



22.09.2016

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Amt für Wirtschaftsförderung und 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	19.10.2016	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Verwaltungs- und Finanzausschuss beschließt die Vergabe der Machbarkeitsstudie für das Kreuzungsgleis Tiengen und den Mittelbahnsteig in Lauchringen mit bis zu 44.000 € (mit) zu finanzieren.

Sachverhalt:

I.

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 zum ÖPNV

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin eine sehr große und weiter zunehmende Bedeutung. In 2015 hatte der WTV mit 13.563.750 Fahrgästen ein plus von über 100.000 Fahrgästen gegenüber dem Vorjahr (2014: 13,46 Mio. - 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 wieder 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 leicht verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander-, Radbusse, Weizen-Shuttle, Eis-Disco-Bus und die Sonderfahrten zu Veranstaltungen bei.

Die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes (WTV) wurden zum 1. August 2016 nicht erhöht. So kostet beispielsweise die Schülermonatskarte für zwei Zonen weiterhin 37,40 € (= Eigenanteil bei der Schülerbeförderung).

Einerseits haben die Verkehrsunternehmen insbesondere höhere Personalkosten und höhere Versicherungskosten zu verkraften, andererseits waren die Kosten für den Sprit rückläufig, so dass der Gesamtkostenindex im Verkehrsbereich nur wenig im positiven Bereich lag. Die gesamten Zuschüsse der öffentlichen Hand entwickeln sich unterschiedlich: Der Landkreis Waldshut hat es mit der vereinbarten Dynamisierung von 2,5 % seiner Tarifizuschüsse ermöglicht, dass die Verkehrsunternehmen auf eine Tarifierhöhung verzichten konnten und so die Stabilität der Eigenanteile bei der Schülerbeförderung ermöglicht. Die Zuschüsse des Landes bei der Verbundförderung und dem Ausgleich nach § 45 a PBefG (Empfänger: Linienbusunternehmen) bleiben in unveränderter Höhe. Der Zuschuss des Landkreises für die Schülerbeförderung (Empfänger: Linienbusunternehmen) wird vorerst weiterhin jährlich um 2,5 % verringert. Stabile Tarife helfen auch Kunden vor dem Hintergrund günstiger Spritpreise zu halten und neue zu gewinnen.

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 voraussichtlich noch leicht sinkenden Schülerzahlen und folglich leicht rückläufigen Schülermonatskarten durch eine positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisarten bestmöglich aufzufangen. 2014 und 2015 konnte dieses Ziel mit einer leichten Fahrgaststeigerung vollumfänglich erreicht werden. Zuwächse bei den Erwachsenenzeitkarten und Einzelfahrscheinen sind nach fast 20 Jahren mit Steigerungen erfreulich. Im Erwachsenenbereich muss künftig auch einmal mit einer Stagnation gerechnet werden. Wir streben - trotz demographischem Wandel - weiterhin zumindest stabile Gesamtfahrgastzahlen an.

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 nun 18 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Laufenburg ist KONUS zum 1. Juni 2016 beigetreten. 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, das Fahrplanangebot zu finanzieren, werden zunehmend schwieriger. Das bedeutet für den Landkreis als Aufgabenträger des Buslinienverkehrs eine große Herausforderung.

Problematisch können die leicht steigenden Kosten im Verhältnis zu den geringer steigenden Einnahmen werden. 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 2016 und 2017 in unveränderter Höhe pauschaliert. Hier will das Land den Zuschussweg und die Zuschussberechnung nun voraussichtlich ab 2018 wesentlich ändern. Die derzeitigen Regelungen des § 45 a PBefG müssen rechtlich angepasst werden, deshalb sind Änderungen bezüglich seiner Anwendung zwingend notwendig. Danach ist vorgesehen, dass 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 ab 2021 – bis dahin Status quo – nach einem neuen Verfahren berechnet werden. Bisher war die Grundlage der Berechnung der Schülerverkehr einschließlich der Entfernung des Schülertransportes. Wahrscheinlich werden dann ÖPNV-Kennzahlen zugrunde gelegt (Systemwechsel!). Nach diesem Verfahren kann es teilweise wesentliche Veränderungen in der Zuschusshöhe geben. Der Landkreis Waldshut könnte aufgrund dieses Systemwechsels dann ggf. stufenweise mit spürbaren Finanzeinbußen rechnen müssen (nach ursprünglichen Planungen bis zu 1,2 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 negativen Auswirkungen für den ländlichen Raum hingewiesen. Es ist ein Erfolg und positiv für unseren Landkreis, dass bis einschließlich 2020 die Status quo-Beträge bleiben sollen. Aber wir haben diese mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand rechtssicher an die Linienverkehrsunternehmen zu übertragen. In welcher Höhe die Verteilung des Zuschusses nach § 45 a PBefG ab 2021 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.
- Voraussichtlich etwas 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 7. Schülerbeförderung.
- Zunehmend begrenztes Fahrgastwachstum bei den Erwachsenen. Ausweisung von mehr Park&Ride- und überdachten Bike&Ride-Plätzen notwendig.
- Steigende Personalkosten für die Erbringung der Verkehrsleistungen.

