

Vorlage Nr. 130/2018



LANDRATSAMT  
**WALDSHUT**

04.10.2018

**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	24.10.2018	öffentlich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

## 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 2017 hatte der WTV mit 14.040.012 Fahrgästen ein plus von rund 310.000 Fahrgästen gegenüber dem Vorjahr (2016: 13,73 Mio. - 2015: 13,56 Mio. - 2014: 13,46 Mio. - 2011: 13,67 Mio. - 2006: 13,07 Mio.). Greifbarer ausgedrückt: Werktäglich nutzen im Landkreis Waldshut durchschnittlich etwas mehr als 22.000 Menschen Bus und Bahn. Durch stabile Kindergartenkinder-, leicht sinkende Schüler- und weiter stark steigende Erwachsenenfahrerausweise konnte die Gesamtfahrgastzahl erfreulicherweise deutlich gesteigert werden. Damit konnte im Jahr 2017 - die höchste Fahrgastzahl aus dem Vorjahr - nochmals übertroffen werden: So viele Menschen waren noch nie im Landkreis 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 die Sonderfahrten zu Veranstaltungen bei. Neu gibt es im laufenden Jahr erstmals eine Broschüre, in welchem alle Freizeitverkehre gebündelt zusammengefasst präsentiert werden.

Die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes (WTV) mussten zum 1. August 2018 moderat erhöht werden. So kostet künftig beispielsweise die Schülermonatskarte für zwei Zonen 39 € (= Eigenanteil bei der Schülerbeförderung, bisher 38 €, Erhöhung 2,6 %).

Die Verkehrsunternehmen haben insbesondere höhere Personalkosten und auch wieder steigende Dieselpreise zu verkraften. 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 deutlichere Tarifierhöhung verzichten konnten und so die geringe Erhöhung der Eigenanteile bei der Schülerbeförderung ermöglicht. Die Zuschüsse des Landes bei der Verbundförderung und beim Ausgleich nach § 45 a PBefG (Empfänger: 2017 noch Linienbusunternehmen – neu nach der ÖPNV Finanzreform ab 2018 Landkreis Waldshut; Ausschüttung über Allgemeine Vorschrift) bleiben in unveränderter Höhe. Der Zuschuss des Landkreises für die Schülerbeförderung (Empfänger: Linienbusunternehmen) wird weiterhin jährlich um 2,5 % verringert.

Stabile Tarife tragen dazu bei Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Dies bestätigen die aktuellen Fahrgastzahlen, besonders im Erwachsenenbereich.

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 Fahrausweisen bestmöglich aufzufangen. Zuwächse bei den Erwachsenenzeitkarten und Einzelfahrscheinen sind nach über 20 Jahren mit Fahrgaststeigerungen nicht selbstverständlich, aber sehr erfreulich. Wir streben weiterhin mindestens stabile Gesamtfahrgastzahlen an.

Die Feriengäste der KONUS-Gemeinden (kostenlose Nutzung der Nahverkehrsmittel für Schwarzwaldurlauber) nutzen besonders die Busse und Züge zu schwächer frequentierten Zeiten am Wochenende, in der Ferienzeit und tagsüber. Es beteiligen sich 18 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste die erwähnten saisonalen Freizeitverkehre. Es konnten 2017 und 2018 weitere Freizeitverkehre „Wander-

bus Hochschwarzwald“, „Hochschwarzwald-Rundtouren“ im Bereich des nördlichen Landkreises in Verbindung mit Fahrten im Raum Feldberg/Titisee/Schluchsee, „Albsteig und Wolfssteig Schwarzwald“ und „Freizeitwelt Bad Säckingen“ gestaltet werden. Erstmals zur Saison 2018 haben wir alle Freizeitbusse unserer Region kompakt und in sehr attraktiver und ansprechender Form in einer Broschüre zusammengefasst. Die ersten Rückmeldungen von Kunden sind sehr positiv.

