzahlen sind grundsätzlich sehr zufriedenstellend. Weiter konnten auch zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2014 einige Verbesserungen des Angebotes erreicht werden. Die SüdbadenBus GmbH hat ihr Angebot, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis, aufgrund der insgesamt befriedigenden Fahrgastzahlen wieder etwas erweitert (siehe Anlage: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2015) und angepasst. 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 weiterhin 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 Spätkbuse nach 22 Uhr.

Die Stadt Bad Säckingen und Gemeinde Rickenbach wünschten eine Erweiterung des Nachtbusangebotes und des 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. Seit Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014 ist der Rufbus realisiert. Das Defizit der Zusatzfahrten tragen die Gemeinden. Das zusätzliche Angebot ist in den Fahrplan integriert und die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes werden anerkannt. Die Fahrgastzahlen sind in den ersten Monaten gut. Rund Zweidrittel der Fahrten werden abgerufen. Der Rufbus ist das richtige Angebot für den vorliegenden Bedarf.

Zum Fahrplanwechsel wurde das von der Südbadenbus in Zusammenarbeit mit dem Landkreis ausgearbeitete Fahrplankonzept an schulfreien Tagen für den Hotzenwald angeboten. Es besteht nun ein Zwei-Stundentakt mit Verstärkerfahrten auf den starken Fahrrelationen in den Hauptverkehrszeiten. Einzelnen Fahrgästen gingen lieb gewonnenen Fahrten verloren. Auf Anregungen dieser Fahrgäste hat die Südbadenbus am neuen Angebot kleine Anpassungen vorgenommen. Es wird nun interessant, ob die Fahrgäste das vertaktete Angebot in der schulfreien Zeit entsprechend annehmen. Aussagekräftige Zahlen liegen aufgrund der bisher geringen Fahrtage noch nicht vor.

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), 40 (2013) auf nun 48 erhöht. Der Landkreis strebt an, dass die fahrgaststarken Buslinien in den nächsten Jahren vollständig mit Niederflurbussen befahren werden. Es sind gesamthaft 136 große Liniensebuse 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.

Wir verweisen hier auf die spezielle Vorlage zu diesem Thema.

Vom Land Baden-Württemberg wurde im Mai 2015 ein Förderprogramm für RegioBuslinien – schnelle Verbindungen zwischen Schienenhaltepunkten oder ggf. auch Zuführung mittlerer Städte zu Schienenhaltepunkten – aufgelegt. Es können kurzfristig schon zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 Anträge gestellt werden. Die Förderauflagen und -bedingungen sind sehr hoch, sodass eine Förderung nur bei hoher finanzieller Eigenbeteiligung erreicht werden kann. Wir wollen für folgende Strecken dennoch die Fördermöglichkeiten ausloten: Bad Säckingen – Wehr – Schopfheim (Linie 7335), Waldshut – Höchenschwand – Häusern – Seebrugg (Linien 7322/7319), Bonndorf – Neustadt (Linie 7258) und Bonndorf – Seebrugg (neue Verbindung). Wir sind diesbezüglich auch mit den Nachbarlandkreisen in Kontakt. Die Förderhöhe entspricht 50% des Defizits. Bei einer möglichen Förderung müssten erhebliche Beträge von den Gemeinden und dem Landkreis bzw. den Landkreisen getragen werden.

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. 2014 belief sich der pauschaliert Betrag auf 643.406 €. Gemäß EU-Vorgaben können die Schülerbeförderungsverträge in der bestehenden Form noch bis 2019 beibehalten werden.

Da sich die Rahmenbedingungen – siehe oben: Angespannte Situation bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes – weiter verschlechtern, hat die SBG in der Zukunft voraussichtlich 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, dass diesen kleinere Einsparungen von Verkehrsleistungen, die stabile Anzahl der Schülerfahrkarten bzw. Fahrgäste, die erhöhte Dynamisierung des Zuschusses im Verbund und die Verschiebung der ÖPNV-Finanzreform entgegen zu halten sind, wurde vorerst akzeptiert.

Zum kommenden Schuljahr steht die Einrichtung der Gemeinschaftsschule Albrück an. Hier sind nach aktuellem Stand keine wesentlichen Veränderungen der Fahrpläne notwendig. Somit sind auch keine Mehrkosten zu erwarten. Ob und welche Mehrkosten sich möglicherweise noch durch Schülerinnen und Schüler mit neuen Fahrbeziehungen an den bisherigen Gemeinschaftsschulen ergeben, kann noch nicht abschließend gesagt werden.

Sollten durch die künftigen Veränderungen der Rahmenbedingungen oder/und die anstehenden 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, etc. zu vermeiden.

7. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (Murg, Küssaberg, Lauchringen) sind umgesetzt worden und haben sich etabliert. 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 Abbringdienst 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 weiterhin ein Thema. An den Orten Waldshut, Murg, Grafenhaußen und Herrischried ist Car-Sharing möglich. Der WTV und Car-Sharing Südbaden sind bereits in Kontakt, um stärker zu kooperieren. So will der WTV beispielsweise auf seiner Homepage über das Car-Sharing-Angebot informieren und dies so besser bekannt machen. Es ist zu wünschen, dass sich dieses Angebot dauerhaft etabliert und weitere Standorte möglich werden.

