



04.10.2017

**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	25.10.2017	öffentlich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

I. Die Situation beim Öffentlichen Personennahverkehr und der Schülerbeförderung

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

1. Allgemeines zum ÖPNV

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin eine sehr große und weiter zunehmende Bedeutung. In 2016 hatte der WTV mit 13.732.595 Fahrgästen ein plus von über 160.000 Fahrgästen gegenüber dem Vorjahr (2015: 13,56 Mio. - 2014: 13,46 Mio. - 2013: 13,45 Mio. - 2011: 13,67 Mio. - 2006: 13,07 Mio.). Greifbarer ausgedrückt: Werktäglich nutzen im Landkreis Waldshut etwa 22.000 Menschen Bus und Bahn. Durch stabile Kindergartenkinder-, leicht steigende Schülerfahrkarten und weiter steigende Erwachsenenfahrtausweise konnte die Gesamtfahrgastzahl erfreulicherweise deutlich gesteigert werden. Damit konnte im Jahr 2016 die jemals höchste Fahrgastzahl im Nahverkehr erreicht werden: So viele Menschen waren noch nie im Landkreis Waldshut mit Bus & Bahn unterwegs!

Durch die sehr erfreulichen Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot grundsätzlich gehalten, angepasst und in einigen Teilbereichen spürbar verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander-, Radbusse, Weizen-Shuttle, Eis-Disco-Bus und Sonderfahrten zu Veranstaltungen bei. Neu gibt es einen Wanderbus von Bernau auf den Feldberg und auch für den Wanderweg „Albsteig“ gibt es ein Wanderbusangebot.

Die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes (WTV) wurden zum 1. August 2016 nicht erhöht, zum 1. August 2017 gab es eine moderate Tarifierhöhung. So kostet künftig beispielsweise die Schülermonatskarte für zwei Zonen 38 € (= Eigenanteil bei der Schülerbeförderung, bisher 37,40 €, Erhöhung 1,6 %).

Die Verkehrsunternehmen haben insbesondere höhere Personalkosten und höhere Versicherungskosten zu verkraften, die Kosten für den Sprit sind recht stabil. Die gesamten Zuschüsse der öffentlichen Hand entwickeln sich unterschiedlich: Der Landkreis Waldshut hat es mit der vereinbarten Dynamisierung von 2,5 % seiner Tarifzuschüsse ermöglicht, dass die Verkehrsunternehmen auf eine deutlichere Tarifierhöhung verzichten konnten und so die geringe Erhöhung der Eigenanteile bei der Schülerbeförderung ermöglicht. Die Zuschüsse des Landes bei der Verbundförderung und dem Ausgleich nach § 45 a PBefG (Empfänger: noch Linienbusunternehmen) bleiben in unveränderter Höhe. Der Zuschuss des Landkreises für die Schülerbeförderung (Empfänger: Linienbusunternehmen) wird weiterhin jährlich um 2,5 % verringert.

Stabile Tarife tragen, besonders vor dem Hintergrund günstiger Spritpreise, dazu bei, Kunden zu halten und neue Kunden zu gewinnen. Dies bestätigen die aktuellen Fahrgastzahlen.

Um den ÖPNV weiterhin attraktiv zu gestalten, gilt es das vorhandene gute bis befriedigende Angebot zu erhalten und immer wieder mit kleinen Veränderungen, ausgerichtet an den Bedürfnissen der Kunden, weiter zu entwickeln. Ziel ist es weiterhin, die durch den demographischen Wandel wahrscheinlich noch leicht sinkenden Schülerzahlen und folglich eher leicht rückläufigen Schülermonatskarten durch eine positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisarten bestmöglich aufzufangen. 2014 und 2015 konnte dieses Ziel mit einer leichten und 2016 mit einer deutlichen Fahrgaststeigerung vollumfänglich erreicht werden. Zuwächse bei den Erwachsenenzeitkarten und Einzelfahrscheinern sind nach 20 Jahren mit Fahrgaststeigerungen nicht selbstverständlich, aber natürlich sehr erfreulich. Wir streben weiterhin mindestens 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 Gemein-

den des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste die erwähnten saisonalen Angebote. Es sind weitere Freizeitbusse in Planung (KONUS Nord / Wutachschluchtwanderbus II i.V.m. Anpassung Seebrugg – Bonndorf – Wutachschlucht).

Positives können wir zur kostenfreien Fahrradmitnahme vermelden, auch wenn man grundsätzlich geteilter Meinung über diese sein kann. Wir begrüßen es, dass es einheitlich(er) in Baden-Württemberg und in der Region wird.

Seit dem 1. August ist im WTV die Fahrradmitnahme bei der Regionalbahn (RB) mit Ausnahme Montag bis Freitag von 6 – 9 Uhr, wie beim RVL, kostenfrei.