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. Mai 2018 ist im WTV die Fahrradmitnahme bei der Regionalbahn (RB) und dem InterRegioExpress (IRE) mit Ausnahme Montag bis Freitag von 6 – 9 Uhr (Berufs- und Schülerverkehr), analog zum RVL und grundsätzlich zum Land Baden-Württemberg, kostenfrei.

Das „neue“ Fahrzeug VT 612 ist im Einsatz und dieses hat entsprechende Radmitnahmeplätze (18). Es kann dennoch wegen dem Radverlad am Bodensee in den Sommermonaten zu Verspätungen und ggf. zu verpassten Anschlüssen in Basel durch die Mitnahme vieler Räder vom Bodensee an den Hochrhein kommen. 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: Die Finanzierungsbeträge sind auch nach der ÖPNV-Finanzreform 1. Stufe – bisher Leistungen nach § 45 a PBefG / Ausgleich für die Buslinienverkehrsunternehmen für die verbilligt angebotene Schülerfahrkarte und die starke Frequenz im Schülerverkehr – in quasi unveränderter Höhe (Landkreis Waldshut 5,288 Mio. €) pauschaliert vorhanden. Der Landkreis stellt den Verkehrsunternehmen die Mittel über die „Allgemeine Vorschrift“ wieder voll zur Verfügung, damit das Status quo-Fahrplanangebot weiterhin gefahren werden kann. Das Land hat den Zuschussweg damit geändert.

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 und Strukturdaten zugrunde gelegt (Systemwechsel!). Nach diesem Verfahren sind wesentliche Veränderungen in der Zuschusshöhe möglich. Es wird vom Land angestrebt, dass jeder Aufgabenträger auch nach der ÖPNV-Finanzreform 2. Stufe zumindest die Status-quo-Mittel behält. Dennoch ist noch nicht gesichert, dass der Landkreis Waldshut aufgrund dieses Systemwechsels Finanzeinbußen erleiden könnte, 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 für unseren Landkreis, dass bis einschließlich 2020 die Status-quo-Beträge bleiben. Wir werden uns weiterhin dafür einsetzen, dass die Beträge ab 2021 für den Landkreis Waldshut zumindest in gleicher Höhe erhalten bleiben.

- Der Tarifizuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV ist bis 2018 pauschal mit einem jährlich festen unveränderten Betrag festgeschrieben, soweit der WTV die

Förderbedingungen erfüllt. Es steht für 2019 ff ein neuer Verbundfördervertrag des Landes an. Das Land wird die Verbundförderung für die nächsten zwei Jahre nahezu unverändert lassen. Wie die Verbundförderung des Landes ab 2021 aussehen wird, ist noch offen. Auch die Verbundförderung des Landkreises endet 2018. Auch hier ist ein neuer Verbundfördervertrag abzuschließen. Dieses Thema ist in den Kreisgremien zu behandeln, dies voraussichtlich einschließlich der auslaufenden Schülerbeförderungsverträge.

- Abschmelzen der Zuschüsse bei den Schülerverträgen mit der Südbadenbus durch den Landkreis.
- Aktuell leicht sinkende Schülerfahrkarten, folglich geringere Einnahmen bei den Busunternehmen.  
*Hinweis: Zwar gibt es mehr Fahrgäste im Erwachsenenbereich, aber eine Kompensation der Einnahmen ist für die Busunternehmen nicht möglich, da diese beim „WTV-Erwachsenentopf“ einen fast 25 % geringeren Anteil am Verteilerschlüssel gegenüber dem „WTV-Schülertopf“ haben. Dies deshalb, da DB Regio am „Erwachsenentopf“ berechtigterweise einen höheren Anteil hat.*
- Wieder stärkere Veränderung der aktuell etwas stabilisierenden 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 mehr als 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 sehr 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 2017**

Die Fahrgastzahlen konnten deutlich gesteigert werden. Im Jahr 2017 gab es die höchste Anzahl an Fahrgästen, welche es im Landkreis jemals gab (14.040.012).