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. So konnten die WTV-Tarife und Eigenanteile in der Schülerbeförderung stabil gehalten werden. 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, beispielsweise ein Halbstundentakt beim IRE im Rahmen der Elektrifizierung – finanziell stärker engagieren sollte bzw. muss, ist derzeit nicht absehbar (vgl. Punkt 4.).

3. Fahrgastzahlen 2015

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 mit den Fahrgastzahlen von 2006, dem ersten vollständigen Jahr „Vollverbund“ und dem Jahr mit den höchsten Schülerfahrgastzahlen, ergibt bezogen auf 2015 folgende Vergleichswerte: Obwohl die Fahrgastzahlen der Schüler im genannten Zeitraum um 8,0 % auf ca. 8.978.700 gesunken sind, konnten die Gesamtfahrgastzahlen um 3,8 % auf ca. 13.563.000 gesteigert werden.

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten erneut – plus 0,4 % zum Vorjahr – auf 53.125 Stück/Jahr gesteigert werden. Die Schülermonatskarten verringerten sich aufgrund der sinkenden Schülerzahlen (demographische Entwicklung – voraussichtlich noch geringer Rückgang der Schülerzahlen) um lediglich 0,2 % auf 151.425 Stück/Jahr. Dieser sehr geringe Rückgang war auch aufgrund der Veränderung der Schullandschaft und mehr Auszubildenden mit Schülerfahrkarten möglich.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen hat sich um 0,3 % auf 729.423 Stück/Jahr (durchschnittlich rund 2.000 Stück/Tag, Vorjahr 731.575 Stück) leicht verringert. Der Rückgang ist durch den Anteil von mehr höherwertigeren Fahrkarten (24-h-Karten) und Zeitkarten zu erklären.

Die Fahrgastzahlen der ersten sechs Monate 2016 sind sehr erfreulich. Die Anzahl der Schülerfahrkarten ist stabil und bei den Erwachsenenfahrkarten und Einzelfahrscheinen konnten leichte Zuwächse erzielt werden. Die Gesamtfahrgastzahlen erreichen so im 1. Halbjahr ein plus von 0,9 % an Fahrgästen gegenüber 2015.

4. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 kleine Änderungen erfahren:

Hochrheinstraße:

- Nachmittags exakter Halbstundentakt ab Waldshut Richtung Basel: __.15 Uhr und __.45 Uhr (bisher __.48 Uhr)
- 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 2015 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 2016 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. Nach intensiven Gesprächen mit dem Land müssen die Neigezüge (VT 611/612) als Übergangslösung bis zur Elektrifizierung akzeptiert werden. Das Land hat den Verkehr für weitere 10 Jahre (bis 2026) als Neigetechnikverkehr in einem größeren Schienennetz ausgeschrieben. DB Regio hat die Ausschreibung gewonnen. Der VT 611 soll 2017 durch den VT 612, ein baugleiches, aber jüngeres Fahrzeug ersetzt werden. Wir erwarten dadurch kleine, aber keine durchgreifende Verbesserung der Situation beim IRE auf der Hochrheinbahn. Nur die Elektrifizierung in Verbindung mit Infrastrukturmaßnahmen zwischen Waldshut und Erzingen (vgl. Punkt 5.) können Abhilfe schaffen. Der Verkehrsvertrag des Landes mit DB Regio sieht für den Fall der Elektrifizierung einen frühzeitigeren Vertragsausstieg vor.

Bei der Regionalbahn wird der VT 641 und VT 628 nun nach und nach durch den VT 644 ersetzt. Diese erneuerten Fahrzeuge bieten folgende Vorteile:

- Mehr Sitzplätze als der VT 641 (140 zu 70 Sitzplätzen).
- Platz für 12 Fahrräder bzw. mehr Platz für Kinderwagen und Rollstühle. Für Rollstuhlfahrer gibt es eine Anforderungstaste außen wie innen am Fahrzeug, wenn beim Ein- oder Ausstieg eine Rampe benötigt wird.
- Bezogen auf die Sitzplätze gibt es mehr Türen für einen schnelleren Fahrgastwechsel.
- Die Fahrzeuge werden mit neuer Inneneinrichtung (neue Sitze, neuer Fußboden) versehen und erhalten eine neue Außenlackierung.

