

23.08.2019

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

**Bericht über die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs/ der
Schülerbeförderung/ der Nahverkehrsplanung im Landkreis Waldshut**

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr	25.09.2019	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 auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzdebatte eine sehr große und zunehmende Bedeutung.

In 2018 hatte der Waldshuter Tarifverbund (WTV) mit 13.891.214 Fahrgästen einen Rückgang von rund 150.000 Fahrgästen (1,1 %) gegenüber dem Vorjahr (2017 14,04 Mio. - 2016 13,73 Mio. - 2015 13,56 Mio. 2011 13,67 Mio. - 2006 13,07 Mio.) zu verzeichnen. Werktätig nutzen im Landkreis Waldshut durchschnittlich etwas mehr als 22.000 Menschen Bus und Bahn. Insbesondere durch die Schlechtleistung der DB Regio auf der Hochrheinbahn waren die Fahrgastzahlen 2018 nach Jahren von Fahrgastzuwachsen erstmals leider rückläufig, dennoch konnte im Jahr 2018 die zweithöchste Fahrgastzahl erreicht werden.

Durch die recht beständigen 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. Die im Frühjahr 2018 erstmals aufgelegte einheitliche Broschüre, in welcher alle Freizeitverkehre gebündelt zusammengefasst präsentiert werden, wurde sehr gut angenommen und hat sich bewährt.

Die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes (WTV) mussten zum 1. August 2019 moderat erhöht werden. So kostet jetzt beispielsweise die Schülermonatskarte für zwei Zonen 40 € (= Eigenanteil bei der Schülerbeförderung; bisher 39 €; Erhöhung 2,5 %).

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, 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. Wir streben trotz der derzeit teilweise rückläufigen Fahrgastzahlen weiterhin mittelfristig leicht steigende 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 genannten saisonalen Freizeitverkehre.

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. Es ist positiv, dass sich einige bisher ungewisse Faktoren nun stabilisieren. Dennoch müssen wir aufmerksam die Situation beobachten:

- **ÖPNV-Finanzreform Baden-Württemberg**
Das Land hat den Zuschussweg geändert. Seit 2018 erhalten die Aufgabenträger die Zuschüsse. Die Finanzierungsbeträge sind 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 nahezu unveränderter Höhe (Landkreis Waldshut 5,288 Mio. €) bis 2020 pauschaliert vorhanden. Der Landkreis stellt Linienbusverkehrsunternehmen die gesamten Mittel über eine „Allgemeine Vorschrift“ zur Verfügung, damit das Status quo-Fahrplanangebot gefahren werden kann.

Die Höhe der Beträge für die Aufgabenträger bzw. den Landkreis Waldshut werden nach der 2. Stufe der ÖPNV-Finanzreform ab 2021 – *bis dahin Status quo (5,288 Mio. €)* – nach einem neuen Verfahren berechnet. Bisher war die Grundlage der Berechnung der Schülerverkehr einschließlich der Entfernung und Nutzung des Schülertransportes. Es werden neu ÖPNV-Kennzahlen und Strukturdaten zugrunde gelegt (Systemwechsel: Fünf Kategorien: Landkreis Waldshut in Kategorie „Ländlicher Raum“; Vier Parameter: Fläche 30%, Schülerzahlen/Einwohner 6 - 18 Jahre 10%, Angebotskilometer 40%, Fahrgäste 20%). Nach diesem neuen Verfahren wird es wesentliche Veränderungen in der Zuschusshöhe geben. Auch sind die Zuschüsse dynamisch und verändern sich bei Veränderungen der Parameter. Es wird vom Land angestrebt, dass jeder Aufgabenträger vorerst auch nach der 2. Stufe ÖPNV-Finanzreform die bisherigen Mittel behält. Dazu werden die Mittel auch um 25 % aufgestockt.

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 möglichen negativen Auswirkungen für den ÖPNV im ländlichen Raum hingewiesen. Es zeichnet sich ab, dass der Landkreis Waldshut nach der 2. Stufe der ÖPNV-Finanzreform mit einem deutlich erhöhten Betrag rechnen kann. Sollten sich die aktuellen Zahlen abschließend bestätigen, wäre dies sehr erfreulich. So könnte die im Angebotsbereich – *ohne zusätzliche Finanzmittel des Kreises* – angestrebte positive Entwicklung im Busbereich besser erreicht werden.