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 im Angebot bei.

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten erneut sehr erheblich – plus 9,3 % (!! ) zum Vorjahr – auf 60.099 Stück gesteigert werden. Die Schülermonatskarten waren mit einem Minus von 0,5 % leicht rückläufig auf 150.769 Stück. Der leichte Rückgang ist im Wesentlichen dem demographischen Wandel geschuldet. Die Veränderung der Schullandschaft hat sich abgeschwächt und der Zuwachs an Flüchtlingskindern ist vorüber.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen hat sich um 2,9 % und damit deutlich auf 785.762 Stück (durchschnittlich rund 2.150 Stück/Tag) erhöht. Die Steigerung ist bei den „Einstiegen“ mit einem plus von 3,7 % noch größer, da mehr höherwertige Fahrkarten (24-h-Karten) gelöst wurden.

Die Fahrgastzahlen der ersten Monate 2018 sind wiederum erfreulich. Die Anzahl der Schülerfahrkarten und Einzelfahrscheinen sind stabil und bei den Erwachsenenzeitkarten konnten wieder Zuwächse erzielt werden. Die Gesamtfahrgastzahlen erreichen so in den ersten sechs Monaten ein Plus von 0,8 % an Fahrgästen gegenüber 2017.

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 Haltestellenansage, Klimaanlage
- Genehmigungswettbewerb
- Aufbruch zu mehr Barrierefreiheit
- Optimierung und Entwicklung des Fahrplanangebotes mit größtmöglicher Vertaktung
- Neubürgermarketing in Kooperation mit allen 32 Gemeinden
- Verstärkter Ausbau und Erneuerung von Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen
- Nachfrageorientierte Tarifgestaltung, z.B. WT-JOB-Ticket, WT-GOLD-Ticket
- Intensives Marketing nahe am Kunden bzw. den Kundengruppen z.B. Bus- und Automaten-schulungen, Teilnahme an Gewerbeschauen/Messen, Kooperation Gloria-Theater
- Kooperationen mit „dem Tourismus“ z.B. Ausbau Freizeitverkehre, WTV- Info-Veranstaltungen
- Aktionen mit Bus&Bahn zu Sonderveranstaltungen z.B. Hoorige Mess, Chilbi, Musiknächte, Messe, bufedo (Buntes Feriendorf)
- Kommunikation und Zusammenarbeit bei der „vernetzen Mobilität“
- Zusammenarbeit mit den Gemeinden z.B. Infos in Mitteilungsblättern, Ausbau barrierefreier Haltestellen
- etc. ....

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

#### **4. Verkehrsangebot Zug**

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2017 folgende wesentliche Änderungen erfahren:

##### Hochrheinstrecke:

- Ohne wesentliche strukturelle Veränderungen. Durch den Einsatz des geräumigen VT 644 in Doppeltraktion wurden kleinere Zusatzleistungen im Schülerverkehr von der Nahverkehrsgesellschaft abbestellt. Die Kapazitäten reichen beim Einsatz der vollen Einheiten aus. Es gab weiter einzelne kleinere Anpassungen im Minutenbereich.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2017 beim InterRegioExpress (IRE), im Gegensatz zur sehr 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. Die Qualität des IRE-Schienenverkehrs war Ende 2017 / Anfang 2018 miserabel, zumal die Verfügbarkeit der Fahrzeuge teilweise nicht vollständig gegeben war. Das Fahrzeug VT 611 wurde im Mai 2018 durch den VT 612, ein baugleiches, aber jüngerer Fahrzeug, ersetzt. Dieses Fahrzeug ist modernisiert, hat 18 Radplätze, einen Hublift für Mobilitätseingeschränkte, Steckdosen an den 4er-Tischen, Internetzugang und etwa die gleiche Anzahl an Sitzplätzen. Leider sind auch bei diesem Fahrzeug schon in den ersten Monaten massive Schlechtleistungen aufgetreten, sodass ein „Schiengipfel“ einberufen wurde, um diese zu besprechen. Es wurden Verbesserungen in Aussicht gestellt, diese sind aber bisher nur teilweise eingetreten. Wir werden hier weiterhin bestmöglich mehr Qualität und Stabilität – mit unserer begrenzten Macht – einfordern. Wir er-