Grundsätzlich sollte der Status quo Fahrplan gefahren werden. Für den Hochrhein kommt jedoch eine Option für ein erweitertes Fahrplanangebot, welches im Ausschreibungsfahrplan enthalten war und für welche wir uns immer aktiv eingesetzt haben, ab Dezember 2016 zum Tragen. Künftig wird es am Wochenende einen durchgehenden IRE-Studentakt geben (derzeit Zweistudentakt mit einzelnen Verstärkern) und Montag bis Freitag wird am Abend ein weiteres Fahrtenpaar angeboten. Dies ist sehr erfreulich und belohnt und bestärkt unser Engagement auch im Schienenverkehr zugunsten unserer Bürgerinnen und Bürger, der Besucher des Landkreises und allen ÖPNV-Nutzern.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ zwischen Basel und Erzingen geht voran. Die gemeinsame Absichtserklärung zur Finanzierung der Elektrifizierung der Hochrheinbahn ist von allen Beteiligten, auch von Schweizer Seite unterzeichnet. Dies ist ein „Durchbruch“ - wir sind zwei entscheidende Schritte vorangekommen und der intensive Einsatz der Region und des Landkreises trägt Früchte. Erstens hat der Schweizer Bund seine Bereitschaft zur Mitfinanzierung in der Vereinbarung erklärt. Und zweitens können voraussichtlich zeitnah die Leistungsphasen 3 und 4 (ca. 10 Mio. €) ausgelöst werden. Der Antrag auf INTERREG V Mittel ist mit einer Summe von 5 Mio. € vollumfänglich positiv beschieden worden bzw. der entsprechende EFRE-Fördervertrag (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) zwischen dem Regierungspräsidium Freiburg und dem Landkreis Waldshut als Lead-Partner (Förderempfänger) ist unterzeichnet. Der „Restbetrag“ von voraussichtlich ca. 5 Mio. € wird von den Partnern – zwei Mio. € Land BW, je eine Mio. € Landkreis Lörrach und Waldshut und Kanton Basel Stadt – gemeinsam finanziert. Nun gilt es die notwendigen Planungsverträge zu den Leistungsphasen 3 + 4 mit der DB Engineering und Consulting GmbH anzugehen. Wenn diese unterzeichnet sind, können die Planungsarbeiten beginnen. Wenn die ca. 10 Mio. € „verplant“ sind, sollte der „elektrische Zug“ nicht mehr aufzuhalten sein.

Das Land Baden-Württemberg will verständlicherweise vorrangig über das Bundes-GVFG eine Finanzierung erreichen. Das GVFG des Bundes wurde verlängert. Insofern ist für diese Finanzierung wieder eine zeitliche Sicherheit gegeben. Sollte die Finanzierung über Bundes GVFG scheitern, was bis zum Frühjahr 2017 absehbar sein soll, werden die im Strategischen Organ vorgestellten alternativen Finanzierungsmodelle weiterverfolgt.

Die Region wird sich in den nächsten Monaten bei der Hochrhein-Strecke mit den Leistungsphasen 3 + 4, der Finanzierung des Halbstundentakts und der Anerkennung des Schweizer Generalabonnements und des Halbtaxabonnements beschäftigen.

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen
- Alle Abfahrtszeiten der Schweizer Bahnen – S27 und S41 – liegen nun voll im Takt. Für den Direktzug 7.20 Uhr nach Zürich ist die alternative Verbindung um 7.35 Uhr mit Umstieg in Baden auf den Interregio-Zug (neun Minuten kürzere Fahrzeit) vorhanden.
- Die beiden im Rahmen der Brückensperrung erreichten zusätzliche morgendliche Verbindungen ab Waldshut 6.35 Uhr und 7.35 Uhr (einschließlich veröffentlichter Zuführungen) über Koblenz ohne Umstieg nach Baden bestehen weiterhin. Umsteigemöglichkeit in Koblenz nach Bad Zurzach.

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Die Fahrplanlagen in dieser Relation mussten durch die Änderungen auf der Gäubahn angepasst werden. Für die Schülerinnen und Schüler aus Lottstetten und Jestetten nach Singen zur 1. Stunde konnte eine gute Verbindung mit einem Umstieg auf den IC geschaffen werden. Zusätzlich gibt es je Stunde regelmäßig neu den ganzen Tag über zwei Züge von Jestetten nach Schaffhausen/Singen und in Gegenrichtung ab Singen/Schaffhausen nach Jestetten verkehren die Züge im echten Halbstundentakt.

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) gibt es keine Veränderungen.