- Der Tarifzuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV ist bis 2018 pauschal mit einem jährlich festen unveränderten Betrag* festgeschrieben. Das Land lässt die Verbundförderung* für die Jahre 2019 und 2020 unverändert. Die Verbundförderung* des Landes ab 2021 soll voraussichtlich auch unwesentlich verändert werden.
**Bedingung: Erfüllung der Förderrichtlinien*
- Veränderung der Schullandschaft mit möglichen Mehrkosten (vgl. 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 bedarfsgerechte und befriedigende bis gute Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den über 22.000 Nutzern und potentiellen Neukunden eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Die Dynamisierung des WTV-Zuschusses des Landkreises (ab 2019 reine Dynamisierung 1,5%, bisher 2,5%) tragen 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 nachhaltigen Fahrplanangebot bei, ggf. müssen auch sehr schwache Fahrten einmal gestrichen und 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 2018

Die Fahrgastzahlen gingen 2018, besonders durch die Schlechtleistung der DB Regio auf der Hochrheinbahn, leider leicht zurück (- 1,1%). Dennoch konnte die zweithöchste Anzahl an Fahrgästen, welche es im Landkreis jemals gab, erreicht werden (13.891.214).

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten auf 60.300 Stück (+ 0,3 % zum Vorjahr) gesteigert werden. Die Schülermonatskarten waren sehr leicht rückläufig auf 150.328 Stück (- 0,3 %). Dieser leichte Rückgang ist im Wesentlichen dem demographischen Wandel geschuldet. Der Verkauf von Einzelfahrausweisen hat sich auf 775.723 Stück (durchschnittlich rund 2.125 Stück/Tag) verringert (- 1,3 %).

Die Entwicklung der Monatskarten des Waldshuter Tarifverbundes zeigt, dass es nur bedingt (Schlechtleistung DB Regio Hochrheinbahn) gelungen ist, die Bevölkerung vom Öffentlichen Personennahverkehr zu überzeugen. Im positiven Sinne haben die kleinen, aber stetigen Verbesserungen im Busangebot beigetragen.

Die Fahrgastzahlen der ersten Monate 2019 haben leider weiterhin – *die Situation auf der Hochrheinbahn ist unverändert* – einen leicht rückläufigen Trend.

Wie konnten die guten Fahrgastzahlen der Jahre 2017 und 2018 – *abgesehen von der Situation auf der Hochrheinbahn* – im ländlichen Landkreis Waldshut erreicht werden?

Unseres Erachtens sind sie das Ergebnis eines nachhaltigen Einsatzes aller Partner im Nahverkehr über Jahre hinweg. Es sind sehr viele Faktoren:

- Weichenstellungen des Kreistages mit der Verbundgründung, Verbundförderung und über den Nahverkehrsplan
- Höhere Qualität bei den Linienbussen, z. B mehr und 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 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, Kooperationen
- Kooperationen mit „dem Tourismus“ z.B. Ausbau Freizeitverkehre, WTV-Info-Veranstaltungen
- Aktionen mit Bus&Bahn zu Sonderveranstaltungen, z.B. Hoorige Mess, Chilbi, Musiknächte, Messen, 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 weitergehen. Der Landkreis sieht sich dabei als „Motor“ im Zusammenspiel der zahlreichen ÖPNV-Akteure.

4. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 folgende wesentliche Änderungen erfahren:

Hochrheinstraße:

- Ohne wesentliche strukturelle Veränderungen. Kleinere Anpassungen im Minutenbereich.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2018 beim InterRegioExpress (IRE), im Gegensatz zur recht stabilen Regionalbahn (RB), teilweise sehr mangelhaft. Die Verwaltung hat sich immer wieder für mehr Qualität eingesetzt und Abhilfe bei den Mängeln gefordert. Auch Themen wie Zugausfälle und Verspätungen wurden mit DB Regio und der Nahverkehrsgesellschaft diskutiert. Das Fahrzeug VT 611 wurde im Mai 2018 durch den VT 612, ein baugleiches, aber jüngeres 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 die mit diesem Fahrzeug in Aussicht gestellten Verbesserungen nicht eingetreten. Wir werden hier weiterhin bestmöglich mehr Qualität und Stabilität – *mit unserer begrenzten Macht* – einfordern. Auch werden wir verstärkt eine Fahrplananpassung fordern. Ggf. ist ein „Bruch“ der Linie in Singen notwendig. Wir erwarten 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 können durchgreifende Abhilfe schaffen.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ zwischen Basel und Erzingen geht zügig weiter voran (wir haben stetig die Gremien informiert). An den Leistungsphasen 3 + 4 wird intensiv gearbeitet, die Nutzen-/ Kostenuntersuchung läuft, die Machbarkeitsstudien für die Infrastrukturerweiterungen wurden abgeschlossen. Der ergänzende Vertrag für den „Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ kann am 30. September unterzeichnet werden. Der „elektrische Zug“ läuft. Weitere Ausführungen unter Punkt 5.