warten gesamthaft mit diesem Fahrzeug und den gegebenen Rahmenbedingungen keine absolute Verbesserung der Situation beim IRE auf der Hochrheinbahn. Nur die Elektrifizierung in Verbindung mit Infrastrukturmaßnahmen zwischen Waldshut und Erzingen (vgl. Punkt 5.) können durchgreifende Abhilfe schaffen.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ zwischen Basel und Erzingen geht zügig weiter voran. An den Leistungsphasen 3 + 4 wird intensiv gearbeitet, die Nutzen-/ Kostenuntersuchung wurde im März 2018 beauftragt, ein Teil der Machbarkeitsstudien für die Infrastrukturerweiterungen wurden abgeschlossen. So beispielsweise die Machbarkeit der Haltepunktverlängerungen (155 m), auch ist die verkehrliche Aufgabenstellung geklärt. Der „elektrische Zug“ bekommt zunehmend Fahrt. Weitere Ausführungen besonders zur geplanten Infrastruktur auch unter Punkt 5.

Das Land Baden-Württemberg will den Bau der Elektrifizierung verständlicherweise vorrangig über das Bundes-GVFG finanzieren. Das GVFG des Bundes wurde verlängert, insofern ist für diese Finanzierung wieder eine zeitliche Sicherheit gegeben. Ob sich über die Elektrifizierungsoffensive von Bund und Land ein neues Fenster für die Finanzierung eröffnet, bleibt abzuwarten.

Die Region wird sich in den nächsten Monaten weiterhin intensiv mit der Elektrifizierung und deren Auswirkungen beschäftigen. Wir halten die Gremien und Gemeinden auf dem Laufenden.

#### Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen

#### Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) gibt es grundsätzlich keine Veränderungen. Auf dieser Strecke läuft noch bis Ende Oktober eine größere Baumaßnahmen mit gutem Schienenersatzverkehr.

#### Anbindung des Hochrheins an die Gäubahn

- Im Dezember 2017 ist die 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 erfolgt. Dadurch besteht nun eine stündliche IC-Linie Stuttgart – Zürich.
- In allen IC-Zügen werden nun zwischen Stuttgart und Singen die Fahrscheine des Nahverkehrs und der Verbünde ab Dezember 2017 anerkannt.
- Zwei passende zusätzliche Verbindungen können weiterhin erhalten werden:  
Morgens hin: Waldshut ab 6.40 Uhr über Tiengen, Lauchringen, Erzingen und Umstieg in Schaffhausen Stuttgart Hbf an 9.32 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 und zurück nicht sehr hoch sind, kann 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

Die Wutachtalbahn musste nach einer turnusmäßigen Messfahrt, bei welcher zahlreiche Gleislagefehler bei der Gleisgeometrie festgestellt wurden, kurzfristig im November 2017 gesperrt werden. Die Gesamtkosten der Sanierung betragen 250.000 € (75% LEFG - Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz, 25% Bahnbetriebe Blumberg). Alle Beteiligten haben sich kurzfristig zu-

sammengesetzt, um den Betrieb weiterhin sicherstellen zu können. In diesem Zusammenhang erhöht der Landkreis zur Sicherung der Infrastruktur seinen jährlichen Beitrag von 5.000 € auf 10.000 €. Die Sanierung ist erfolgt, sodass die Wutachtalbahn ab dem 15.07.2018 wieder fährt.

