

03.09.2021

**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	29.09.2021	öffentlich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

I. Die Situation beim Öffentlichen Personennahverkehr und bei 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

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger – trotz Corona – weiterhin, auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzdebatte, eine sehr große Bedeutung.

Im Jahr 2020 hatte der Waldshuter Tarifverbund (WTV) mit 13.759.817 Fahrgästen einen Rückgang von rund 1.871.774 Fahrgästen (- 12 %) gegenüber dem Vorjahr (2019: 15,63 Mio. – 2016: 15,1 Mio. – 2011: 15,04 Mio. – 2006: 14,38 Mio.) zu verzeichnen. Werktäglich nutzten im Landkreis Waldshut durchschnittlich etwas mehr als 20.000 Menschen (2019: 22.000) Bus und Bahn.

Die Corona-Situation hat die positive Entwicklung des Nahverkehrs gebremst und die Fahrgastzahlen erheblich sinken lassen (- 12 %). Dadurch sind auch erhebliche Fahrgeldverluste entstanden. Diese liegen im Jahr 2020 gesamthaft bei ca. 1,6 Mio. €, im Busbereich bei ca. 1,1 Mio. €. Der Bund und das Land BW haben gemeinsam einen sehr guten ÖPNV-Rettungsschirm gespannt und damit den ÖPNV, die Kundinnen und Kunden, die Verkehrsunternehmen und uns kräftig unterstützt. Das Fahrplanangebot konnte – bis auf kurze Zeiträume – vollumfänglich zur Verfügung gestellt werden. Den Verkehrsunternehmen werden – nach Verrechnung mit den Einsparungen z.B. verringertes Fahrplanangebot – nun rückwirkend 100 % (zunächst waren 95% vorgesehen) des Tarifeinnahmenschwunds erstattet. Auch 2021 soll ein vollständiger Schadensausgleich an die Verkehrsunternehmen erfolgen. Der Landkreis muss sich am Schadensausgleich 2020 nicht beteiligen und am Schadensausgleich 2021 voraussichtlich indirekt mit einem verhältnismäßig überschaubaren Betrag.

Durch die von der aktuellen Corona-Situation abgesehenen beständigen Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot grundsätzlich gehalten, angepasst und in einigen Teilbereichen verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander- und Radbusse, Weizen-Shuttle, Eis-Disco-Bus und die Sonderfahrten zu Veranstaltungen bei.

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 – trotz der aktuell schwierigen Situation wegen Corona – ist es, die voraussichtlich leicht sinkenden Schülerzahlen und folglich eher leicht rückläufigen Schülermonatskarten durch eine positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisen bestmöglich aufzufangen.

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 19 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste die genannten saisonalen Freizeitverkehre.

2. Fahrgastzahlen 2020

Die Gesamtfahrgastzahl ging 2020 auf 13.759.817 Fahrgäste zurück (- 12 %).

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten gingen auf 50.816 Stück (- 13,9 % zum Vorjahr) und die Schülermonatskarten auf 135.203 Stück (- 5,2 % zum Vorjahr) zurück. Der Verkauf von Einzel-

fahrausweisen ging auf 530.844 Stück (durchschnittlich rund 1.454 Stück/Tag) zurück (- 32,5 %). Diese Rückgänge sind nahezu ausschließlich den Auswirkungen der Corona Pandemie geschuldet.

Der Landkreis versucht mit den Partnern im ÖPNV diesen, ungeachtet der aktuellen Coronasituation, weiterhin erfolgreich voran zu bringen. Er sieht sich dabei als „Motor“ im Zusammenspiel der zahlreichen ÖPNV-Akteure.