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.

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 die Kreisverwaltung gerne, um positive Akzente auch in diesen Bereichen zu setzen.

III.

Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2014

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)	957.322 €
an Südbadenbus GmbH (SBG)	2.702.588 €
an Stadt Laufenburg	1.275 €
G e s a m t (Tarifzuschuss)	3.661.185 €, davon Land BW 600.500 €

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: 15,2 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (rund 14.500 Abo-Kunden, 4.000 Kunden und 3.000 Kunden mit Einzelfahrscheinen, Fahrplanauskünfte, Beratung, Mahnverfahren, etc.).

Landkreis Waldshut	160.000 €
Land Baden-Württemberg	160.000 €
G e s a m t	320.000 €
Beteiligung Verkehrsunternehmen	89.940 € (zusätzlich)

Die Verkehrsunternehmen erhalten bzw. beteiligen sich am Gesamtzuschuss zur WTV-Geschäftsstelle mit folgendem Verteilerschlüssel: 77,33 % SBG, 22,07 % DB Regio, 0,39 % Stadtwerke Bad Säckingen, 0,21 % Stadt Laufenburg. Grundlage dieses Verteilerschlüssels sind die verkehrlichen Erlöse (2014).

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 2014 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 643.406 € (2013: 660.673 € - 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:

- Automaten- und Busschule für Senioren in Lauchringen am 10. September 2014
- Messe Waldshut-Tiengen vom 2. bis 5. Oktober 2014
- Informationsveranstaltung bei den Stadtwerken Bad Säckingen zum ÖPNV und zum Job-Ticket am 17. April 2015 (Personalversammlung)
- Gewerbeschau Ühlingen-Birkendorf 26. April 2015
- Informationsveranstaltung beim Energietag Wehr 7. Mai 2015
- „slowUp Hochrhein“ in Bad Säckingen/Laufenburg am 17. Mai 2015

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 beteiligen sich sieben Unternehmen – darunter der Landkreis, die Stadt Bad Säckingen, die Volksbank Rhein-Wehra – am Job-Ticket-Angebot. Ein Job-Ticket des WTV nutzen derzeit über 140 Mitarbeiter. Auch das

Land Baden-Württemberg strebt für die Landesbediensteten ein Job-Ticket an. Der WTV ist deshalb mit dem Land in Kontakt.

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 hat der WTV 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 Frühsommeraktion 2014 „Vier Monate fahren und nur drei Monate den Abo-Preis bezahlen“ hat 30 Kunden überzeugt. Elf Kunden sind beim wt-Ticket geblieben. 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 2014 wurde von 51 Personen gebucht. Von diesen Kunden konnten 17 als dauerhafte Kunden gewonnen werden. Derzeit läuft eine neue WTV-Aktion „Kunden werben Kunden“, wobei der Werber mit einem Baden-WürttembergTicket für 5 Personen und der Neukunde mit einem Gratismonat profitieren.

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

Attraktive Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen unterstützen die Nutzung des ÖPNV. Die Anlagen im Landkreis wurden in den letzten Jahren teilweise erneuert und erweitert. Durch die Neugestaltung der Park&Ride-Anlage in Bad Säckingen hat das dortige Bahnhofareal eine deutliche Aufwertung erfahren. In Murg werden derzeit 17 neue Park&Ride-Plätze gebaut. Diese sollen im Herbst fertig gestellt sein. Bisher waren hier nur vier Plätze vorhanden. In Waldshut und Tiengen werden in absehbarer Zeit die Bike&Ride-Anlagen ausgebaut und um je ca. zehn Fahrradboxen erweitert.

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

Aufgrund des sich verändernden Mobilitätsverhaltens und stetig steigenden Fahrgastzahlen bei den Erwachsenen 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. Die Möglichkeit eines entsprechenden Modellprojektes entlang der B500 wird geprüft.

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 ggf. auf die Gemeinden zugehen, um Verbesserungen der Anlagen anzuregen.

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 2015):

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 etwa 20 pro Fahrtag (50 Einstiege Hin und Rück) leicht gesteigert. Schweizerseits (Gemeinde Wasterkingen, 580 Einwohner) nutzen etwa dreimal so viele Fahrgäste das Busangebot. Leider wird die Verbindung von deutscher Seite nicht wie gewünscht angenommen. Ab 2016 entfällt der Finanzierungsanteil der Schweizer Seite. Es wird derzeit geprüft, ob es Möglichkeiten gibt dieses Angebot unter Beibehaltung der bisherigen deutschen Zuschussbeträge weiterführen zu können.

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. 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 für die Umsetzung der Barrierefreiheit erarbeitet und will diesen als Anlage E zum Nahverkehrsplan im Jahr 2015 durch den Kreistag beschließen lassen. Weitere Ausführungen zu dem Thema erfolgen in einer eigenen Vorlage.

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.

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 wegen der Veränderungen der Schullandschaft um die Mehrkosten der Schülerbeförderung erhöht werden.

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

Anlage: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2015 (Bus)