Über die bisherigen Fahrten hinaus konnte gemeinsam erreicht werden, dass an Schultagen drei weitere Verbindungen mit Nutzen besonders für Schülerinnen und Schüler aus Waldshut, Tiengen, Lauchringen, Eggingen und Wutöschingen eingerichtet werden. Diese Verbindungen gibt es seit dem 10. September 2018 und bringen zusätzliche Kapazitäten. Die Attraktivität der Wutachtalbahn wurde somit erheblich gesteigert und die Basis für den Betreiber der Strecke gestärkt. Ziel ist es, auch in Stühlingen einen Haltepunkt zu schaffen, damit auch die Stadt Stühlingen profitieren kann und weitere Fahrgastpotentiale generiert werden 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.

Das Ministerium für Verkehr arbeitet an einem Landestarif. Es soll einen einheitlichen Landestarif für Baden-Württemberg geben und die verbundübergreifenden Verkehre abdecken. Dieser Baden-Württemberg Tarif soll im ersten Schritt im kommenden Dezember für Einzelfahrscheine eingeführt werden und eine Anschlussmobilität am Start- und Zielort beinhalten. Wir setzen uns mit Nachdruck dafür ein, dass auch die SBB-Strecke Schaffhausen – Jestetten/Lottstetten, wie heute bereits beim Baden-Württemberg-Ticket, in den BW-Tarif einbezogen wird. Leider ist dies zum Fahrplanwechsel im Dezember noch nicht möglich.

#### **5. Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Erzingen im Schienenpersonennahverkehr – Verbesserung der Infrastruktur**

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 Hochrheinbahnstrecke. Verstärkerzüge beispielsweise im Schülerverkehr sind nur sehr 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 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 Jahr 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 Maßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung, aber auch aus Sicht unserer Partner im Schienenverkehr, grundsätzlich zwingend notwendig.

Eine weitere Maßnahme wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft: Ein Federweg (Erzingen), d.h. ein erweitertes Gleisstück bei der Einfahrt in den Bahnhof. Auch diese Maßnahme ist grundsätzlich machbar, jedoch recht teuer und aufwändig. Anstatt dem Federweg konnte im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine günstigere Variante ermittelt werden: Es wird im Bahnhof Erzingen eine „schnelle Weiche“ (100 km/h statt 80 km/h), eine Geschwindigkeitserhöhung im westlichen Bereich vom Bahnhof Tiengen angestrebt und eine schnelle Einfahrt auf ein neues Gleis 7 (Waldshut) in Erwägung gezogen.

Es ist nun geklärt, welche Infrastrukturmaßnahmen an der Strecke für die angestrebte „Verkehrliche Aufgabenstellung“ (quasi Fahrplan) notwendig sind, um einen stabilen und zuverlässigen Fahrplan fahren zu können und auch die notwendigen Verkehrsbedürfnisse im Raum Waldshut/Lauchringen/Erzingen zu befriedigen (insbesondere Berufs- und Schülerverkehr). Mit den Maßnahmen Kreuzungsbahnhof Tiengen, Mittelbahnsteig Lauchringen und den o.g. Maß-

nahmen kann die „Verkehrliche Aufgabenstellung“ ausreichend gelöst werden und das Zielkonzept + (Fahrplan mit Knoten Waldshut) mit Zusatzfahrten Waldshut – Lauchringen/Wutachtal ist gut fahrbar.

Neben der notwendigen Fahrplanstabilität bringen diese Maßnahmen auch eine erhöhte Fahrplanflexibilität. Diese Maßnahmen werden nun in die Elektrifizierung Leistungsphasen 3 + 4 eingebracht.

Weiter sollen im Rahmen der Elektrifizierung alle Haltepunkte barrierefrei gestaltet, drei weitere Haltepunkte (Waldshut-West, Bad Säckingen-Wallbach und Rheinfeldern-Warmbach) realisiert und die Durchbindung der Schiene von Waldshut nach Koblenz ermöglicht werden. Auch diese Maßnahmen sollen nun in die Elektrifizierung Leistungsphasen 3 + 4 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 2017 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 1: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2018) und angepasst. Einzelne Fahrten mussten aufgrund sehr geringer Nachfrage gestrichen werden. Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, sollten 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. Auch auf anderen Achsen gibt es am Samstagabend aus den zentralen Orten Spätbusse nach 22 Uhr.