3. Verkehrsangebot Schiene

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 folgende wesentliche Änderungen erfahren:

Hochrheinstrecke:

- Ohne strukturelle Veränderungen. Kleinere Anpassungen im Minutenbereich.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2020 beim InterRegioExpress (IRE), im Gegensatz zur recht stabilen Regionalbahn (RB), teilweise mangelhaft. Die Verwaltung hat sich immer wieder bei der DB Regio und der Nahverkehrsgesellschaft intensiv für mehr Qualität eingesetzt und Abhilfe bei den Mängeln gefordert. Wir erwarten gesamthaft beim IRE und den gegebenen Rahmenbedingungen keine absolute Verbesserung der Situation auf der Hochrheinbahn. Nur die Elektrifizierung in Verbindung mit Infrastrukturmaßnahmen zwischen Waldshut und Erzingen können durchgreifende Abhilfe schaffen. Wir haben stets ein „Übergangskonzept“ einschließlich Fahrplananpassungen gefordert, welches nun zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt wird:

Ab Dezember 2021 bis zur Fertigstellung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn gibt es ein alternatives Lok-Wagen-Konzept, bei welchem der „Langläufer“ nach Friedrichshafen im 2-h-Takt durch einen Zug mit Doppelstockwagen (leichter Einstieg, mehr Platz für Fahrräder, etwas entspannter Fahrplan) ersetzt wird. Zur anderen Stunde bis Singen wird weiterhin der VT 612 fahren. Beide Fahrzeuge verkehren mit einem etwas entspannten Fahrplan. Dieses „Übergangskonzept“ wird etwas mehr Stabilität und Qualität im IRE-Verkehr bringen.

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg)

- Keine wesentlichen Änderungen.

Wutachtalbahn

- Keine wesentlichen Änderungen. Anmerkung: Ab Dezember 2021 verkehrt ein neues fünftes Fahrtenpaar um 17:34 Uhr ab Waldshut und zurück um 18:17 Uhr ab Stühlingen.

Wehratal- und Wutachtalbahn - Landesinitiative: Reaktivierung von SPNV-Strecken

Das Land Baden-Württemberg will bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppeln und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich steigern. Dazu gehört auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken.

In einem Beteiligungsverfahren wurden von kommunalen Gebietskörperschaften, von Verkehrsverbänden und auch von den Regionalverbänden Vorschläge aus regionaler Sicht für mögliche SPNV-Reaktivierungsstrecken eingeholt. Landesweit wurden insgesamt 75 Strecken, unter anderem auch die Wehratalbahn und die Wutachtalbahn, vorgeschlagen.

Nach fachlicher Prüfung blieben insgesamt 41 Strecken übrig, die für eine Reaktivierung in Frage kommen. Diese wurden hinsichtlich des Fahrgastpotenzials genauer untersucht. Ende 2020 wurden die Ergebnisse dieser Untersuchungen vorgestellt. Die 41 untersuchten Strecken wurden in Kategorien gemäß ihrem erwarteten Fahrgastpotenzial eingeteilt: Kategorie A Strecken mit sehr hohem Nachfragepotenzial, Kategorie B Strecken mit hohem Nachfragepotenzial, Kategorie C Strecken mit mittlerem Nachfragepotenzial und Kategorie D Gelegenheitsverkehr und touristischen Verkehr prüfen. Die Wehratalbahn (Bad Säckingen – Schopfheim) wurde in Kategorie B (oberer Bereich) eingeordnet, die Wutachtalbahn (Lauchringen – Stühlingen) wurde der Kategorie C zugordnet. Für Strecken der Kategorie A bis C fördert das Land Machbarkeitsstudien. Der Landkreis hat für beide Strecken sehr rasch Anträge gestellt und Förderzusagen erhalten. Umgehend wurden zu Beginn dieses Jahres nach einem wettbewerblichen Verfahren Machbarkeitsstudien bei der Firma PTV Planung Transport Verkehrs AG aus Karlsruhe in Auftrag gegeben. Aktuell wird u.a. intensiv an den Schienenfahrplan- und ergänzenden Buslinienkonzepten im Mit- und Ohnefall gearbeitet. Wir gehen davon aus, dass Ende 2021 / Anfang 2022 die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien vorliegen. Dann kann das weitere Vorgehen diskutiert und geklärt werden.

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 24 Uhr angeboten werden, bei guten Fahrgastzahlen auch mehr. Als weitere Ziele werden die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 und im Busbereich im ländlichen Raum mindestens ein Stundentakt angestrebt.