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. Hier stehen wesentliche Änderungen zum Fahrplan 2020 an.

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 eine stündliche IC-Linie Stuttgart – Zürich.
- In allen IC-Zügen werden zwischen Stuttgart und Singen die Fahrscheine des Nahverkehrs und der Verbünde anerkannt.
- Zwei passende zusätzliche Verbindungen können 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 hoch sind, kann keine bessere Anbindung 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 Anfang 2018 kurzfristig zusammengesetzt, um den Betrieb weiterhin sicherstellen zu können. In diesem Zusammenhang erhöhte der Landkreis zur Sicherung der Infrastruktur seinen jährlichen Beitrag von 5.000 € auf 10.000 €. Die Wutachtalbahn ist seit dem 15.07.2018 wieder in Betrieb.

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 wurden. Diese Verbindungen gibt es seit dem 10. September 2018. Sie bringen zusätzliche Kapazitäten. Die Attraktivität der Wutachtalbahn wurde erheblich gesteigert und die Basis für den Betreiber der Strecke gestärkt.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 gibt es weitere deutliche Verbesserungen: Dieses 2018 erweiterte Angebot wird ab Dezember 2019 bis Stühlingen erweitert. Dort gibt es einen neuen Bahnhof an der Realschule. Die Züge fahren um 7:04 Uhr, 11:22 Uhr, 13:22 Uhr und 15:22 Uhr ab Waldshut über Tiengen, Lauchringen West, Wutöschingen und Eggingen nach Stühlingen und um 7:52 Uhr, 12:12 Uhr, 14:28 Uhr und 16:15 Uhr zurück.

Allgemeines:

Das Land Baden-Württemberg hat für den Schienenverkehr ein Zielkonzept 2025 erarbeitet. Der Schienenverkehr soll 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 hat gemeinsam mit den Verbänden Ende 2018 den Landestarif für Baden-Württemberg umgesetzt. Dieser attraktive einheitliche Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif) deckt die verbundübergreifenden Verkehre ab und bietet in den Verbänden eine Start- und Anschlussmobilität mit dem Bus. Wir haben uns mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass auch die Gemeinden Jestetten und Lottstetten an der SBB-Schienenstrecke Schaffhausen – Zürich gesamthaft in den BW-Tarif einbezogen werden. Es konnte erreicht werden, dass der Einbezug bereits seit dem Start des neuen BW-Tarifes (1. Stufe: Einzelfahrscheine) im Dezember 2018 möglich wurde. Dieser neue Tarif gilt seither vollumfänglich auch für diese beiden Gemeinden an der SBB-Strecke. In einer 2. Stufe sollen auch Zeitkarten über den BW-Tarif angeboten werden.

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 mussten wir nach Verbesserungen suchen. 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 war positiv, sodass die beiden Ausbauten machbar sind. Diese Maßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung, aber auch aus Sicht unserer Partner im Schienenverkehr, grundsätzlich zwingend notwendig. Weitere Machbarkeitsstudien zur Verbesserung der Infrastruktur wurden beauftragt.

Es sind nun folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Umbau Bahnhof Lauchringen zum Kreuzungsbahnhof
- Umbau Bahnhof Tiengen zum Kreuzungsbahnhof
- Anpassungen Bahnhof Waldshut inklusive Durchbindung nach Koblenz/CH
- Optimierungen Waldshut – Erzingen: Bahnhof Erzingen eine „schnelle Weiche“ (100 km/h statt 80 km/h), eine Geschwindigkeitserhöhung im westlichen Bereich vom Bahnhof Tiengen und eine schnelle Einfahrt auf ein neues Gleis 7 (Waldshut)
- Bahnsteigverlängerung auf 155 m an allen Haltepunkten/Bahnhöfen (wo notwendig)
- Erhöhung / Barrierefreiheit der Bahnsteige an allen Haltepunkten/Bahnhöfen
- Zusätzliche Haltepunkte Waldshut-West, Bad Säckingen-Wallbach und Rheinfelden-Warmbach

Diese Maßnahmen werden nun im Rahmen des Projekts „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ Leistungsphasen 3 + 4 geplant.