Der Landkreis bezuschusst seit 2017 ergänzende Verkehre (Rufbusse, Bürgerbusse, etc.) mit einem Drittel Zuschuss zum Defizit des Verkehres. Es konnten so 2017 einige Verkehre gefördert (18.475 €) und ausgeweitet werden: Die Bürgerbusse in Murg, Lauchringen, Mauchen (neu), die Rufbusse in Bad Säckingen/Rickenbach/Herrischried, Murg/Laufenburg (auslaufend), der Zu-/Abbringer der Klinik Wehrwald Todtmoos und der Kleinbusringverkehr an schulfreien Tagen Tiengen – Aichen – Krenkingen. Details können der Anlage 2 entnommen 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, der Landkreis beteiligt sich – wie oben aufgezeigt und bei vergleichbaren Projekten – zu 1/3. 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. Er 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. Auch die Bürgerinnen, Bürger und Gäste der Gemeinde Herrischried nehmen das Angebot sehr gut an.

Das Thema Barrierefreiheit rückt weiter 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 Niederflerbusse und barrierefreie Haltestellen an. Vor zehn Jahren gab es im Landkreis Waldshut noch keine Niederflerbusse. Die Anzahl der Niederflerbusse hat sich von 33 (2012), 40 (2013), 47 (2014), 65 (2015), 80 (2016) nun auf 103 (2017) bei einer Gesamtzahl von 162 Bussen erhöht. Die ersten fahrgaststarken Buslinien werden seit Dezember 2016 ausschließlich mit Niederflerbussen befahren. In den nächsten Jahren werden weitere Linien vollständig auf Niederflerbusse umgestellt.

Es genügt nicht die Busse barrierefrei zu machen, sondern auch die Bushaltestellen sind – soweit nicht schon erfolgt – entsprechend anzupassen. Hier benötigen wir die aktive Mithilfe der Gemeinden und bitten um diese. Die Gemeinden sollten ihre Bushaltestellen mit einem barrierefreien Bord versehen. Dabei 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 Linienbusunternehmen und der Landkreis als Ansprechpartner für barrierefreie Bushaltestellen zur Verfügung.

Zum Thema Qualität der Linienbusse ist weiter zu berichten, dass über 95 % (bisher 90 %) der Busse mit Klimaanlage und mit optische und akustische Fahrgastinformationen ausgerüstet sind. 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 trotz sich verschlechternder Rahmenbedingungen weiterhin mit 2,5 % abgeschmolzen. 2017 belief sich der pauschaliert Betrag auf 594.153 €. Gemäß EU-Vorgaben können die Schülerbeförderungsverträge in der bestehenden Form nur noch bis 2019 beibehalten werden. Dann sollen teilweise Dienstleistungsaufträge abgeschlossen werden. Ab 2023 wollen wir auf die Schülerbeförderungsverträge ganz verzichten. Dies ist auch im Rahmen des anstehenden Genehmigungswettbewerbes bei weiteren Linienbündeln sinnvoll und notwendig.

Da sich die Rahmenbedingungen zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes, beispielsweise durch die 2. Stufe der ÖPNV-Finanzreform, weiter verändern können, 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 einschließlich der Einrichtungen und Veränderungen von neuen Gemeinschaftsschulen beschäftigt die Kreisverwaltung weiterhin. Insbesondere durch die Gemeinschaftsschulen ergeben sich völlig neue, zusätzliche Schulwege. Die Verkehre müssen aufgrund dieser Veränderungen bei den Schülerströmen stetig angepasst werden. Durch die Veränderung der Schullandschaft sind Mehrkosten von über 75.000 €/Jahr entstanden. 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 anteiligen Mehrkosten wurden dem Landkreis von der Südbadenbus (62.000 € im Linienverkehr) 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. Die Notwendigkeit einer Anpassung im laufenden Vertrag bis 2019 sehen wir nicht.