Der Landestarif Baden-Württemberg „bwtarif“ im Einzelfahrscheinbereich (1. Stufe) ist seit Dezember 2018 für verbundübergreifende Verkehre umgesetzt. Er bietet für Schienenstrecken in den Verbänden eine Start- und Zielanschlussmobilität mit dem Bus. Auch die Gemeinden Jetstetten und Lottstetten an der SBB-Schienenstrecke Schaffhausen – Zürich sind in den bwtarif einbezogen. In einer 2. Stufe seit Dezember 2020 werden (bei Schülerzeitkarten ab 1. August 2021) Zeitkarten über den bwtarif angeboten. Mit den bestehenden Übergangstarifen der Verbände (z.B. Nachbarkarte WTV/RVL) und dem ergänzenden bwtarif sind nun gesamthaft Verbindungsgrenzen überschreitend attraktive Tarife erreicht.

4. Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Erzingen im Schienenpersonennahverkehr

Das Thema „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ zwischen Basel und Erzingen geht zügig weiter voran (wir haben stetig die Gremien informiert). Die Planrechtsunterlagen (Leistungsphase 3 + 4) konnten Anfang Dezember 2020 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) planmäßig und fristgerecht eingereicht werden. So ist nun für das Planfeststellungsverfahren (Dauer voraussichtlich bis Anfang 2023) das RP Freiburg als zuständige Anhörungsbehörde für bis zum 6.12.2020 eingereichte Anträge federführend zuständig. Die Planrechtsunterlagen werden vom EBA und RP auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft und gehen aktuell in die Anhörung. Die Öffentlichkeitsarbeit wurde weiter verstärkt, am 29. September 2021 findet in Waldshut für unseren Landkreis eine größere Informationsveranstaltung statt. Die Nutzen-/Kostenuntersuchung ist mit einem guten Wert von 1,5 abgeschlossen. Ein Wert von über 1,0 muss bis Projektende (eine inflationäre Entwicklung beeinträchtigt diesen nicht, da die Rückrechnung auf den Ausgangswert/-jahr erfolgt) erhalten bleiben. Das sollte gelingen.

Als sehr große Herausforderungen stehen nun das Planrechtsverfahren, die Finanzierung der Leistungsphasen 5 – 9, die Baufinanzierung und die Finanzierung des Betriebs (Taktverdichtung des IRE) an. Wir halten die Gremien auf dem Laufenden und legen anstehende Themen zur Entscheidung vor.

5. Verkehrsangebot Bus

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren grundsätzlich vollständig erhalten werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 konnten wiederum einige Ver-

besserungen des Angebotes erreicht werden. Die Südbadenbus GmbH hat ihr Angebot in Zusammenarbeit mit dem Landkreis angepasst bzw. erweitert (siehe Anlage 1: Nennenswerte Fahrplanänderungen 2020). Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, können diese weiterhin angeboten werden. Besonders erfreulich sind die Spät- und Nachtbusangebote am Wochenende auf den Haupt- und teilweise Nebenachsen des ÖPNV.

Der Landkreis bezuschusst seit 2017 den Linienbus- und Schienenverkehr ergänzende flexible ÖPNV-Angebote (Rufbusse, Bürgerbusse, etc.) in den Gemeinden mit einem Drittel Zuschuss zum Defizit des Verkehrs oder bei Bürgerbussen mit einem Zuschuss zu den Fahrplankilometern. Entsprechend wurden 2020 weiterhin einige Verkehre gefördert (ca. 9.300 €). Diese konnten Corona bedingt in 2020 teilweise nur eingeschränkt angeboten werden. Details können der Anlage 3 entnommen werden.

Das Thema Barrierefreiheit hat allgemein und angesichts des demographischen Wandels eine zentrale Bedeutung im Nahverkehr. Neben dem mittelfristigen Ziel barrierefreier Bahnsteige und Züge, streben wir im Busverkehr immer mehr Niederflerbusse und barrierefreie Haltestellen an. Die Anzahl der Niederflerbusse hat sich stetig von 33 (2012), 80 (2016) auf 121 (2020) erhöht. Dies bei einer Gesamtzahl von 144 Bussen (2020). 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 – 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 sollen zunächst besonders die zentralen und gut frequentierten Bushaltestellen „aufgerüstet“ werden, um in der Mobilität eingeschränkten Personen und älteren Menschen den Einstieg zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Gerne stehen die Linienbusunternehmen und der Landkreis als Ansprechpartner für die Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen zur Verfügung.