6. Verkehrsangebot Bus

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren nahezu vollständig erhalten werden. Die Fahrgastzahlen sind zufriedenstellend. Weiter konnten auch zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2018 einige Verbesserungen des Angebotes erreicht werden. Die Südbadenbus GmbH hat ihr Angebot, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis angepasst (siehe Anlage 1: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2019). Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, sollten diese über den derzeitigen Fahrplan hinaus Bestand haben.

Ein besonderer Hinweis gilt den bestehenden Spät- und Nachtbusangeboten von Samstag auf Sonntag auf den Haupt- und teilweise Nebenachsen des ÖPNV.

Der Landkreis bezuschusst seit 2017 ergänzende Verkehre (Rufbusse, Bürgerbusse, etc.) mit einem Drittel Zuschuss zum Defizit des Verkehres oder bei Bürgerbussen einem Zuschuss zu den Fahrplankilometern. Es konnten so 2018 einige Verkehre gefördert (24.235,49 €) und ausgeweitet werden (Bürgerbusse Murg, Lauchringen, Mauchen, Wehr, die Rufbusse in Bad Säckingen/Rickenbach/Herrischried, Zu-/Abbringer der Klinik Wehrwald Todtmoos, der Kleinbusringverkehr an schulfreien Tagen Tiengen – Aichen – Krenkingen, die Kleinbusfahrten zwischen Staufen und Berau an Ferientagen und das Kleinbusangebot der Gemeinde Klettgau in die Ortsteile. Details können der Anlage 3 entnommen werden.

Das Thema Barrierefreiheit steht allgemein und angesichts des demographischen Wandels im Fokus des ÖPNV. Neben dem Ziel barrierefreier Bahnsteige und Züge streben wir 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), 47 (2014), 80 (2016), 103 (2017) auf 105 (2018) erhöht. Dies bei einer Gesamtzahl von 148 Bussen. Die ersten fahrgaststarken Buslinien werden seit Dezember 2016 ausschließlich mit Niederflerbussen befahren. In den nächsten Jahren werden weitere Linien vollständig auf Niederflerbusse umgestellt. Bereits rund 85 % der Buslinienfahrten werden mittlerweile mit Niederflerfahrzeugen gefahren.

Es genügt nicht die Busse barrierefrei zu machen, sondern auch die Bushaltestellen sind – *so weit 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 97 % der Busse mit Klimaanlage und mit optischen und akustischen Fahrgastinformationen ausgerüstet sind. Alle beschriebenen Entwicklungen sind auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels als sehr positiv zu bewerten.

7. Verkehrsangebot Bus Schülerbeförderung – Schülerbeförderungsverträge / Dienstleistungsaufträge

Der Landkreis hat mit der Südbadenbus GmbH Schülerbeförderungsverträge über schwach besetzte Fahrten im Schülerverkehr. Die pauschalierten Schülerbeförderungsverträge mit der Südbadenbus GmbH wurden trotz sich verschlechternder Rahmenbedingungen weiterhin mit 2,5 % abgeschmolzen. 2018 belief sich der pauschalierte Betrag auf 545.007 €. Gemäß EU-Vorgaben können die Schülerbeförderungsverträge in der bestehenden Form noch bis 2019 beibehalten werden. Es werden noch auslaufend Dienstleistungsaufträge abgeschlossen, der Verbundvertrag wurde entsprechend angepasst (vgl. Beschluss Kreistag vom 18.10.2018 Vorlage Nr. 215/2018). Ab 2023 können wir auf die ursprünglichen Schülerbeförderungsverträge verzichten. Dies ist auch im Rahmen des anstehenden Genehmigungswettbewerbes bei weiteren Linienbündeln sinnvoll und notwendig. Gegebenenfalls sind für zusätzlich notwendige Schülerbeförderungsfahrten (z.B. Gemeinschaftsschule Wutöschingen Gymnasialstufe) Dienstleistungsaufträge abzuschließen.