Künftige Anbindung des Hochrheins an die Gäubahn

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

- Dezember 2015: Drehung der Fahrpläne des Fernverkehrs um 30 Minuten und damit bessere Einbindung in die beiden Knoten Zürich und Stuttgart. Gleichzeitig sind die RE-Züge Stuttgart – Singen schon in die neue Fahrpläne gebracht worden, damit die Anschlussverkehre nur einmal angepasst werden müssen. Diese Stufe ist vollzogen.
- 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 Hochrhein-Strecke Probleme:

Der bisherige kurze Umstieg in Singen vom IRE aus Richtung Waldshut auf den IC im 2h-Takt (Fahrzeit mit IC beispielsweise Waldshut – Stuttgart bisher 2h55; mit IRE auf RE 3h27 ebenso im 2h-Takt zur anderen Stunde) ist um ca. 30 Minuten verschoben (Singen ab neu .40 statt bisher .09). Die Fahrzeit beispielsweise ab Waldshut ist grundsätzlich auf etwa 3h30 gestiegen. Damit ist diese Schienenverbindung recht unattraktiv und keine Alternative zum Individualverkehr. Man ist teilweise mit dem „Umweg“ über Basel und zwei Umstiegen schneller in Stuttgart als über Singen. Der Landkreis hat mit Briefen an Minister Hermann und in Gesprächen mit dem MVI erreicht, dass es zumindest zwei schnelle Verbindungen gibt:

Morgens hin:

Waldshut ab 6.40 Uhr über Tiengen, Lauchringen, Erzingen und Umstieg in Schaffhausen
Stuttgart Hbf an 9.33 Uhr

Nachmittags zurück:

Stuttgart ab 16.24 Uhr mit Umstieg in Schaffhausen über Erzingen, Lauchringen, Tiengen
Waldshut an 19.32 Uhr

Weitere gute Anschlüsse sind zwar fahrplantechnisch zumindest teilweise machbar, aber nur mit weiteren Zusatzzügen und entsprechend hohen Kosten. Mehr kann nicht erreicht werden, zumal die Fahrgastzahlen nicht sehr hoch sind. Absehbare strukturelle Fahrplananpassungen stehen nicht an, sodass aus heutiger Sicht nur im Rahmen der Elektrifizierung und einem Halb-studentakt eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.

Allgemeines:

Das Land Baden-Württemberg hat für den Schienenverkehr ein Zielkonzept 2025 erarbeitet. Der Schienenverkehr soll auf Basis der knappen Mittel dennoch weiterentwickelt werden. Es soll gemäß dem Zielkonzept 2025 des Landes grundsätzlich der reine Studentakt von 5 bis 23 Uhr angeboten werden. Bei guten Fahrgastzahlen auch mehr. Rücksicht auf Schüler- und Freizeitverkehre soll nicht mehr genommen werden. Wir sind dabei die möglichen Auswirkungen für die Hochrheinstrecke zu klären.

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. Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Tiengen und Mittelbahnsteig Lauchringen

Die Infrastruktur auf dem eingleisigen Abschnitt zwischen Waldshut und Erzingen ist auf einen einfach vertakteten, störungsfreien Schienenverkehr ausgerichtet. Nahezu jede Störung bringt jedoch massive Beeinträchtigungen im Gesamtbetrieb der Hochrheinstrecke. Verstärkerzüge beispielsweise im Schülerverkehr sind nur begrenzt möglich und Züge ins/aus dem Wutachtal können keine Fahrgäste in Oberlauchringen aufnehmen/absetzen. Zahlreiche Beschwerden beruhen auf der eingeschränkten Infrastruktur. Deshalb müssen wir bereits im Vorfeld der Umsetzung der Elektrifizierung, d.h. in der jetzigen Planungsphase nach Verbesserungen suchen und diese erreichen. Die Elektrifizierung alleine löst die betriebliche Anfälligkeit der Hochrheinstrecke – ausgelöst besonders durch den eingleisigen Abschnitt Waldshut - Erzingen – nicht. Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und –flexibilität hat der Landkreis die Themen Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Tiengen und Mittelbahnsteig Lauchringen vor etwa einem Jahr aufgegriffen.

Es liegt uns nun das Angebot für eine Machbarkeitsstudie für das Projekt vor. Die Kosten betragen ca. 87.000 €. Diese Kosten würden sich die Gemeinden und der Landkreis teilen. Zuschüsse von DB, Bund oder Land gibt es keine. Der Waldshuter Tarifverbund prüft derzeit, ob er auf Feierlichkeiten zum 20-jährigen Jubiläum in 2017 verzichtet und er sich stattdessen an den Kosten der Machbarkeitsstudien finanziell beteiligt. Ggf. würden sich die Kosten für die drei Finanziers etwas reduzieren.