Zum Thema Qualität der Linienbusse: Die Busflotte hat ein geringes Durchschnittsalter, über 97% haben Klimaanlage und sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationen ausgerüstet. Alle beschriebenen Entwicklungen sind vor dem Hintergrund des demographischen Wandels als sehr positiv zu bewerten.

Neben dem Verkehrsangebot und der Qualität der Linienbusse hat auch die Zugangsinfrastruktur zum ÖPNV einen wichtigen Stellenwert, damit die Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV noch besser nutzen und ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Die Kreisgremien wurden über das Thema Mobilitätsstationen bereits informiert.

Deshalb koordiniert der Landkreis den Ausbau der Haltestellen im Landkreis, um die Zugangsinfrastruktur hauptsächlich im Busbereich zu verbessern. Ziel ist es, je Stadt/Gemeinde einige „besondere“ Haltestellen besser auszustatten, damit der Zugang zum ÖPNV verbessert und die Verkehrskette verstärkt in Anspruch genommen wird. Hier ist der Landkreis in Gesprächen mit den Städten und Gemeinden, damit konkrete Verbesserungen umgesetzt und mit einem möglichst hohen Zuschuss nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angeschoben und umgesetzt werden können. Ziel ist es, bis Ende Oktober 2021 eine oder mehrere „Gemeindepfortschritte“ – ggf. ergänzt durch eigene Anträge von Städten und Gemeinden bei einem eigenen Antragsvolumen deutlich über 100.000 € – für die grundsätzliche Aufnahme ins Förderprogramm 2022 ff des Landes zu koordinieren (Stufe 1: Programmaufnahme), damit dann in der Folge die Städte und Gemeinden je nach Zuschusshöhe entsprechende Maßnahmen konkret eingeben (Stufe 2: Genehmigung und Bewilligung) und nach Zurverfügungstellung der Gelder entsprechend umsetzen können.

6. Finanzierung des ÖPNV-Angebotes

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 geklärt haben.

- ÖPNV-Finanzreform Baden-Württemberg - § 15 ÖPNVG
Das Land hat den Zuschussweg geändert. Seit 2018 erhalten die Aufgabenträger die Zuschüsse. Die Finanzierungsbeträge wurden nach der ÖPNV-Finanzreform 1. Stufe bis 2020 in nahezu unveränderter Höhe an die Aufgabenträger (Landkreis Waldshut 5,288 Mio. €) verteilt. Der Landkreis stellt Linienbusverkehrsunternehmen grundsätzlich 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 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. Die Zuschüsse werden in den nächsten drei Jahren stufenweise erhöht und sind dynamisch, d.h. sie variieren bei Veränderungen der Parameter. Die neuen Berechnungen haben für 2021 einen Betrag von ca. 5,49 Mio. € und für 2022 einen Betrag von ca. 5,73 Mio. € ergeben. Die Beträge für 2023 ff. hängen von den Kennzahlen im WTV und dem gesamten Land BW ab. Für 2023 ist der Betrag auf ca. 5,95 Mio. € angesetzt.

- Der Tarifzuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV (Verbundförderung*) blieb 2020 unverändert. Ab 2021 erhält der Landkreis als Aufgabenträger die Mittel des Landes und gibt diese an den WTV weiter. Die Höhe der Mittel bleibt unverändert.
**Bedingung: Erfüllung der Förderrichtlinien*

Neben diesen geklärten Finanzierungsbausteinen sind die Tarifeinnahmen des WTV und die Tarifzuschüsse des Kreises entscheidend für die Gestaltungsmöglichkeiten des Fahrplanangebotes beim Linienbus. Die Tarifzuschüsse des Kreises sind stabil, aber die Tarifeinnahmen des WTV sind seit März 2020 durch Corona massiv geschrumpft. Ob die Tarifeinnahmen 2022 wieder das Niveau von 2019 erreichen kann bleibt abzuwarten.

Problematisch können die Fahrgast- bzw. Tarifeinnahmenverluste der Verkehrsunternehmen im Jahr 2022 werden. Die Fahrgastverluste sind zwar massiv (Busbereich ca. 1,1 Mio. € für 2020), jedoch sind diese geringer ausgefallen als bei anderen Verbänden. Hierzu haben auch die frühzeitigen gemeinsamen Tätigkeiten/Aktionen des Landkreises mit dem WTV und schlussendlich das Land z.B. durch Erstattungen an Abo-Kunden beigetragen.