Die Veränderung der Schullandschaft beschäftigt die Kreisverwaltung weiterhin. Es können sich neue, zusätzliche Schulwege ergeben, andere fallen ggf. weg. Die Verkehre müssen aufgrund dieser Veränderungen bei den Schülerströmen stetig angepasst werden. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen arbeiten wir stetig an der Optimierung der Verkehre, um die Kosten für den Landkreis zu begrenzen. 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 ging vom Euroairport Basel über den Hochrhein, Schaffhausen, Ravensburg, Memmingen nach München Flughafen und zurück. Die Fahrzeit Basel – München betrug rund 9 Stunden und die Fahrt kostete 56 €. Es gab täglich eine Verbindung je Richtung. Fahrten innerhalb des Landkreises waren nicht erlaubt, damit der Nahverkehr nicht unterlaufen werden konnte.

Leider wurde der Fernbusverkehr am 8. August 2018 „betriebsbedingt“ eingestellt. Nähere Angaben liegen uns nicht vor. Nach unseren Beobachtungen waren die Fahrgastzahlen sehr schwach. Wir gehen deshalb davon aus, dass der Verkehr nicht wieder aufgenommen wird.

9. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. Murg, Küssaberg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) haben sich etabliert. Bürgerbusse werden von uns aus Sicht des Personenbeförderungsrechts und soweit gewünscht auch im Bezug auf Einrichtung und Organisation begleitet. Sie sind 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, Wehr) 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, Jestetten 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 bis zur abschließenden Festlegung aktiv für den bestmöglichen Erhalt der Finanzmittel im ländlichen Raum bzw. im Landkreis Waldshut einsetzen.

Wir sehen im Schienenverkehr die dringende Notwendigkeit die Fahrplanstabilität und -flexibilität, die Barrierefreiheit und die Qualität auf der Hochrheinbahn durch die genannten zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen der Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahme zu erreichen. Wir setzen uns für Verbesserungen der aktuellen Situation auf der Hochrheinbahn ein, dabei streben wir Fahrplanveränderungen an.

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 2018

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die Zuschüsse sollen transparenter und einmal jährlich veröffentlicht werden. Deshalb werden die detaillierten Zahlen über die Zuschuss Höhe und deren Verwendung zum ÖPNV dargestellt. Siehe Anlage 2.

IV. Nahverkehrsplan

Ein Großteil der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sind umgesetzt (vgl. Vorjahresberichte). In den nächsten Jahren muss der Nahverkehrsplan aktualisiert bzw. fortgeschrieben werden. Nachfolgend einige Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan (drei Prioritätsstufen):

1. Maßnahmen mit Prioritätsstufe I

Maßnahme 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:

- Hoorige Mess Tiengen mit Ticketverkauf an Bahnhöfen (10.02.18 und 08.03.2019)
- Infoveranstaltung Neubürger und ÖPNV-Interessierte in Murg (25.04.2018)
- Infoveranstaltung „Umwelt und Mobilität“ in Aarau/CH (11.06.2018)
- „SlowUp Hochrhein“ in Bad Säckingen/Laufenburg (17.06.2018 und 16.06.2019)
- Hochrheinmesse in Tiengen (03. – 07.10.2018)
- Berufsorientierungstag in Waldshut (11.10.2018)
- Kreisseniorentag in Höchenschwand (27.10.2018)
- E-Mobilitätstag in Tiengen (16.11.2018)
- ÖPNV-Tourismustag in Bad Säckingen (15.03.2019)

- Automaten- und Busschule mit VDK in Bad Säckingen (19.08.2019)

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, 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 fünf Jahren gab es nur einzelne Job-Tickets. Aktuell beteiligen sich 22 Unternehmen – *darunter das Land Baden-Württemberg, die Stadt Bad Säckingen, die Stadt Waldshut-Tiengen, die Gemeinde Jestetten, die Volksbank Rhein-Wehra, die AWO, die AOK, der Landkreis* – am JOB-Ticket-Angebot. Das Job-Ticket des WTV nutzen derzeit 595 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. Gemeinsam mit den Gemeinden und den Car-Sharing-Anbietern läuft auch das Projekt „Neubürger-Marketing“ Bei dieser interessanten Aktion werden Neubürgerinnen und Neubürgern am neuen Wohnort die Mobilitätsmöglichkeiten gleich aufgezeigt. Die Anfragen und Rückmeldungen beim WTV zeigen, dass wir diese so gut erreichen.