Um unser Ziel der Reaktivierung zu erreichen, muss zunächst die Machbarkeitsstudie von der Region nun beauftragt werden. Diese Maßnahme ist aus Sicht der Verwaltung, aber auch aus Sicht unserer Partner im Schienenverkehr, zwingend notwendig. Wir sehen sie als Vorstufe im Rahmen der Elektrifizierung. Wir würden sie deshalb haushaltstechnisch dort verbuchen. Damit wäre die Finanzierung gesichert.

6. 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 2015 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 2016) und angepasst. 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 bestehenden 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 – nun als Rufbus – 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 immer noch wenig angenommen. Auch auf anderen Achsen gibt es Samstagabend aus den zentralen Orten Spätkbussen 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 sehr gut. Über Zweidrittel der Fahrten werden abgerufen. Der Rufbus ist das richtige Angebot für den vorliegenden Bedarf. Der Rufbus ist fester Bestandteil des Fahrplanangebotes geworden. Zum Dezember 2016 kann eine Ausdehnung des Rufbusses bis nach Herrischried und in deren Ortsteile umgesetzt werden, sodass auch in der gesamten Gemeinde Herrischried eine Mobilitätsenerweiterung erfolgt.

Seit Fahrplanwechsel 2014 wird von der Südbadenbus in Zusammenarbeit mit dem Landkreis das ausgearbeitete Fahrplankonzept an schulfreien Tagen für den Hotzenwald „Zwei-Studentakt mit Verstärkerfahrten auf den starken Fahrrelationen in den Hauptverkehrszeiten“ angeboten. Das Fahrplanangebot wird zwar ordentlich angenommen, aber insbesondere im Bereich Dachsberg wären mehr Fahrgäste äußerst wünschenswert.

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), 47 (2014) nun auf 65 (2015) bei einer Gesamtzahl von 121 Bussen erhöht. Der Landkreis strebt an, dass die fahrgaststarken Buslinien in den nächsten Jahren vollständig mit Niederflurbussen befahren werden.

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.

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. Wir haben eine Förderung zum Fahrplan Dezem-

ber 2016 geprüft und einen Fahrplan erstellt und Kosten ermittelt. Die Förderauflagen und -bedingungen sind sehr hoch, sodass eine Förderung nur bei hoher finanzieller Eigenbeteiligung erreicht werden kann. Die Förderhöhe entspricht 50% des Defizits. Für folgende im Programm erwähnte Strecken haben wir Konzepte erstellt:

- Bad Säckingen – Wehr – Schopfheim (Linie 7335): Hier konnten die Bahnhöfe Schopfheim, Wehr-Brennet und Bad Säckingen optimal miteinander vernetzt werden und ideale Zu- und Abbringerverkehre geschaffen werden. Der Kostenzuschuss für das Gesamtprojekt wäre bei 590.000 € (Anteil Region 295.000 €) gelegen. Der Landkreis Lörrach und der Landkreis Waldshut hätten eventuell einen Teil des Defizits übernehmen können. Den Städten war die vorgesehene Kostenbeteiligung verständlicherweise zu hoch, zumal grundsätzlich ein gutes Fahrplanangebot auf dieser Strecke vorhanden ist. Das Projekt kann nicht umgesetzt werden.
- Waldshut – Höchenschwand – Häusern – Seebrugg (Linien 7322/7319): Hier konnten die Bahnhöfe Waldshut und Schluchsee-Seebrugg gut miteinander verknüpft werden und Zu- und Abbringerverkehre geschaffen werden. Der Kostenzuschuss für das Gesamtprojekt wäre bei 885.000 € (Anteil Region 442.500 €) gelegen. Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und der Landkreis Waldshut hätten eventuell einen Teil übernehmen können. Bei diesem Projekt ist das Fahrgastpotential begrenzt. Den Anliegergemeinden war die vorgesehene Kostenbeteiligung zu hoch, was nachvollziehbar ist, zumal grundsätzlich auch auf dieser Strecke ein befriedigendes Fahrplanangebot vorhanden ist. Auch der Landkreis hatte erhebliche Bedenken wegen dem Kosten-/Nutzenverhältnis. Das Projekt kann nicht umgesetzt werden.
- Bonndorf – Neustadt (Linie 7258) oder Bonndorf – Seebrugg (neue Verbindung): Eine Förderung für diese Linien ist laut Auskunft des Ministeriums erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Bei den vorliegenden Förderbedingungen sehen wir auch bei diesem Projekt das Kosten-/Nutzenverhältnis kritisch. Wir sind diesbezüglich auch mit den Nachbarlandkreisen in Kontakt.