Beim InterRegioExpress (IRE) werden WTV und RVL die Radmitnahme dann kostenfrei anbieten - Ausnahme wie bei der RB Montag bis Freitag von 6 – 9 Uhr -, wenn das „neue“ Fahrzeug VT 612 kommt. Das bisherige Fahrzeug VT 611 ist zur Radmitnahme u.a. völlig ungeeignet, da es keine Radmitnahmeplätze bietet. Es kommt deshalb zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen in Basel durch die Mitnahme vieler Räder vom Bodensee an den Hochrhein und umgekehrt. Das künftige Fahrzeug VT 612 hat zwölf Fahrradmitnahmeplätze. Die Einführung des VT 612 verzögert sich weiter.

Die WTV-Fahrradkarte bleibt für den Busverkehr und die kostenpflichtigen Zeiten auf der Schiene erhalten, dort kann man die Kostenfreiheit nicht verantworten.

2. 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, sind stetigen Veränderungen ausgesetzt. Das bedeutet für den Landkreis als Aufgabenträger des Buslinienverkehrs eine große Herausforderung.

Gut und aufmerksam müssen die leicht steigenden Kosten im Verhältnis zu den geringer steigenden Einnahmen beobachtet 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 2017 in unveränderter Höhe pauschaliert. Das Land wird den Zuschussweg und die Zuschussberechnung ab 2018 wesentlich ändern. Die derzeitigen Regelungen des § 45 a PBefG müssen rechtlich angepasst werden, deshalb sind Änderungen bezüglich seiner Anwendung zwingend notwendig. Diese Mittel (Landkreis Waldshut 5,288 Mio. €) werden kommunalisiert und zweckgebunden den Stadt- und Landkreisen zur Verfügung gestellt. Sie sind dann von diesen den Linienbusunternehmen in einem Verfahren, welches wir aktuell klären, zur Verfügung zu stellen. Wir werden nach dem nun vorliegenden Gesetzentwurf zur „Verwaltung dieser Mittel“ zusätzliche Finanzmittel für das notwendige Personal in Höhe von 53.000 €/Jahr (1% der Ausgleichssumme) erhalten.

Die Höhe der Beträge für die Aufgabenträger bzw. Landkreis Waldshut sollen ab 2021 – bis dahin Status quo (5,288 Mio. €) – nach einem neuen Verfahren berechnet werden. Bisher war die Grundlage der Berechnung der Schülerverkehr einschließlich der Entfernung und Nutzung des Schülertransportes. Wahrscheinlich werden dann ÖPNV-Kennzahlen zugrunde gelegt (Systemwechsel!). Nach diesem Verfahren sind wesentliche Veränderungen in der Zuschusshöhe möglich. Der Landkreis Waldshut könnte aufgrund dieses Systemwechsels Finanzeinbußen erleiden, auch wenn geplant ist die Mittel gesamthaft aufzustocken. Wie hoch der Zuschuss nach § 45 a PBefG bzw. nach der ÖPNV-Finanzreform ab 2021 für den Landkreis Waldshut sein wird, ist derzeit nicht absehbar.

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 weiterhin erhalten bleiben. Wir haben diese ab 2018 mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand rechtssicher an die Linienverkehrsunternehmen zu übertragen. Wir werden mit einer Vorlage zu diesem Thema die Gremien in den nächsten Monaten unterrichten.

Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass die Beträge ab 2021 für den Landkreis Waldshut zumindest in gleicher Höhe erhalten bleiben.

- Der Tarifizusschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV ist bis 2018 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.
- Möglicherweise in Zukunft wieder (aktuell stabile Zahlen) 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-Schülerkopf“ 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 und bedarfsgerechte Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den etwa 22.000 Nutzern und potentiellen Neukunden eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Die Dynamisierung des WTV-Zuschusses des Landkreises und die guten Fahrgastzahlen tragen wesentlich zur Stabilisierung der Situation bei. So konnten die WTV-Tarife und Eigenanteile in der Schülerbeförderung in den letzten Jahren stabil gehalten werden. Stabile Fahrgastzahlen tragen zum stabilen Fahrplanangebot bei, ggf. müssen auch sehr schwache Fahrten einmal gestrichen und möglichst in Strecken mit besserem Fahrgastpotential reinvestiert werden.

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 2016

Die Fahrgastzahlen konnten deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2016 wurde die höchste Anzahl an Fahrgästen erreicht, welche es im Landkreis jemals gab (13.732.595).

Auch 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 Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten erneut erheblich – plus 3,5 % zum Vorjahr – auf 54.966 Stück gesteigert werden. Auch die Schülermonatskarten konnten erstmals seit 2006 wieder - um 46 Stück - auf 151.471 Stück gesteigert werden. Diese Steigerung war aufgrund der Veränderung der Schullandschaft, mehr Auszubildenden mit Schülerfahrkarten und den Flüchtlingskindern möglich.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen hat sich um 4,7 % und damit deutlich auf 763.713 Stück (durchschnittlich rund 2.100 Stück/Tag) erhöht. Die Steigerung ist bei den „Einstiegen“ mit einem plus von 7,7 % noch größer, da mehr höherwertige Fahrkarten (24-h-Karten) gelöst wurden.