Nun liegt der Fokus auf der Fahrgast(rück)gewinnung. Anspruchsvolles Ziel ist es in 2022 wieder die Fahrgastzahlen von 2019 zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, so hätten die Verkehrsunternehmen voraussichtlich Probleme das Fahrplanangebot zu finanzieren und kommen ggf. auf den Aufgabenträger bzw. Landkreis zu.

Der Landkreis will das bedarfsgerechte und befriedigende bis gute Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den über 20.000 Nutzern (2019: 22.000) und potentiellen Neukunden eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Die Dynamisierung des WTV-Zuschusses des Landkreises (reine Dynamisierung 1,5 %) trägt 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 sehr schwache Fahrten einmal gestrichen und in Strecken mit besserem Fahrgastpotenzial reinvestiert werden.

Die Finanzierung des Fahrplanangebotes auf der Schiene ist grundsätzlich Sache des Landes. 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.

7. Verkehrsangebot Bus Schülerbeförderung – Schülerbeförderungsverträge / Dienstleistungsaufträge

Die ursprünglichen Schülerbeförderungsverträge wurden abgeschmolzen und aufgrund rechtlicher Notwendigkeit angepasst bzw. in Dienstleistungsverträge umgewandelt. Sie laufen 2022 endgültig aus. Damit ist der Rahmen für den Genehmigungswettbewerb auch beim letzten Linienbündel gegeben. Soweit notwendig sind für zusätzlich notwendige Schülerbeförderungsfahrten, wie beispielsweise für die Gemeinschaftsschule Wutöschingen (Gymnasialstufe), neue kleine Dienstleistungsaufträge abzuschließen. Primäres Ziel der Verwaltung ist es, Mehrleistungen und damit Mehrkosten durch Anpassungen von Schulzeiten, Abstimmen von Schulzeiten zwischen verschiedenen Schulen und Schulträgern, angepasste Pausenregelungen, Einsparen von schwachen Fahrten etc. zu vermeiden.

8. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. Murg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) haben sich etabliert. Diese konnten Corona bedingt in 2020 teilweise nur eingeschränkt angeboten werden. Bürgerbusse werden von uns aus Sicht des Personenbeförderungsrechts und soweit gewünscht auch in 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 unterlaufen/schwächen. Fahrplanmäßige Bürgerbusse (z.B. Murg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) werden über die Linienbusunternehmen in die Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg integriert.

Car-Sharing ist im Landkreis weiterhin ein Thema. An den Orten Waldshut, Tiengen, Murg, Todtmoos, Wehr, Jestetten, Laufenburg; Lauchringen, Küssaberg und Bad Säckingen ist Car-Sharing möglich.

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 stärker etabliert und weitere Standorte und Fahrzeuge möglich werden. Besonders die junge Generation steht diesem Angebot offen gegenüber.

9. ÖPNV-Report

Das Land BW hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im ÖPNV bis 2030 (Bezugsjahr 2010) zu verdoppeln. Als Grundlage hierfür soll der ÖPNV-Report dienen. Dieser analysiert die Status Quo Situation des ÖPNV in Baden-Württemberg und vergleicht diese mit vergleichbaren Regionen in Österreich, der Schweiz, den Niederlanden sowie in Bayern und Hessen (nähere Ausführungen siehe Anlage 4).

Wesentliche Ergebnisse für den Landkreis Waldshut:

- Mit 2,6 Haltestellenabfahrten pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV) liegt der WTV auf dem Erwartungswert und innerhalb der engeren Vergleichsgruppe im Durchschnitt
- 9,23 Haltestellen pro km² SuV bedeuten eines der dichtesten Netze → Daraus ergibt sich eine gute Erschließung der Einwohner an den ÖPNV
- Mit einem Wert von 28,1 Abfahrten pro Haltestelle (werktags) liegt der WTV nahezu gleichauf mit vergleichbaren Regionen
- Hoher Modal-Split Anteil von 9,5% (Gesamthaft in Baden-Württemberg auf Rang 6, in der Vergleichsgruppe auf Rang 2)
- Der ÖPNV-Report bescheinigt dem WTV ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