Einerseits ist es schade nicht in den Genuss von Fördergeldern zu kommen. Andererseits ist es richtig und wichtig sehr gut abzuwägen, ob solche Projekte nachhaltig sind. Hier ist die gemeinsame Abwägung und Prüfung der Zukunftsfähigkeit mit den Städten und Gemeinden wesentlich. Sollten sich die Förderbedingungen oder allgemein die Rahmenbedingungen ändern, würden wir ggf. die Prüfung mit unseren Partnern erneut angehen.

7. 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. 2015 belief sich der pauschalierte Betrag auf 626.571 €. 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 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. Weiter mussten die Verkehre besonders zu den Gemeinschaftsschulen durch die Veränderungen bei den Schülerströmen zusätzlich angepasst werden. Durch die Veränderung der Schullandschaft entstehen ab dem Schuljahr 2015/16 (teilweise sind die Kosten bereits ab 2013/14 und 2014/15 angefallen) Mehrkosten von über 75.000

€/Jahr. Sie sind begründet durch notwendige Mehrleistungen bei der Gestaltung der veränderten Busverkehre bei folgenden Schulen: Gemeinschaftsschule Hotzenwald, Gemeinschaftsschule Wutöschingen, Gemeinschaftsschule Wehr, Gemeinschaftsschule Rheintal, Schule am Hochrhein (Werkrealschule Waldshut-Tiengen/Lauchringen), Wegfall Hauptschule Todtmoos. Für die Einrichtung der Gemeinschaftsschulen Albruck und Bad Säckingen waren bisher keine wesentlichen Veränderungen der Fahrpläne notwendig und es sind keine Mehrkosten entstanden. Die Mehrkosten wurden dem Landkreis von der Südbadenbus (62.000 €) 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 noch akzeptiert.

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.

8. Fernbusse

Wir haben uns dem aktuellen Thema Fernbusse angenommen. Ende November 2015 wurden zwölf Fernbuslinienbetreiber und sechs regionale Unternehmen angeschrieben und gebeten Fernbuslinienverbindungen mit Anbindung des Landkreises Waldshut zu prüfen. Wir haben eine Vernetzung unserer Region in die Räume Zürich, Basel/Lörrach, Freiburg, Singen/Konstanz, Stuttgart und München angeregt.

Rückmeldungen haben wir lediglich von zwei Fernbuslinienbetreibern und drei regionalen Busunternehmen erhalten. Das lässt schon vermuten, dass wir für Fernbusanbieter keine interessante Destination sind. Ein Fernbusanbieter meldet, dass keine Anbindung des Landkreises Waldshut geplant ist. Der andere will eventuell Ende 2016 neue Verbindungen nach bzw. in Baden-Württemberg anbieten, eine konkrete Anbindung des Landkreises Waldshut wurde nicht in Aussicht gestellt. Die regionalen Unternehmen beurteilen eine Anbindung von Städten im Landkreis – wie die Kreisverwaltung auch – als sehr schwierig. Es fehlt insbesondere das Fahrgastpotential. Wir haben im Landkreis keine großen Städte, nur wenig jüngeres Fahrgastpotential, z.B. an FHs oder Unis als wichtiges Nutzersegment, keine schnellen Verkehrswege z.B. keine Autobahn und es besteht auf der Hochrheinachse parallel die Schienenverbindung (*Anmerkung: dort ggf. Gefahr der Schwächung der Schiene*). Ein Unternehmer äußerte, dass er gerne bereit wäre zu fahren, wenn der Landkreis finanziert.

Fazit

Diese Umfrage zeigt, dass wir kaum das Potential für ein Angebot von Fernbuslinien haben. Eine Chancen-/Risiken- bzw. Kosten-/Nutzenabwägung fällt für potentielle Anbieter negativ aus. Weitere Aktivitäten, ohne das Anbieten von finanziellen Anreizen der Städte und/oder des Landkreises, würden nach unserer Einschätzung nicht zum Erfolg führen. Finanzielle Anreize halten wir – auch vor dem Hintergrund der potentiellen Schwächung der Schiene – nicht für angebracht. Das Thema ist aus Sicht der Verwaltung - vorerst - nicht weiter zu vertiefen.

9. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. 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 wurde erweitert und bietet nun Montag bis Samstag ab Murg Bahnhof nach 19.30 Uhr – wenn aufgrund fehlender Nachfrage keine Linienbusse in die Ortsteile mehr fahren – einen vertakteten Abbringerdienst von den Zügen aus Waldshut und Basel (bis Betriebsschluss). 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, Grafenhausen und Höchenschwand ist Car-Sharing möglich. In Bad Säckingen steht ein Bürgerauto zur Verfügung.

Die Stadtwerke Waldshut-Tiengen haben fünf E-Fahrzeuge besorgt und stellen diese zur Verfügung. Damit hat sich die Attraktivität für das Car-Sharing im Raum Waldshut-Tiengen durch die höhere Verfügbarkeit erheblich erhöht. Der WTV und Car-Sharing Südbaden 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 dieses Car-Sharing dauerhaft etabliert und weitere Standorte und Fahrzeuge möglich werden. Besonders die junge Generation steht diesem Angebot offen gegenüber.