Die Fahrgastzahlen der ersten Monate 2017 sind wiederum sehr erfreulich. Die Anzahl der Schülerfahrkarten ist stabil und bei den Erwachsenenfahrkarten und Einzelfahrscheinen konnten wieder deutliche Zuwächse erzielt werden. Die Gesamtfahrgastzahlen erreichen so in den ersten vier Monaten ein plus von 2,7 % an Fahrgästen gegenüber 2016. Man kann durchaus von einem kleinen „ÖPNV-Boom“ reden.

Woher kommen die ausgezeichneten Fahrgastzahlen? Unseres Erachtens sind sie das Ergebnis eines nachhaltigen Einsatzes aller Partner im Nahverkehr über Jahre hinweg. Es sind somit sehr viele Faktoren:

- Weichenstellungen des Kreistages mit der Verbundgründung, Verbundförderung und über den Nahverkehrsplan
- Höhere Qualität bei den Fahrzeugen, insbesondere Bussen z. B. vollständige Niederflrigkeit auf Hauptachsen, optische und akustische Haltestellenansagen, Klimaanlage
- Aufbruch zu mehr Barrierefreiheit
- Optimierung und Entwicklung des Fahrplanangebotes mit größtmöglicher Vernetzung
- Neubürgermarketing in Kooperation mit allen 32 Gemeinden
- Verstärkter Ausbau und Erneuerung von Bike&Ride und Park&Ride-Anlagen
- Nachfrageorientierte Tarifgestaltung z.B. WTV-Job-Ticket, WTV-Gold-Ticket
- Intensives Marketing nahe am Kunden bzw. den Kundengruppen z.B. Bus- und Automaten-schulungen, Teilnahme an Gewerbeschauen/Messen
- Kooperationen mit „dem Tourismus“ z.B. Ausbau Freizeitverkehre, WTV- Info-Veranstaltungen
- Aktionen mit Bus&Bahn zu Sonderveranstaltungen z.B. Hoorige Mess, Chilbi, Musik-nächte, Messe
- Kommunikation und Zusammenarbeit bei der „vernetzen Mobilität“
- Zusammenarbeit mit den Gemeinden z.B. Infos in Mitteilungsblättern, Ausbau barriere-freier Haltestellen
- Veränderung der Schullandschaft
- Zuwanderung
-

Den eingeschlagenen Weg wollen wir weiter bestreiten. Der Landkreis sieht sich dabei als „Motor“ im Zusammenspiel der vielen ÖPNV-Akteure.

Der Genehmigungswettbewerb wird sich positiv auf die Entwicklung des ÖPNV bzw. Linienbusverkehrs auswirken, auch wenn er bei der Vorbereitung, Durchführung und Entscheidung zu deutlich mehr Arbeit beim Landkreis führt.

4. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2016 folgende wesentliche Änderungen erfahren:

Hochrheinstrecke:

- Jeweils eine zusätzliche IRE-Verbindungen Montag bis Freitag abends Richtung Basel und Singen.
- Vollständiger Stundentakt beim IRE an Sams-, Sonn- und Feiertagen.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2016 beim InterRegioExpress (IRE), im Gegensatz zur recht stabilen Regionalbahn (RB), teilweise sehr mangelhaft. Die Verwaltung hat sich immer wieder für die Qualität, insbesondere des IRE eingesetzt und Abhilfe bei den Mängeln gefordert. Auch Themen wie Zugausfälle und Verspätungen wurden mit DB Regio und der Nahverkehrsgesellschaft diskutiert. Es freut uns deshalb, dass nun von Seiten der DB auch aktiv reagiert wurde: Die DB Regio entschuldigt sich für die vielen Beeinträchtigungen auf der Hochrheinstrecke, welche für die Kunden zu Unannehmlichkeiten führten, und erstattet den Abo-Kunden (Erwachsene) einen Monatsbetrag ihrer Jahresfahrkarte.

Die Qualität des IRE-Schienenverkehrs ist phasenweise – so auch aktuell – wieder etwas stabiler. Das Fahrzeug selbst (VT 611) sollte u.E. schnellst möglichst ersetzt werden, da es störungsanfällig und für unseren Schienenverkehr – abgesehen von der Geschwindigkeit – nicht zukunftsfähig ist. Ein kurzfristiger Ersatz der IRE Züge ist nicht möglich, da vergleichbare Fahrzeuge für den Dieseleinsatz am Markt nicht zur Verfügung stehen. Die Neigezüge (VT 612) müssen als Übergangslösung bis zur Elektrifizierung akzeptiert werden. Das Land hat den Verkehr im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens für weitere zehn Jahre (bis 2026) als Neige-technikverkehr in einem größeren Schienennetz an die DB Regio vergeben. Der VT 611 soll

voraussichtlich zum Fahrplanwechsel (Dezember 2017) durch den VT 612, ein baugleiches, aber jüngeres Fahrzeug ersetzt werden. Dies ist aber nicht gesichert. Wir erwarten dadurch eine 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 wurden der VT 641 und VT 628 größtenteils durch den VT 644 ersetzt. Der VT 641 ist teilweise noch im Einsatz. 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 wurden mit neuer Inneneinrichtung (neue Sitze, neuer Fußboden) versehen und erhielten eine neue Außenlackierung.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ zwischen Basel und Erzingen geht weiter und mit größerer Geschwindigkeit voran. Durch die große Anzahl der Partner im Projekt und die teilweise unterschiedlichen Interessen bei Einzelfragen waren beispielsweise die Vertragsgestaltungen sehr arbeits- und zeitintensiv. Die Arbeit hat sich gelohnt, es gibt Ergebnisse:

Die Leistungsphasen 1 + 2 werden derzeit auf den aktuellen Stand gebracht. Der Antrag auf INTERREG V Mittel für die Leistungsphasen 3 + 4 ist mit einer Summe von 5 Mio. € positiv beschieden worden und der entsprechende EFRE-Fördervertrag (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) zwischen dem Regierungspräsidium Tübingen und dem Landkreis Waldshut als Lead-Partner (Förderempfänger) ist unterzeichnet. Der „Restbetrag“ wird von den Partnern – Land BW, Landkreis Lörrach und Waldshut und Kanton Basel Stadt gemeinsam finanziert. Die notwendigen Planungsverträge zu den Leistungsphasen 3 + 4 mit der DB Netz AG und der DB Energie GmbH konnten am 6. September 2017 geschlossen werden. Der „elektrische Zug“ nimmt Fahrt auf, sollte nicht mehr aufzuhalten sein, auch wenn noch viele Hürden genommen werden müssen.

Die Elektrifizierung soll über das Bundes-GVFG finanziert werden. Das GVFG des Bundes wurde verlängert, insofern ist für diese Finanzierung wieder eine zeitliche Sicherheit gegeben.

Die Region wird sich in den nächsten Monaten bei der Hochrheinstraße mit dem Infrastrukturausbau zwischen Waldshut und Erzingen (Kreuzungsgleis Tiengen, Gleis 2 Lauchringen und Federweg Erzingen), mit der Durchführung der Leistungsphasen 3 + 4, der Finanzierung des Halbstundentakts und der Anerkennung des Schweizer Generalabonnements und des Halbtaxabonnements weiterhin intensiv beschäftigen.

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) gibt es keine Veränderungen. Auf dieser Strecke stehen längere Baumaßnahmen mit Schienenersatzverkehr an.

Anbindung des Hochrheins an die Gäubahn

- 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.
- Zwei gute Verbindungen konnten bei der grundsätzlich verschlechterten Anbindung erreicht und bisher beibehalten werden:
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

Da die Fahrgastzahlen vom Hochrhein Richtung Stuttgart nicht sehr hoch sind, kann aktuell nicht mehr erreicht werden. Absehbare strukturelle Fahrplananpassungen stehen nicht an, sodass aus heutiger Sicht nur im Rahmen der Elektrifizierung und einem Halbstundentakt eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.

Wutachtalbahn

Hier hat der Pächter der Strecke, der Bahnbetrieb Blumberg, finanzielle Probleme den laufenden Betrieb und die notwendigen Investitionen mit den geringen Einnahmen aus dem Betrieb zu finanzieren. Es stehen auch größere Infrastrukturmaßnahmen (Gleisarbeiten) an. Es gab ein entsprechendes Gespräch mit allen Beteiligten und politischen Vertretern. Man spürte den Willen aller Beteiligten die Strecke erhalten zu wollen. Mit verschiedenen Maßnahmen soll eine Verbesserung der Situation für den Betreiber erreicht werden. Das Land Baden-Württemberg prüft Ausnahmen und Landesfördermöglichkeiten. Weiter wird eine zusätzliche Fahrt im Schülerverkehr geprüft. Der Landkreis erhöht seinen Beitrag zur Sicherung der Infrastruktur, welcher seit 2003 unverändert ist, von 5.000 €/Jahr auf 10.000 € (Planansatz 2018). Auch die Gemeinden an der Strecke sind grundsätzlich bereit sich finanziell zu beteiligen. Mit diesen Maßnahmen sollte es dem Betreiber gelingen die Strecke weiter betreiben zu können.

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 Stundentakt von 5 bis 23 Uhr angeboten werden. Bei guten Fahrgastzahlen auch mehr. Rücksicht auf Schüler- und Freizeitverkehre soll nicht mehr genommen werden. Davon konkret betroffen ist der Landkreis Waldshut zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 mit den Schülerzügen von Albruck nach Waldshut von Waldshut nach Bad Säckingen jeweils zur 1. Schulstunde. Wir haben ausreichende Kapazitäten bei der Nahverkehrsgesellschaft angemahnt.

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

5. Verbesserung der Infrastruktur auf dem eingleisigen Schienenabschnitt Waldshut – Erzingen: Reaktivierung Kreuzungsbahnhof Tiengen und Mittelbahnsteig Lauchringen – Alternative Federweg Erzingen

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 Hochrheinestrecke. 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 mussten wir bereits im Vorfeld der Umsetzung der Elektrifizierung, d.h. auch in der jetzigen Planungsphase nach Verbesserungen suchen und diese erreichen. Die Elektrifizierung alleine löst die betriebliche Anfälligkeit der

Hochrheinbahn – 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 im Herbst 2015 aufgegriffen. Um unser Ziel der Reaktivierung zu erreichen, wurde im Herbst 2016 eine Machbarkeitsstudie von der Region beauftragt. Diese liegt vor und ist positiv, sodass die beiden Ausbauten grundsätzlich machbar sind. Diese oder alternative Maßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung, aber auch aus Sicht unserer Partner im Schienenverkehr, grundsätzlich zwingend notwendig.