Weiter hat der WTV in 2018 „vergünstigte Schnupperaktionen“ für Jahreskarten durchgeführt. Eine größere Anzahl der Teilnehmer konnten als dauerhafte 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, 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 Fahrplanangebot 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 weiteren Standorten zur Verfügung zu stellen. Hier bot der Verkehrsknoten Bad Säckingen für den westlichen Landkreis einen geeigneten Standort. Durch eine Bündelung der Kräfte der Südbadenbus, Stadt/Tourismus, Stadtwerke/Stadtbuss und Landkreis wurde im Dezember 2018 in Bad Säckingen eine Mobilitätsagentur realisiert. Diese bietet umfassende Auskünfte über die Mobilitätsmöglichkeiten im Landkreis und darüber hinaus. Die Mobilitätsagentur Bad Säckingen ist gut gestartet und weckt Interesse. Nun kann auch im westlichen Teil des Kreises „die Mobilität“ besser und umfassender „vermarktet“ werden. Das ist ein weiterer Baustein, um die guten Fahrgastzahlen und damit schlussendlich das Angebot im Landkreis positiv weiterzuentwickeln. Das Projekt wird zunächst fünf Jahre laufen.

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.

Maßnahme Aus-/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 2018 sind die Anlagen in Betrieb und werden zunehmend gut 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 strebt an die Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen im Landkreis zu analysieren und eine Übersichtsdatei zu erstellen. Nach der Aufnahme aller Schienenhaltepunkte würden wir auf die Gemeinden zugehen, um Verbesserungen der Anlagen anzuregen. Möglicherweise können Verbesserungen auch im Rahmen der Elektrifizierung erreicht werden.

2. Maßnahmen mit Prioritätsstufe II

Maßnahmen zum Fahrplan

- Fahrtenangebot zwischen Bonndorf und Stühlingen erhöhen
- Ausweitung des Fahrtenangebotes an Werktagen (schulfreien Tagen)
- Anbindung von Bonndorf, Dachsberg, Görwihl und Weilheim an Samstagen verbessern, ÖPNV-Netz an Sonn- und Feiertagen ergänzen

Die stetigen Verbesserungen in den o.g. Bereichen bei den Fahrplanwechseln konnten bis heute erhalten werden.

Es besteht im Landkreis - *abgesehen von den Notwendigkeiten im Schülerverkehr* – immer mehr ein bestmöglicher bedarfsorientierter Taktverkehr. Die Takte variieren je nach Bedarf zwischen einem Viertelstundentakt und einem Zwei-Stundentakt.

Hinweise zu den Fahrplanverbesserungen (Nennenswerte Fahrplanänderungen 2018):

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

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

Im Rahmen der jährlichen Fahrplangespräche mit der SBG werden wir weiterhin kostenneutrale oder durch die Verkehrsunternehmen tragbare Verbesserungen prüfen und ggf. umsetzen. Die „Strategie der kleinen Schritte mit überschaubarem finanziellen Rahmen“ und dem Eigenengagement des Linienbetreibers soll fortgesetzt werden.

Darüber hinaus erreichen wir über den Genehmigungswettbewerb stetig ein verbessertes Angebot. Hier werden sich im „Bündel West“ ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 spürbare Fahrplanverbesserungen im Busbereich ergeben.

V. Demographie / Barrierefreiheit

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 befahren. Die Linienbusunternehmen und deren Subunternehmen besorgen bei Neubeschaffungen nahezu ausschließlich Niederflerbusse. Bereits rund 85 % der Linienbusfahrten werden mittlerweile mit Niederflurfahrzeugen bedient.

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.

Im Schienenbereich wird die Barrierefreiheit mit dem „Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ realisiert.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Die Kosten für die genannten Themen und Projekte sind bzw. werden in den Haushalten 2019 oder 2020 eingebracht und über diesen finanziert.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagenverzeichnis:

Die Anlagen stehen auf der Homepage des Landkreises unter Kreistag online bei der entsprechenden Sitzung bereit.

- Anlage 1: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2019 (Bus)
- Anlage 2: Zuschüsse im ÖPNV (EUVO 1370/2007)
- Anlage 3: Ergänzende Mobilitätsangebote - Förderung