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 mittelfristig 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 sorgsam und werden uns den notwendigen Veränderungen stellen.

Wir sehen im Schienenverkehr die Maßnahme Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Tiengen und Mittelbahnsteig Lauchringen im Rahmen der Elektrifizierung der Hochrheinbahn als notwendig und sinnvoll an. Deshalb ist die Machbarkeitsstudie zu beauftragen.

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. Um vor Ort mehr fahrplanrelevante Mobilität zu ermöglichen will der Landkreis neben planerischen auch finanzielle Anreize schaffen. Diese werden in einer gesonderten Vorlage vorgestellt.

III.

Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2015

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)	974.035 €
an Südbadenbus GmbH (SBG)	2.750.240 €
an Stadt Laufenburg	1.297 €
G e s a m t (Tarifzuschuss)	3.725.572 €, 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 mit Monatskarten 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	91.288 € (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 (2015).

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 2015 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	626.571 € (2014: 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 (nur noch bis Dezember 2015).

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 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 und 19. Juni 2016
- Automaten- und Busschule für Senioren in Lauchringen am 14. Juli und 8. September 2016
- Messe Waldshut-Tiengen vom 30. September bis 3. Oktober 2016

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. Das Job-Ticket wird immer beliebter. Job-Ticket bedeutet, dass wenn der Arbeitgeber das WT-Ticket finanziell monatlich (mindestens 10 €, gemeinsame Vereinbarung) unterstützt, der WTV für die Kunden/Mitarbeiter eine weitere Vergünstigung um einen Monat beim Jahres-Abo bietet (9 für 12). Vor drei Jahren gab es nur einzelne Job-Tickets. Aktuell beteiligen sich 16 Unternehmen – darunter das Land Baden-Württemberg, die Stadt Bad Säckingen, die Volksbank Rhein-Wehra, der Landkreis, – am Job-Ticket-Angebot. Das Job-Ticket des WTV nutzen derzeit über 320 Mitarbeiter.

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 wtSUPER-Ticket für Gemeinden, eine übertragbare Karte für die Gemeinde (Dienstfahrten, Wanderführer, verdiente Bürger, Tourismusmitarbeiter). Einige Gemeinden beteiligen sich bereits an diesen WTV-Aktionen.

Die Herbstaktion 2015 „Vier Monate fahren und nur drei Monate den Abo-Preis bezahlen“ hat 24 Kunden überzeugt. Zehn Kunden sind dauerhaft beim wt-Ticket geblieben. Eine weitere Aktion „Sechs für vier“ wurde zum 1. Juni 2016 durchgeführt. Für diese konnten zwölf Kunden gewonnen werden.

Für das Projekt „Neubürger-Marketing“ hat der Waldshuter Tarifverbund eine Förderung vom Land Baden-Württemberg erhalten. Bei dieser interessanten Aktion gemeinsam mit allen 32 Gemeinden und den Car-Sharing-Anbietern gehen wir auf die Neubürger zu, um ihnen am neuen Wohnort die Mobilitätsmöglichkeiten gleich aufzuzeigen. Die Anfragen und Rückmeldungen beim WTV zeigen, dass die Aktion die Neubürger so gut erreichen.

Mobilitätsagentur

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) hat sich immer stärker nicht nur dem Thema Tarif und Bus & Bahn, sondern immer stärker dem Gesamthema „Mobilität“ angenommen. So gehören Aktivitäten und Partnerschaften im Bereich Freizeitverkehre, Verkehr/Sondertarife zu größeren Veranstaltungen, BikeRide, Park&Ride, Barrierefreiheit, Automaten-schulungen, Neubürgermarketing, 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. Ein Baustein von vielen, damit die guten Fahrgastzahlen erreicht wurden und so das Fahrpanangebot weiterentwickelt werden konnte. Dabei war es wichtig, dass der WTV in Waldshut eine für Kunden offene Geschäftsstelle hat. Bei einem persönlichen Kontakt kann man den Kunden die Mobilitätsangebote am Besten nahe bringen. Der WTV will diese Aktivitäten im Rahmen seiner Möglichkeiten fortführen.