Zum Thema Alternativen: Eine Prüfung ergab, dass eventuell als eine alternative Maßnahme ein „Federweg“ (2. Gleis bei der Ein- und Ausfahrt) in Erzingen einschließlich 2. Gleis in Lauchringen in Betracht kommt. Mit diesen Maßnahmen könnte höchst wahrscheinlich der ursprüngliche Fahrplan Zielkonzept + mit dem Knoten Waldshut umgesetzt werden. Es ist nun im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, wie bereits für den Kreuzungsbahnhof Tiengen erfolgt, zu klären, ob die Maßnahme machbar ist, was sie kosten und bringen würde. Danach, voraussichtlich im Frühjahr 2018, kann entschieden werden, welche Maßnahmen das bessere Kosten-/Nutzen-Verhältnis im Rahmen der Elektrifizierung bringen wird.

Der Vertrag der Leistungsphasen 3 + 4 sieht bereits vor, dass die notwendigen Maßnahmen dieser Infrastrukturentscheidung in die Elektrifizierung eingebracht werden.

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 2016 einige Verbesserungen des Angebotes erreicht werden. Die SüdbadenBus GmbH hat ihr Angebot, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis, aufgrund der insgesamt guten Fahrgastzahlen wieder erweitert (siehe Anlage: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2017) 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 mindestens eine Verbindung nach 0.00 Uhr. Die Fahrgastzahlen der Nachtbusse sind grundsätzlich zufriedenstellend. Die Gemeinden Murg und Laufenburg finanzieren im laufenden Fahrplanjahr einen Rufbus- bzw. Abbringerverkehr von den Nachtbussen in alle Teilorte der beiden Gemeinden. Leider wurde dieses Angebot in den vergangenen Jahren nicht angenommen wird deshalb zum Fahrplanwechsel eingestellt.

Auch auf anderen Achsen gibt es am Samstagabend aus den zentralen Orten Spätbusse nach 22 Uhr, welche befriedigend angenommen werden.

Das von dem Landkreis und der Südbadenbus betreute Rufbusangebot von den Gemeinden Bad Säckingen und Rickenbach läuft seit Dezember 2014 sehr erfolgreich. Das Defizit der Zusatzfahrten tragen die Gemeinden. Das zusätzliche Angebot einschließlich Nachtbus Samstag / Sonntag ist in den Fahrplan integriert und die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes werden anerkannt. Die Fahrgastzahlen sind sehr gut. Über zwei Drittel 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 erfolgte die Ausdehnung des Rufbusses bis nach Herrischried und in die Ortsteile, sodass auch in der gesamten Gemeinde Herrischried eine Mobilitätserweiterung erfolgt ist. Eine erste Auswertung zeigt, dass auch die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Herrischried das Angebot sehr gut annehmen.

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

Bereich Dachsberg wären mehr Fahrgäste wünschenswert. Nun wurde auch der Wochenendverkehr entsprechend vertaktet (vgl. IV Punkt 2.3).

Das Thema Barrierefreiheit rückt allgemein und angesichts des demographischen Wandels immer stärker in den Fokus des ÖPNV. Neben dem Ziel barrierefreier Bahnsteige und Züge streben wir auch im Busverkehr immer 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), 65 (2015) nun auf 80 (2016) bei einer Gesamtzahl von 151 Bussen erhöht. Die ersten fahrgaststarken Buslinien werden seit Dezember 2016 ausschließlich mit Niederflurbussen befahren. In den nächsten Jahren werden weitere Linien vollständig auf Niederflurbusse umgestellt.

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.

Zum Thema Qualität der Linienbusse ist weiter zu berichten, dass über 90 % der Busse mit Klimaanlage ausgerüstet sind und es auch zunehmend optische und akustische Fahrgastinformationen in den Bussen gibt. Alle beschriebenen Entwicklungen sind auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels als sehr positiv zu bewerten.

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 weiterhin mit 2,5 % abgeschmolzen. 2016 belief sich der pauschalierte Betrag auf 610.157 €. Gemäß EU-Vorgaben können die Schülerbeförderungsverträge in der bestehenden Form nur noch bis 2019 beibehalten werden. Wir machen uns Gedanken, ob und wie in einigen Jahren auf die Schülerbeförderungsverträge ganz verzichtet werden kann. Dies ist auch im Rahmen des anstehenden Genehmigungswettbewerbes bei weiteren Linienbündeln sinnvoll und notwendig.

Da sich die Rahmenbedingungen – siehe oben: Situation bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes für die Zukunft – stetig verändern, haben die Linienbusunternehmen in der Zukunft möglicherweise einmal 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. Die Verkehre müssen besonders zu den Gemeinschaftsschulen durch die Veränderungen bei den Schülerströmen stetig angepasst werden. Durch die Veränderung der Schullandschaft entstehen weiterhin 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. 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. Fahrgästen, die Dynamisierung des Zuschusses im Verbund und die stabile Situation bis 2020 bei der ÖPNV-Finanzreform entgegen zu halten sind, wird akzeptiert.

