

Konzept für ein Pilotprojekt On-Demand Verkehre (Linienbedarfsverkehre) im Landkreis Waldshut

Raumschaft Waldshut – Weilheim – St.Blasien



Steven Krug / Lothar Probst

Landratsamt Waldshut

Amt für Wirtschaft und Mobilität

Juni 2023

Inhaltsverzeichnis

1) Räumliches Konzept	1
2) Zeitliches Konzept.....	2
3) Tarif	3
4) Bestellung.....	3
5) Kosten und Finanzierung	3
6) Fahrzeuge	6
7) Marketing	6
8) Organisation und Durchführung	6
9) Projektpartner.....	6
10) Perspektiven.....	6

Anlagen:

- 1: Übersichtsgrafik Bedienungsgebiet
- 2: Einwohnerzahlen im Bedienungsgebiet
- 3: Haltestellenverzeichnis
- 4: Aktuelle Fahrpläne des Linienverkehrs im Bedienungsgebiet
- 5: Kostenrechnung mit Annahme einer Einführung eines Mobilitätspasses

Vorwort

On Demand Verkehre stellen eine Verbesserung und positive Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Gebieten dar und sind für die Zielerreichung der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, insbesondere in ländlichen Regionen, von essentieller Bedeutung. Der Landkreis Waldshut will diese Möglichkeit nun anhand eines Pilotprojekts von drei Jahren entlang der Linien 7322.1, 7339 und 7341 testen, um Erfahrungen (einschließlich der entstehenden Kosten) für einen möglichen Rollout im Landkreis zu sammeln.

1) Räumliches Konzept

1.1 Ausgangspunkt

Ausgangspunkt ist der Schienenknotenpunkt Waldshut. Zu – und Abbringer Funktion zu den Zügen aus / von Basel bzw. Singen und Koblenz (CH). Darüber hinaus beginnen und enden auch zahlreiche Buslinien am Busbahnhof in Waldshut, der sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befindet. Dementsprechend wäre es sehr wünschenswert, den Bahnhof Waldshut stärker als Mobilitätsstation auszubauen (z.B. B&R, P&R, Leihräder, Barrierefreiheit).

1.2 Raumschaften

1.2.1 „Starke ländliche Raumschaft“

Für das Testgebiet einer starken Raumschaft wurde die Linie 7322.1 Waldshut – St. Blasien entlang der B500 (Korridor von ca. 1km entlang der B500) ausgewählt. Im Einzugsgebiet leben ca. 8.700 Einwohner. Dabei werden folgende (Teil)-Orte angefahren: Eschbach, Gaiss, Waldkirch, Oberalpfen, Bannholz, Remetschwil, Brunnadern, Tiefenhäusern, Oberweschnegg, Frohnschwand, Höchenschwand, Attlisberg, Heppenschwand, Häusern, St. Blasien.

1.2.2 „Schwache und städtische ländliche Raumschaft“

Die Linie 7341 Waldshut – Aarberg – Gurtweil – Nöggenschwil wurde als schwache Linie für das Pilotprojekt ausgewählt, da eine einfache und geschickte Verknüpfung mit der städtischen Linie 7339 (Linie verkehrt zum Aarberg ca. 3 Kilometer von Waldshut Zentrum entfernt) erfolgen kann. Durch die Verknüpfung einer schwachen und einer städtischen Linie sollen Synergien genutzt und wichtige analytische Erkenntnisse gewonnen werden. Im Einzugsgebiet der Raumschaft leben ca. 7.500 Einwohner. Es werden folgende (Teil-) Orte bedient: Aarberg (2.160 Einwohner), Gurtweil, Bürglen, Aispel, Weilheim, Schnörringen, Heubach, Nöggenschwil, Bannholz, Brunnadern, Remetschwil, Rohr, Maria Bronnen, Oberbierbronnen, Bierbronnen, Dietlingen, Ay.