Primäres Ziel der Verwaltung ist es stets Mehrleistungen und Mehrkosten durch Anpassungen von Schulzeiten, Abstimmen von Schulzeiten zwischen verschiedenen Schulen und Schulträgern, angepasste Pausenregelungen, Einsparen von schwachen Fahrten, etc. zu vermeiden.

## **8. Fernbus**

Im Mai 2018 ist ein Fernbusangebot mit Haltepunkten im Landkreis – Bad Säckingen, Waldshut, Lauchringen und Erzingen – gestartet. Die Strecke geht vom Euroairport Basel über den Hochrhein (s.o.), Schaffhausen, Ravensburg, Memmingen nach München Flughafen und zurück. Die Fahrzeit Basel – München beträgt rund 9 Stunden und kostet 56 €. Es gibt täglich

eine Verbindung je Richtung. Fahrten innerhalb des Landkreises sind nicht erlaubt, damit der Nahverkehr nicht unterlaufen wird.

Leider wurde der Fernbusverkehr am 8. August 2018 „betriebsbedingt“ eingestellt. Nähere Angaben liegen uns vom Betreiber bisher nicht vor und konnten kurzfristig nicht ermittelt werden. Nach unseren Beobachtungen waren die Fahrgastzahlen sehr schwach. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Verkehr in der vorliegenden Form zeitnah nicht wieder aufgenommen wird.

## **9. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)**

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. Murg, Küssaberg, Lauchringen, Mauchen) 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, Mauchen) übernehmen wir gerne über die Linienbusunternehmen in die Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg.

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

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

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

Im Verfahren der ÖPNV-Finanzreform 2. Stufe wird sich der Landkreis weiterhin aktiv für den bestmöglichen Erhalt der Finanzmittel im ländlichen Raum bzw. im Landkreis Waldshut einsetzen. Welche Veränderungen die 2. Stufe der ÖPNV-Finanzreform ab 2021 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 im Rahmen der Elektrifizierung mit zusätzlichen Maßnahmen wie der Reaktivierung des Kreuzungsbahnhofs Tiengen, des Mittelbahnsteigs Lauchringen und den genannten weiteren Maßnahmen zu erreichen. Auch die weiteren attraktivitätssteigernden Maßnahmen wie Barrierefreiheit müssen mit der Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahme erreicht werden.

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, hat der Landkreis neben planerischen auch finanzielle Anreize geschaffen.

### III. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2017

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)	1.029.214 €
an Südbadenbus GmbH (SBG)	2.866.891 €
an Stadt Laufenburg	1.008 €
<b>G e s a m t</b> (Tarifzuschuss)	<b>3.897.113 €</b> , davon Land BW 588.786 €

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 Einnahmeverteilung, die Verteilung der Fahrgelder, Tarifzuschüsse, und Ausgleichsleistungen (Volumen: 16,6 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (rund 14.650 Abo-Kunden, 4.050 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 €
<b>G e s a m t</b>	<b>320.000 €</b>
Beteiligung Verkehrsunternehmen	94.047 € (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 2017 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 594.153 €\* (2016: 610.157 €, 2009: 827.380 €\*)  
*\*Einsparung 30.000 € wegen einheitlicher Festlegung der beweglichen Ferientage*

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, FlexTax Tarifverbund Schaffhausen, Grenzverkehrskonzept Land Baden-Württemberg - Kanton Aargau, Wutachtalbahn, Erweiterung des Nahverkehrsangebotes durch „Flexible Angebote“.