10. Auswirkungen von Corona auf den Nahverkehr und seine Finanzierung

Die Corona-Krise hat den Öffentlichen Personennahverkehr sehr hart getroffen. Fahrgäste bleiben fern. Das Fahrplangebot wurde dennoch, mit begrenzten Reduzierungen im März bis Mai 2020 (Einschränkungen bei den Linienbussen nur im März/April: 22 Tage wurde wie an schulfreien Tagen anstatt wie an Schultagen gefahren), zur Sicherung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erhalten. Erhebliche Tarifeinnahmen, besonders im Einzelfahrscheinbereich und bei den Monatskarten, fehlen dem WTV bzw. den Verkehrsunternehmen. Allein bis Juni 2020 ergab dies einen Fehlbetrag von 814.000 €. Dies obwohl der Landkreis mit der Zahlung der Grundschüler-Abos für zwei Monate (ca. 189.000 € - einzelne Schultage/Notbetreuung) und das Land mit der Übernahme von zwei Monaten der Schüler-Abos ab Klasse 5 (ca. 721.000 €) unterstützte und frühzeitig für Kontinuität und zum Verbleib der Eltern im Schüler-Abo beigetragen hat. Diese Unterstützung hatte spürbar stabilisierende Wirkung für den Abo-Bereich. Die Tarifausfälle konnten bei den Abos so in Grenzen gehalten werden.

Es wurde ein „ÖPNV-Rettungsschirm“ aus Bundes- und Landeshilfen für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gespannt. Für März bis Dezember 2020 fehlen dem WTV Tarifeinnahmen von ca. 1,6 Mio. €. Landkreis, WTV und Verkehrsunternehmen arbeiten eng zusammen, um an den Zuschüssen des Rettungsschirms voll umfänglich zu partizipieren. Die Verfahren sind kompliziert, aufwändig und schlussendlich durch Verwendungsnachweise zu bestätigen. Beispielsweise müssen Mehr- und Minderkosten auch zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreis berücksichtigt werden. Die Verkehrsunternehmen erhalten eine Schadenserstattungsquote von 100%. Der Antrag auf „Spitzabrechnung“ ist gestellt.

Positiv ist, dass ein Großteil der Gelegenheitskunden und Nutzer von Monatskarten in den letzten Wochen nach und nach zurückgekehrt sind. Im Abobereich wurden für September und Oktober 2021 erstmals mehr Zu- als Abgänge verzeichnet. WTV, Verkehrsunternehmen und Landkreis arbeiten daran, dass in 2022 wieder das Fahrgastniveau von 2019 erreicht werden kann. Vor dem Hintergrund der Veränderungen durch Corona in der Arbeitswelt und die angepasste Mobilität der Menschen ist dies ein sehr ehrgeiziges Ziel. Sollte dies nicht gelingen, müssten ggf. weitere Maßnahmen des Kreises in Abstimmung mit den Busverkehrsunternehmen und dem WTV ergriffen werden, um das Fahrplanangebot und die Tarife in 2022/23 zu sichern.

II. Stellungnahme der Verwaltung

Durch die aufgezeigten Entwicklungen und Aktivitäten ist der ÖPNV und „die Mobilität allgemein“ im Landkreis Waldshut – trotz Corona – 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.

Wir sehen im Schienenverkehr die dringende Notwendigkeit die Fahrplanstabilität und -flexibilität, die Barrierefreiheit und die Qualität auf der Hochrheinbahn durch die Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahme, welche wir konsequent verfolgen und anschieben, zu erreichen. Wir haben uns stetig für Verbesserungen der Situation auf der Hochrheinbahn eingesetzt, wodurch das genannte „Übergangskonzept“ ab Dezember 2021 erreicht werden konnte.

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 der Mobilität zu setzen. Um vor Ort mehr fahrplanrelevante Mobilität zu ermöglichen, hat der Landkreis neben planerischen auch finanzielle Anreize geschaffen.

Wir begleiten die Maßnahmen zum Corona-Rettungsschirm im ÖPNV sehr eng, damit die Verkehrsunternehmen von den entsprechenden Zuschüssen voll umfänglich profitieren, um das

Fahrplanangebot im Landkreis kurz-, mittel- und langfristig zu sichern. Auch begrüßen und unterstützen wir alle Maßnahmen zur Fahrgast(rück)gewinnung.

III. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2020

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die detaillierten Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV sind in Anlage 2 dargestellt.

IV. Nahverkehrsplan

Ein Großteil der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sind umgesetzt (vgl. Vorjahresberichte). Der Nahverkehrsplan sollte in absehbarer Zeit aktualisiert bzw. fortgeschrieben werden. Es war beabsichtigt das Thema im Laufe des Jahres 2020 bzw. 2021 anzugehen. Durch den großen zusätzlichen Arbeitsanfall durch Corona (einschließlich Unterstützung Gesundheitsamt und „Hotline“), musste dieser Start verschoben werden. Wir beabsichtigen nun dieses Thema 2022 aufzugreifen.

Nachfolgend einige Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan:

1. Maßnahmen mit Prioritätsstufe I

Direktmarketing/Mobilitätsberatung

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) konnte 2020 Corona bedingt nur sehr begrenzt und eingeschränkt auf Werbetour gehen und Interessierte zu Bus & Bahn informieren. Diese Aktionen werden nun langsam wieder aufgenommen, so hat im Juli 2021 die erste Bus- und Automaten-schulung stattgefunden.

Mobilitätsagenturen

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 gute Fahrgastzahlen erreicht werden und das Fahrplanangebot weiterentwickelt werden kann. Dabei ist es wichtig, dass der WTV in Waldshut eine für Kunden offene Geschäftsstelle bietet. Durch persönlichen Kontakt können den Kunden die Mobilitätsangebote am besten nahegebracht werden. 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/Stadtbus und Landkreis wurde im Dezember 2018 in Bad Säckingen eine Mobilitätsagentur realisiert. Diese wird sehr gut angenommen und weckt Interesse. Nun kann auch im westlichen Teil des Kreises über „die Mobilität“ gut und persönlich informiert und diese auch „vermarktet“ werden. Das ist ein weiterer Baustein, um gute Fahrgastzahlen zu erreichen und damit schlussendlich das Angebot im Landkreis positiv weiterzuentwickeln. Das Projekt läuft zunächst fünf Jahre.

In 2020 wurden die Weichen für einen entsprechenden Standort in St. Blasien gestellt (Bündelung/Synergie mit dem SBG-Kundencenter/Tourismus). Der Landkreis unterstützt die Realisierung (Beschluss TUV) dieser Mobilitätsagentur analog zu Bad Säckingen im investiven Bereich. Mitte Dezember 2021 soll die Mobilitätsagentur eröffnet und im 1. Halbjahr 2022 neu und attraktiv im Haus des Gastes gestaltet werden.

Auch weitere Standorte beispielsweise in Bonndorf oder Erzingen sind denkbar.

Aus- / Neubau von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen an Schienenbahnhöfen

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. Alle Anlagen werden aufgrund des sich ändernden Mobilitätsverhaltens grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Vielerorts ist die Kapazitätsgrenze erreicht und Erweiterungen sind von den Gemeinden zu prüfen. Wichtig ist, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. Verbesserungen sind auch im Rahmen des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn anzustreben.

Ein besonderer Hinweis gilt den Fahrradboxen (Beispiele: Bad Säckingen, Lauchringen, Wehr-Brennet, St. Blasien). Diese erhöhen die Nutzungsmöglichkeit 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 (Vergleiche Informationen zu Mobilitätsstationen).

2. Maßnahmen mit Prioritätsstufe II

Maßnahmen zum Fahrplan

Die stetigen Fahrplanverbesserungen der letzten Jahre im Busbereich konnten grundsätzlich 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 2020 Bus):

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, so zuletzt im „Bündel West“ zum Fahrplanwechsel Dezember 2019 und im „Bündel Mitte/West“ zum anstehenden Fahrplanwechsel.

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. Siehe auch Punkte I. 5. und II.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Die Finanzierung für die genannten Themen und Projekte sind im Haushalt 2021 eingestellt bzw. werden in den Haushalt 2022 eingebracht.

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 2020 (Bus)
- Anlage 2: Zuschüsse im ÖPNV (EUVO 1370/2007)
- Anlage 3: Ergänzende Mobilitätsangebote
- Anlage 4: Kurzanalyse ÖPNV- Report