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. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. Murg, Küssaberg, Lauchringen) 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. Es ist darauf zu achten, dass Bürgerbusse nicht parallel zum Linienverkehr fahren und so den Linienverkehr schwächen und unterlaufen. Fahrplanmäßige Bürgerbusse (z.B. Murg, Lauchringen) übernehmen wir gerne über die Linienbusunternehmen in die Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg.

Aktuell begleiten wir neue Bürgerbusse in Mauchen, Klettgau und Wehr. Der Bürgerbus in Mauchen ist zum September gestartet und wird ab Fahrplanwechsel (Dezember) in die Fahrplanauskunft übernommen und steht dann der Allgemeinheit zur Verfügung. Auch bei der Idee und bei der Entwicklung der Bürgerbusse in Wehr und Klettgau stehen wir beratend zur Seite.

Car-Sharing ist im Landkreis weiterhin ein Thema. An den Orten Waldshut, Tiengen, Wehr, Murg, Grafenhausen und Höchenschwand ist Car-Sharing möglich. In Bad Säckingen steht ein Bürgerauto zur Verfügung.

Der WTV und die Car-Sharing Anbieter kooperieren. Der WTV ist aktiver Partner der beiden Car-Sharing-Anbieter – Stadtmobil Südbaden und my-e-car – im Landkreis. So informiert der WTV auf seiner Homepage über das Car-Sharing-Angebot, bietet gemeinsamen Nutzern von WT-Ticket und Car-Sharing vergünstigte Tarife (9 für 12 beim Ticket und 10 % Rabatt bei den Car-Sharing-Nutzungstarifen) und man wirbt gemeinsam. Es ist zu wünschen, dass sich das Car-Sharing Angebot 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 überschaubaren Kosten 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 soweit notwendig zu verändern.

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

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 längerfristig (ab 2021 in Stufe II) mit neuen Parametern 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 dringende Notwendigkeit die Fahrplanstabilität und –flexibilität durch zusätzliche Maßnahmen zu erhöhen. Entsprechende Maßnahmen könnten die Reaktivierung des Kreuzungsbahnhofs Tiengen und des Mittelbahnsteigs Lauchringen oder der „Federweg Erzingen“ und Gleis 2 Lauchringen sein. Nach der Entscheidung sind die Maßnahmen in die Planungen der Elektrifizierung der Hochrheinbahn zu übernehmen.

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 Mobi-

lität zu ermöglichen hat der Landkreis neben planerischen auch finanzielle Anreize ab 2017 geschaffen. Hierzu wird im kommenden Jahr erstmals berichtet.

III. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2016

Die EU-Verordnung Nr. 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)	1.005.945 €
an Südbadenbus GmbH (SBG)	2.817.151 €
an Stadt Laufenburg	1.138 €
G e s a m t (Tarifzuschuss)	3.824.234 €, davon Land BW 600.500 €

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

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: 15,9 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (rund 14.600 Abo-Kunden, 4.000 Kunden mit Monatskarten und 3.400 Kunden mit Einzelfahrscheinen oder KONUS-Karte, Fahrplanauskünfte, Beratung, Mahnverfahren, etc.).

Landkreis Waldshut	160.000 €
Land Baden-Württemberg	160.000 €
G e s a m t	320.000 €
Beteiligung Verkehrsunternehmen	92.657 € (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 (EU-Verordnung Nr. 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 2016 ergeben, dass die Einnahmen der vier Ver-

kehrsunternehmen im WTV unter den fortgeschriebenen Haustarifen liegen. Keines der vier Verkehrsunternehmen ist überkompensiert.

Zuschüsse zu Linienverkehren gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (Schülerverkehr)

an SüdbadenBus GmbH

610.157 € (2015: 626.571 €, 2009: 827.380 €)

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 und sie werden seither (ab 2013 mit 2,5 %) abgeschmolzen.

Sonstige Zuschüsse

Es gibt kleinere Zuschüsse (bis 25.000 €) des Landkreises zu folgenden Projekten: Wutachschluchtwanderbus, Grenzverkehrskonzept Land Baden-Württemberg - Kanton Aargau, Wutachtalbahn und ab 2017 für ergänzende flexible Linienverkehr.