## **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:

- Infoveranstaltung Neubürger und ÖPNV-Interessierte Bad Säckingen (11.05.2017)
- Infoveranstaltung Neubürger und ÖPNV-Interessierte Wutöschingen (27.06.2017)
- Infoveranstaltung Neubürger und ÖPNV-Interessierte Hohentengen (12.07.2017)
- 1. Internationaler Mobilitätstag Bad Säckingen (15.09.2017)
- Berufsorientierungstag Waldshut am (12.10.2017 und 11.10.2018)
- Infoveranstaltung Neubürger und ÖPNV-Interessierte Bonndorf (21.11.2017)
- Hoorige Mess – Ticketverkauf an Bahnhöfen Tiengen (25.02.17 und 10.02.2018)
- „SlowUp Hochrhein“ in Bad Säckingen/Laufenburg (18.06.2017 und 17.06.02018)
- Messe Tiengen (3. bis 7.10.2018)

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 18 Unternehmen – darunter das Land Baden-Württemberg, die Stadt Bad Säckingen, die Volksbank Rhein-Wehra, AWO, AOK, der Landkreis – am JOB-Ticket-Angebot. Das Job-Ticket des WTV nutzen derzeit 467 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: WTJOB-Ticket und WTSUPERTicket für Gemeinden, eine übertragbare Karte für die Gemeinde (Dienstfahrten, Wanderführer, verdiente Bürger, Tourismusmitarbeiter). Einige Gemeinden beteiligen sich bereits an diesen WTV-Aktionen. 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.

Von den beiden Schnupperaktionen 2017 „Sechs/Fünf Monate fahren und nur vier Monate den Abo-Preis bezahlen“ konnten 34 Kunden überzeugt werden. Davon konnten mehr als die Hälfte der Kunden als dauerhafte Kunden gewonnen werden.

### **Mobilitätsagentur**

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

Es ist 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/Stadtbu und Landkreis wird in Bad Säckingen eine Mobilitätagentur eingerichtet, welche eine umfassende Auskunft über Mobilitätsmöglichkeiten im Landkreis 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. Das ist ein weiterer Baustein, um die guten Fahrgastzahlen und damit schlussendlich das Angebot im Landkreis positiv weiterzuentwickeln zu können. Dem Projekt wurde von allen Partnern zugestimmt und es wird zunächst fünf Jahre laufen. Es sieht eine Beteiligung des Landkreises von ca. 15 % an den Investitionskosten (max.15.000 €/Jahr) und des WTV von 10 % (8.000 – 12.000 €) an den laufenden Kosten vor. Die Mobilitätsagentur wird im Dezember 2018 eröffnet.

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.

### 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. 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 einigen Gemeinden in den letzten Jahren teilweise erneuert und erweitert. In der Gemeinde Albrück sollen im Rahmen der Umgestaltung des Areals der Papierfabrik zahlreiche neue Park&Ride-Plätze (über 100) entstehen.

Alle Anlagen werden grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. 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, St. Blasien). 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 mit Förderung von LEADER-Mitteln wurde genutzt. Die Boxen dienen sowohl zu Pendlerzwecken als auch zu touristischen Zwecken. Zudem gibt es Fahrradbügel für Pendler. Alle Gemeinden entlang der B500 haben sich an dem Projekt beteiligt. Auch der Landkreis hat das Projekt mit ca. 25 % der Gesamtkosten (ca. 75.000 €) gefördert. Seit April diesen Jahres sind die Anlagen in Betrieb und werden zunehmend genutzt.

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

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). Dies konnten weiterhin erhalten bleiben.

### **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 – Nöggenschwil, 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 – Herrischried – 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 (7330). 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 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 Niederflurtechnik befahren. Die Linienbusunternehmen besorgen 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 Linienbusunternehmen und wir als Ansprechpartner zur Verfügung. Einige Gemeinden wie beispielsweise Bad Säckingen,

Häusern, Hohentengen, Lauchringen und Waldshut-Tiengen haben 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 sind/werden grundsätzlich im den Haushalt 2018/2019 eingebracht und über diesen finanziert.

### **Demographische 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 noch barrierefreier werden.

Dr. Martin Kistler  
Landrat

### **Anlagenverzeichnis:**

- Nennenswerte Fahrplanänderungen 2017 (Bus) - Anlage 1
- Ergänzende Mobilitätsangebote - Anlage 2