1.3 Sonstiges

Die Fahrten folgen keinem festen Linienweg und es werden auch Fahrten innerhalb einer Raumschaft möglich sein. Der Ein- und Ausstieg erfolgt grundsätzlich an den regulären Haltestellen, jedoch wird auch ein Halt auf Verlangen (zwischen den Haltestellen) angeboten werden. Die Strukturen des regulären Linienbetriebes im Bedienungsgebiet sind sehr unterschiedlich. Das Projektgebiet enthält eine starke, eine schwache und eine städtische ÖPNV-Linie. Diese differenzierte Ausgangslage der Strukturen wurde bewusst so gewählt, um am Ende des Pilotprojekts die Wirkung des Angebots in den unterschiedlich strukturierten Raumschaften zu analysieren und Erkenntnisse (einschließlich der Kosten) für eine mögliche Ausweitung des Projekts zu gewinnen. Hierfür wäre eine wissenschaftliche Begleitung und Analyse, z.B. durch das Fraunhofer Institut oder eine Universität / Hochschule (z.B. Karlsruher Institut für Technologie) sinnvoll.

Da alle Gemeinden – ausgenommen aller Teilorte von Waldshut-Tiengen – zum Konus-Gebiet gehören, ist das Angebot für Touristen interessant. Hier kann analysiert werden, inwieweit das Angebot einen touristischen Mehrwert darstellt und wie dies genutzt wird.

2) Zeitliches Konzept

2.1 Bedienzeiten

Betriebsbeginn des On-Demand Verkehrs ist grundsätzlich das Betriebsende der Linienbusse (19-21 Uhr) und erstreckt sich unter der Woche bis 24 Uhr und in Nächten auf Samstagen sowie Sonn- und Feiertag bis 02 Uhr. Auf der Achse der schwachen ländlichen verkehrt der On-Demand Verkehr an Ferientagen sowie an Wochenenden auch tagsüber.

2.2. Bedienzeiten „starke ländliche Raumschaft“

Verkehrstag	Bedienzeitraum
Montag – Freitag Schule	20 – 24 Uhr / 02 Uhr Nächte Freitag auf Samstag
Montag – Freitag Ferien	5 – 6 Uhr ; 20 – 24 Uhr / 02 Uhr Nächte Freitag auf Samstag
Samstag	20 – 02 Uhr
Sonn- und Feiertage	21 – 24 Uhr

Vgl. Fahrplan Linie 7322.1 (Anlage 4)

2.3. Bedienzeiten „schwache ländliche Raumschaft“

Verkehrstag	Bedienzeitraum
Montag – Freitag Schule	19 – 24 Uhr / 02 Uhr Nächte Freitag auf Samstag
Montag – Freitag Ferien	5 - 24 Uhr / 02 Uhr Nächte Freitag auf Samstag
Samstag	7 – 02 Uhr
Sonn- und Feiertage	7 – 24 Uhr

Vgl. Fahrplan Linie 7341 (Anlage 4)

2.4. Bedienzeiten „ländliche städtische Raumschaft“

Verkehrstag	Bedienzeitraum
Montag – Freitag Schule	21 – 24 Uhr / 02 Uhr Nächte Freitag auf Samstag
Montag – Freitag Ferien	21 – 24 Uhr / 02 Uhr Nächte Freitag auf Samstag
Samstag	7 – 9 Uhr / 20 - 02 Uhr
Sonn- und Feiertage	7 - 9 Uhr / 19 - 24 Uhr

Vgl. Fahrplan Linie 7339 (Anlage 4)

3) Tarif

Es gelten grundsätzlich die Tarif- und Beförderungsbestimmungen des Waldshuter Tarifverbundes.

Kostenstruktur (Erwachsene Einzelfahrscheine)

Zonen	Preis
Eine	2,90 €
Zwei	4,20 €
Netz	5,40 €

Hinweise:

- Kinder bis zum 6. Geburtstag fahren kostenfrei
- Fahrscheine sollen grundsätzlich über die App (auch über den DB – Navigator) erworben werden. In Ausnahmefällen ist auch ein Fahrscheinerwerb im Fahrzeug möglich.

4) Bestellung

Die Bestellung wird hauptsächlich über die App „Wohin du willst“ mit Integration des loki Systems erfolgen. Eine telefonische Bestellung wird als Backup ebenfalls möglich sein. Zur vorherigen Anmeldezeit soll es keine festen Vorgaben geben. Bei einer Bestellung bis zu 90 Minuten vor der geplanten Abfahrt soll es eine „Beförderungsgarantie“ geben. In der Kommunikation nach außen gilt „je früher desto besser“.

5) Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung des Projekts teilen sich das Land (Fördermittel) ggf. der Bund sowie der Landkreis und die Gemeinden. Die Fahrgäste leisten neben dem Regeltarif (vrs. wenig Einzelfahrscheine) auch mit dem Komfortzuschlag (und Fahrkartenkauf) einen Beitrag zur Finanzierung des Projekts.

Beispielrechnung

Annahmen:

- 4 benötigte Fahrzeuge für die starke ländliche Raumschaft
- 2 benötigte Fahrzeuge für die schwache ländliche Raumschaft
- 1 benötigtes Fahrzeug für die ländliche städtische Raumschaft
- 49 € je Nutzungsstunde und Fahrzeug (Preisstand 2023)
- 27 € je Leerstunde und Fahrzeug (Preisstand 2023)

Kostenprognose starke ländliche Raumschaft (große Entfernungen von bis zu 30 km):

Verkehrstag	Anzahl Tage	Bedienstunden pro Tag	Bedienstunden p.a.	Kosten pro h	Gesamtkosten
Montag – Freitag Schule	186	Montag – Donnerstag: 4 Freitag: 6	148 x 4 = 592 h 38 x 6 = 228 h	196 €	160.720 €
Montag – Freitag Ferien	69	Montag – Donnerstag: 4 Freitag: 6	55 x 4 = 220 h 14 x 6 = 84 h	196 €	59.584 €

Samstag	52	6	312 h	196 €	61.152 €
Sonn- und Feiertag	58	3	174 h	196 €	34.104 €
Gesamt	365		1.610 h		315.560 €

Kostenprognose schwache ländliche Raumschaft (mittlere Entfernungen von bis zu 15 km):

Verkehrstag	Anzahl Tage	Bedienstunden pro Tag	Bedienstunden p.a.	Kosten pro h	Gesamtkosten
Montag – Freitag Schule	186	Montag – Donnerstag: 5 Freitag: 7	148 x 5 = 740 h 38 x 7 = 266 h	98 €	98.588 €
Montag – Freitag Ferien	69	Montag – Donnerstag: 17 Freitag: 19	55 x 19 = 1.045 h 14 x 21 = 294 h	98 €	131.222 €
Samstag	52	19	988 h	98 €	96.824 €
Sonn- und Feiertag	58	17	986 h	98 €	96.628 €
Gesamt	365		4.319 h		423.262 €

Kostenprognose ländliche städtische Raumschaft (kurze Entfernungen von bis zu 4 km):

Verkehrstag	Anzahl Tage	Bedienstunden pro Tag	Bedienstunden p.a.	Kosten pro h	Gesamtkosten
Montag – Freitag Schule	186	Montag – Donnerstag: 3 Freitag: 5	148 x 3 = 444 h 38 x 5 = 190 h	49 €	31.066 €
Montag – Freitag Ferien	69	Montag – Donnerstag: 3 Freitag: 5	55 x 3 = 165 h 14 x 5 = 70 h	49 €	11.515 €
Samstag	52	8	416 h	49 €	20.384 €
Sonn- und Feiertag	58	7	406 h	49 €	19.894 €
Gesamt	365		1.691 h		82.859 €

Gesamtkosten bei hundertprozentiger Abrufquote: 821.681 € p.a.

Einnahmenschätzung: Vier Fahrgäste je Bedienstunde, davon ein Fahrgast der zusätzlich ein Ticket (2 Zonen) löst:

Gesamtbedienstunden: $1.610 + 4.319 + 1.691 = 7.620\text{h}$

Fahrgäste: $7.620 \times 4 = 30.480$

Einnahmen Fahrkarten = $7.620 \times 4,20 \text{ €} = 32.004 \text{ €}$

Geschätzte Einnahmen **32.004 €** (ca. 4 % der Kosten)

Somit ergeben sich bei hundertprozentigen Abrufquote Kosten nach Abzug der prognostizierten Einnahmen in Höhe von **789.677 € p.a.**

Annahme: Wir gehen von einer Abrufquote von 50% aus

Kosten bei 50% Abrufquote: 410.840,50 € p.a. (7 Fahrzeuge)
Kosten Leerstunden: 3.810 h x 27 € = 102.870 € p.a.