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 14. Juli und 8. September 2016
- Berufsorientierungstag in Waldshut am 20. Oktober 2016 und 12. Oktober 2017
- Messe Waldshut-Tiengen vom 30. September bis 3. Oktober 2016
- Neubürgermarketing bzw. ÖPNV-Informationsveranstaltungen am 11. Mai 2017 in Bad Säckingen, am 27. Juni 2017 in Wutöschingen und am 12. Juli 2017 in Hohentengen
- „SlowUp Hochrhein“ in Bad Säckingen/Laufenburg am 18. Juni 2017

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

Die Werbung und Gespräche mit Firmen und Behörden führen weiterhin zum Erfolg. Das Job-Ticket 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 vier Jahren gab es nur einzelne Job-Tickets. Aktuell beteiligen sich 15 Unternehmen – darunter das Land Baden-Württemberg, die Stadt Bad Säckingen, die Volksbank Rhein-Wehra und der Landkreis Waldshut – am Job-Ticket-Angebot. Das Job-Ticket des WTV nutzen derzeit über 380 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 auf die möglichen gemeinsamen Angebote hingewiesen: WT-Job-Ticket und WT-SUPERTicket für Gemeinden, eine übertragbare Karte für die Gemeinde (Dienstfahrten, Wanderführer, verdiente Bürger, Tourismusmitarbeiter). Einige Gemeinden beteiligen sich bereits an diesen WTV-Aktionen. 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 werden Neubürgerinnen und Neubürgern am neuen Wohnort die Mobilitätsmöglichkeiten gleich aufgezeigt. Die Anfragen und Rückmeldungen beim WTV zeigen, dass die Aktion die Neubürger so gut erreichen.

Die Winteraktion 2017 „Fünf Monate fahren und nur vier Monate den Abo-Preis bezahlen“ hat 20 Kunden überzeugt. Eine weitere Aktion „Sechs für vier“ zum Jubiläumsjahr „20 Jahre WTV“ wurde zum 1. Juni 2017 durchgeführt. Für diese konnten 19 Kunden gewonnen werden. Diese Kunden werden im Ablaufmonat ihres „Abos“ angeschrieben, damit sie möglichst als dauerhafte Abo-Kunden gewonnen werden.

Mobilitätsagentur

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

Es wäre sinnvoll dieses Angebot für Bürgerinnen, Bürger 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 von Südbadenbus, Stadt/Tourismus, Stadtwerke/Stadtbus und Landkreis ist beabsichtigt in Bad Säckingen eine Mobilitätagentur einzurichten, welche eine umfassende Auskunft über Mobilitätsmöglichkeiten im Landkreis Waldshut und darüber hinaus bietet. Für das Projekt wird mit ca. 170.000 € Investitions- ca. 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 vier Jahre laufen. Es ist eine Beteiligung des Landkreises über den WTV an den laufenden Kosten (max.15.000 €/Jahr) und eine direkte Beteiligung von 8.000 – 12.000 € an den Investitionskosten angedacht. Es wurde deshalb im Februar 2017 ein entsprechender Förderantrag an das Land Baden-Württemberg gestellt. Leider haben wir vom Verkehrsministerium Mitte April eine Absage erhalten. Begründung: Die Haushaltsslage lässt keine weiteren Fördermaßnahmen zu und auch der Innovationscharakter des Projektes sei zu schwach.

Die Projektbeteiligten haben sich zusammengesetzt und auslotet, ob das Projekt dennoch umgesetzt werden kann. Man sieht bei allen Beteiligten die Möglichkeit die Maßnahme in etwas kleinerem Rahmen zu verwirklichen. Ziel ist es die Mobilitätsagentur zum Fahrplanwechsel 2018 zu realisieren. Die Kosten für den Landkreis müssen im bereits genannten Rahmen bleiben. Wir werden zu dem Thema wieder berichten.

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

Die SBG hat die „Anschlussdarstellung“ der Züge und Busse in den Bustabellen bei allen sinnvollen Linien im vorliegenden Taschenfahrplan umgesetzt. Zudem sind im Taschenfahrplan neu die barrierefreien Linien und Bushaltestellen gekennzeichnet.

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 erheblich. Die Anlagen im Landkreis wurden in den letzten Jahren teilweise erneuert und erweitert. Beispielsweise sind in Murg 25 neue Park&Ride-Plätze (bisher vier) und in Bad Säckingen im Mai 2016 36 neue Radboxen in Betrieb gegangen. Geplant ist, dass in absehbarer Zeit in Waldshut-Tiengen die Bike&Ride-Anlagen (Waldshut 20 und Tiengen 16 Fahrradboxen) erweitert werden. Auch die Stadt Bad Säckingen möchte ihre Bike&Ride-Anlagen weiter ausbauen.

Alle Anlagen werden grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Die rege Nachfrage zeigt den großen 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 oder keine direkte Bedienung haben, gut und attraktiv an das Busnetz angebunden werden.

Die Möglichkeit eines entsprechenden Modellprojektes für Fahrradabstellanlagen entlang der B500 wird von den Beteiligten positiv bewertet. Die Boxen sollen sowohl zu Pendlerzwecken als auch zu touristischen Zwecken genutzt werden. Alle Gemeinden entlang der B500 beteiligen sich an dem Projekt. Es wurde im Mai ein entsprechender Leader-Zuschussantrag gestellt. Auch der Landkreis wird das Projekt mit ca. 25 % der Gesamtkosten (ca. 75.000 €) fördern. Die Leader-Förderung wurde genehmigt, sodass das Projekt nun umgesetzt werden konnte. Es läuft der Testbetrieb, die Boxen können eigenständig Online gebucht werden oder per Vermittlung an den Tourist-Informationen der drei Gemeinden. Es stehen jeweils vier Boxen mit E-Bikes in St. Blasien, Häusern und Höchenschwand (in Höchenschwand laufen noch die Abschlussarbeiten) noch bis Ende November zur Nutzung bereit. Auch vier Pendler-Boxen für eigene Räder stehen in St. Blasien bereit. Die Rad-Bügel für Pendler werden in den nächsten Wochen angebracht.