Es wäre sinnvoll dieses Angebot für Bürger, Bürgerinnen und Gäste auch an einem zweiten Standort zur Verfügung zu stellen. Hier bietet der Verkehrsknoten Bad Säckingen für den westlichen Landkreis einen entsprechenden geeigneten Standort. Durch eine Bündelung der Kräfte der Südbadenbus, Stadt/Tourismus, Stadtwerke/Stadtbuss und Landkreis ist beabsichtigt in Bad Säckingen eine Mobilitätsagentur einzurichten, welche eine umfassende Auskunft über Mobilitätsmöglichkeiten im Landkreis und darüber hinaus bietet. Es soll deshalb ein entsprechender Förderantrag an das Land Baden-Württemberg gestellt werden. Für ein solches Projekt wird mit 100.000 – 150.000 € Investitions- und 90.000 – 100.000 € laufenden Kosten pro Jahr gerechnet. Es ist im Interesse des Landkreises auch im westlichen Teil die Mobilität besser und umfassender „vermarkten“ zu können. Dies wäre ein weiterer Baustein, um die guten Fahrgastzahlen und damit schlussendlich das Angebot im Landkreis positiv weiterzuentwickeln zu können. Das Projekt soll zunächst 4 Jahre laufen. Es ist eine Beteiligung des Landkreises von 15 % an den laufenden Kosten (max. 15.000 €/Jahr) und von 8.000 – 12.000 € an den Investitionskosten angedacht. Nach Vorliegen konkreter Zahlen und der Rückmeldung über eine Förderung soll das Thema abschließend im Verwaltungs- und Finanzausschuss behandelt werden.

Wenn sich auch der Standort Bad Säckingen positiv entwickeln sollte, könnten ein bis zwei weitere Standorte – beispielsweise in St. Blasien, Bonndorf oder Erzingen – geprüft und in Erwägung gezogen werden.

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.

Angedacht ist im Taschenfahrplan künftig die barrierefreien Linien und Bushaltestellen zu kennzeichnen. Es wird geprüft, ob dies für Dezember 2016 (Fahrplanwechsel) noch umsetzbar ist.

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 sind 25 neue Park&Ride-Plätze gebaut und in Betrieb. Bisher waren hier nur vier Plätze vorhanden. In Bad Säckingen sind 36 neue Radboxen im Mai 2016 in Betrieb gegangen. 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. Die rege Nachfrage zeigt den Bedarf. So sind in Bad Säckingen schon viele Plätze ausgebucht und die neuen Parkplätze in Murg regelmäßig voll belegt. Vielerorts 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 Bad Säckingen, 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 Möglichkeiten eines entsprechenden Modellprojektes für Fahrradabstellanlagen entlang der B500 werden intensiv geprüft. Die Boxen sollen sowohl zu Pendlerzecken als auch zu touristischen Zwecken genutzt werden können. Die Grundplanung ist erstellt. Nahezu alle Gemeinden entlang der B500 beteiligen sich dem Projekt. Es werden aktuell Leader-Zuschussmöglichkeiten geklärt. Auch der Landkreis will das Projekt mit 25 % der Gesamtkosten (geschätzt ca. 80.000 €) fördern. Wir hoffen, dass eine Leader-Förderung erreicht wird, sodass das Projekt 2017 umgesetzt werden kann.

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 will die Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen im Landkreis analysieren und eine Übersichtsdatei erstellen. Nach der 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 2016):

Alle neuen Verbindungen waren umlauftechnisch gut einzubinden und die SBG hat diese auf eigene Kosten eingerichtet. Wir hoffen und wünschen, dass die eingerichteten Verbindungen

dungen 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 entfiel der Finanzierungsanteil der Schweizer Seite. Ohne den Finanzierungsbeitrag aus der Schweiz waren die hohen Kosten für die Gemeinde Hohentengen und den Landkreis nicht tragbar. Das Projekt konnte nicht weitergeführt werden.

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 dieses Thema weiter vertiefen und stufenweise Verbesserungen erreichen. Zunächst werden gemäß Stufenplan des Landkreises die nachfragestärkeren Linien nur noch mit Bussen mit Niederflurtechnik und Klimaanlage befahren. Die Südbadenbus besorgt ausschließlich bei Neubeschaffungen nur noch Niederflurbusse und auch die Subunternehmen der SBG haben in den vergangenen Monaten eine erhebliche Anzahl Niederflurfahrzeuge beschafft.

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. Einige Gemeinden wie Lauchringen, Waldshut-Tiengen und Häusern haben einige weitere Bushaltestellen barrierefrei gestaltet.

Weitere Ausführungen zu diesem Thema vgl. Punkt 6

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Die Kosten für die angesprochenen Themen bzw. Projekte werden in den Haushalt 2017 eingebracht und über diesen finanziert.

Demografische Entwicklung:

Durch ein interessantes ÖPNV-Angebot wird die Attraktivität des Landkreises Waldshut als Wohn- und Arbeitsstandort – insbesondere auch im Ländlichen Raum – wesentlich 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.) deutlich 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 2016 (Bus)