Gesamtkosten bei 50% Abrufquote: **513.710,50 € p.a.**

Geschätzte Einnahmen gesamt bei 50 % Abrufquote: 16.002 € p.a. (ca. 3 % der Kosten)

Die Gesamtkosten betragen bei angenommener Abrufquote von 50 %: 513.710,5 € - 16.002 € = 497.708,50 € p.a. (entspricht umgerechnet 33,29 € je Einwohner)

Es ist folgende **Zuschussfinanzierung** für die entstehenden Kosten für das erste Betriebsjahr (abzüglich der Einnahmen) vorgesehen:

Die Finanzierungspläne für die weiteren Betriebsjahre können der Anlage 6 entnommen werden.

Finanzierungspartner	Prozentualer Anteil	Anteil in €
Land Baden–Württemberg	50 %	248.854,25 €
Landkreis Waldshut	25 %	124.427,13 €
Gemeinden gesamt	25 %	124.427,13 €
Davon		
Stadt Waldshut–Tiengen	35 % *	43.549,50 €
Gemeinde Weilheim	22 % *	27.373,97 €
Gemeinde Höchenschwand	15 % *	18.664,07 €
Gemeinde Häusern	9 % *	11.198,44 €
Stadt St. Blasien	19% *	23.641,15 €
	100 %	497.708,50 €

* Anteile ergeben sich aus den Einwohnerzahlen der entsprechenden Gemeinden (siehe Anlage 2)

Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit könnte die Einführung eines **Mobilitätspasses** sein (siehe Anlage 5). Dies würde den „Restzuschuss“ schmälern.

6) Fahrzeuge

Insgesamt kommen sieben 9-Plätzer zum Einsatz. Für das Projekt neu angeschaffte Fahrzeuge sollen möglichst barrierefrei und ggf. elektrisch betrieben sein. Die Fahrzeuge müssen durch optische Gestaltung als On–Demand Verkehr erkennbar sein. Es besteht bereits Kontakt zu potenziellen Subunternehmen.

7) Marketing

Die Projektpartner erarbeiten unter Federführung des Waldshuter Tarifverbundes ein Marketingkonzept (unter Berücksichtigung des touristischen Aspektes) um das Angebot zu bewerben. Die entstehenden Kosten – werden sofern nicht vom Land gefördert – zwischen den Projektpartner geteilt.

8) Organisation und Durchführung

- Das Pilotprojekt soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 mit einer Dauer von fünf Jahren beginnen.

- Die Federführung des Projekts liegt gemeinsam bei der SBG und beim Landkreis
- Es soll unter der Konzession der SBG laufen
- Ein Miet- und Taxiunternehmen wird als Subunternehmer der SBG als Koordinator eingesetzt werden. Dieser soll den Kundenkontakt abwickeln.
- Die SBG unterstützt den Landkreis bei Planung / Konzeption und Organisation
- In der elektronischen Fahrplanauskunft (Efa – BW , DB Navigator) sowie im Fahrplanbuch erfolgt ein Hinweis auf den On–Demand Verkehr mit den entsprechenden Bedienzeiten

9) Projektpartner

Folgende Partner sind am Projekt beteiligt: Waldshuter Tarifverbund GmbH, Landkreis Waldshut, Land Baden-Württemberg, Südbadenbus GmbH, BW Tarif GmbH, Gemeinden Waldshut-Tiengen, Weilheim, Höchenschwand und Sankt Blasien, Taxiunternehmen XY, IOKI

10) Perspektiven

Gegen und nach Ende der Testphase des Pilotprojektes erfolgt eine Analyse, die u.a. folgende Fragen aufgreift:

- Wie gut wird das Angebot in den verschiedenen Teilgebieten angenommen?
- Zu welchen Zwecken wird das Angebot in Anspruch genommen? (Freizeit, touristisch, geschäftlich)
- Von wem wird das Angebot in den verschiedenen Teilgebieten genutzt? (Altersstruktur, Einheimische, Touristen)
- Wann wird das Angebot in den verschiedenen Teilgebieten hauptsächlich in Anspruch genommen?
- Welche Strecken werden nachgefragt? Die Strecken die aktuelle über ein starkes ÖPNV – Angebot verfügen oder dort wo das Angebot schwächer ist?
- Hat das Angebot Effekte auf den regulären Linienverkehr im Bedienungsgebiet?
- Konnten neue Fahrgäste für den ÖPNV generiert werden?



Nach intensiver Analyse mögliche Ausweitung des Angebots auf weitere Gebiete des Landkreises.