Im Frühjahr 2018 werden die Fahrradabstellanlagen entlang der B500 offiziell eröffnet.

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

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

Seit den zum Fahrplanwechsel 2009 erreichten Verbesserungen gab es keine Veränderungen bis 2016. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 konnten weitere Verbesserungen an schulfreien Tagen erreicht werden (siehe Punkt 2.2).

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

Seit den zum Fahrplanwechsel 2009 erreichten Verbesserungen gab es keine Veränderungen bis 2016. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 konnten folgende weiteren Verbesserungen erreicht werden:

Die Buslinien 7341 Waldshut – Nöggenschwiel, 7342 Waldshut – Seebrugg, 7346 Stühlingen – Bonndorf und 7343 Bonndorf – Seebrugg werden während der Schulferien im Zweistundentakt mit entsprechenden Anschlüssen auf die Nachbarlinien vertaktet. So hat man zum Beispiel von Waldshut über Stühlingen – Bonndorf – Seebrugg – St. Blasien stets kurze Umsteigezeiten und kann auch wieder beispielsweise zum Ausgangspunkt Waldshut zurück fahren. Eine Verknüpfung in Grafenhausen-Rothaus in Richtung Ühlingen ist ebenfalls hergestellt. Während der Schulferien kann man so künftig den gesamten östlichen Landkreis linienübergreifend mit kurzen Übergängen Bus/Bus bereisen.

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. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 konnten folgende Verbesserungen erreicht werden:

Der Hotzenwald hat ein neues Fahrplanbild: Künftig fahren die Linienbusse der Buslinien 7320 und 7328 im Zweistundentakt von Bad Säckingen über Rickenbach – Herrisried – nach Todtmoos und von dort direkt weiter ins Wehrtal bis nach Wehr. In Wehr besteht ein Busanschluss in Richtung Bad Säckingen.

Die Busse der Linien 7326 und 7327 verkehren künftig nicht mehr von Görwihl über Murg nach Bad Säckingen, sondern von Görwihl bis Laufenburg. Dort besteht Anschluss auf die Regionalbahn (RB) Richtung Basel und die RB Richtung Waldshut. Das eingesetzte Großraumtaxi verkehrt am Samstag zweistündlich, am Sonntag gibt es drei Fahrten pro Fahrtrichtung. So entstehen gute Verbindungen von Görwihl ins gesamte Rheintal und vom Rheintal nach Görwihl.

Die Buslinie 7321 von St. Blasien über Bernau – Todtmoos wird bis nach Todtnau im Zweistundentakt durchgebunden. In St. Blasien bestehen Anschlüsse von Waldshut und Seebrugg. In Todtnau gibt es Anschlüsse Richtung Feldberg/Titisee und Schopfheim/Lörrach. Auch hier sind Rundreisen von St. Blasien über Bernau – Todtmoos – Todtnau – Feldberg – Bärental – Seebrugg – und zurück nach St. Blasien möglich.

Hinweise zu 2.1 bis 2.3 und zu den Fahrplanverbesserungen (Nennenswerte Fahrplanänderungen 2017):

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

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

Vom Fahrplanwechsel Dezember 2012 bis Dezember 2015 war 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 – 25 pro Fahrtag (50 Einstiege Hin und Rück) leicht gesteigert. Schweizerseits (Gemeinde Wasterkingen, 580 Einwohner) nutzen etwa dreimal so viele Fahrgäste das Busangebot. Leider wurde 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

Immer mehr ältere Menschen nutzen, teilweise bedingt durch den demographischen Wandel, Bus & Bahn. Dies besonders auf den stärker nachgefragten Linien. Auch vor dem Hintergrund voraussichtlich noch leicht sinkender Schülerzahlen und dem Ziel die absoluten Fahrgastzahlen im WTV und damit den Linienbusverkehr im vorhandenen Angebot zu erhalten, ist es – auch wirtschaftlich – notwendig, den älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen den Einstieg zu erleichtern. Wir wollen dieses Thema weiter vertiefen und stufenweise Verbesserungen erreichen. Zunächst werden gemäß Stufenplan des Landkreises die nachfragestärkeren Linien nur noch mit Bussen mit Niederflertechnik und Klimaanlage befahren. Die Südbadenbus besorgt bei Neubeschaffungen ausschließlich 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 die SBG und wir als Ansprechpartner zur Verfügung. Einige Gemeinden wie beispielsweise Lauchringen, Waldshut-Tiengen, Bonndorf, Bad Säckingen und Häusern haben einige weitere Bushaltestellen barrierefrei gestaltet.

Weitere Ausführungen zu diesem Thema vgl. Punkt I. Nr. 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 2018 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 einzelner Buslinien können auf der homepage unter „Kreistag online“ eingesehen werden.