

21.11.2023

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Nahverkehr**

**Waldshuter Tarifverbund: Verlängerung Verbundvertrag und Richtlinie
"Gemeinschaftstarif"**

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	06.12.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung den Verbundvertrag mit dem WTV und den im WTV zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen zur Förderung des Waldshuter Tarifverbundes mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2028 zu verlängern. Der Tarifizuschuss (Basiswert 2023: 3.506.774 €) wird ab 2024 bis 2028 mit dem BW-Index – Gesamtkosten-Index des Vorjahres (Fortschreibung) – abzüglich 0,75 Prozentanteilen dynamisiert. Der Zuschuss für die Geschäftsstelle beträgt 450.000 € und wird ab 2025 jährlich mit 2,5% dynamisiert.
2. Der Kreistag beschließt die Allgemeine Vorschrift als Richtlinie für die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Waldshuter Tarifverbund (WTV GmbH) als Höchstattarif gemäß Anlage 2.

Sachverhalt:

1. Allgemeines / Einleitung

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) wurde am 1. April 1997 mit dem Ziel einer verstärkten Förderung des ÖPNV im Landkreis Waldshut gegründet. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet wurde ein einheitlicher Verbundtarif zunächst im Zeitkartenbereich und seit 2005 auch im Einzelfahrscheinbereich (Vollverbund) eingeführt. Auch kundengerechte grenzüberschreitende Fahrscheine zu den Nachbarverbünden konnten besonders im Zeitkartenbereich realisiert werden.

Die Tarifwelt hat sich 2023 völlig verändert und wurde auf den Kopf gestellt. Nun werden in den Hauptsegmenten – neben unseren Tarifvorgaben – die sehr günstigen Tarife vom Land (bwtarif und Jugend-TicketBW) und vom Bund (Deutschland-Ticket) vorgegeben. Die Tarife der Verbünde spielen nur noch eine geringe Rolle.

Zur Entwicklung: Über Jahre hinweg hat sich der Verbundtarif gut entwickelt und es wurden in Südbaden bereits früh über die Verbundgrenzen hinaus gute und kundenfreundliche Tarife gestaltet. Darüber hinaus gibt es seit Dezember 2018 für die Verbundgrenzen überschreitenden Verkehre, ohne solche passenden Übergangslösungen, den landesweiten Baden-Württemberg-Tarif (bwtarif) für streckenbezogene Einzelfahrscheine und seit Dezember 2020 Monatskarten und Abos. Seit 1. März 2023 wurde des Weiteren das Jugend-Ticket BW (JTBW) für Schüler, Auszubildende, Jugendliche und Studenten vom Land gewünscht und umgesetzt: Das entsprechende Jahres-Ticket, mit welchem man landesweit den Nahverkehr nutzen kann, kostet 365 €/Jahr bzw. 30,42 €/Monat (nur als Abo). Bei einer Zuschussquote von 70 % vom Land musste der Landkreis dieses „Angebot“ annehmen. Damit ist die Tarifhoheit des Landkreises in diesem sehr starken Fahrgastsegment nicht mehr existent. Auch im zweiten starken Segment der Erwachsenen-Zeitkarten, wurden vom Bund mit dem im Nahverkehr deutschlandweit gültigen Deutschland-Ticket (D-Ticket) verbindliche Vorgaben gemacht. Es gilt seit 1. Mai 2023 zum Preis von 49 €/Monat (nur als Abo, aber monatlich kündbar). Auf diese beiden überregionalen Landes-/Bundesangebote sind neben den bisherigen Stammfahrgästen – den Abokunden des WTV – auch viele Fahrgäste umgestiegen, die bis dato mit Monatskarten (WT-Tickets), Einzel- oder Tageskarten des WTV unterwegs waren. Damit fließen wesentliche Fahrgeldeinnahmen des WTV, die zur Refinanzierung des ÖPNV notwendig sind, in überregionale Fahrkartenprodukte ab. Zwar erhält der WTV bzw. seine die Fahrleistung erbringenden Verkehrsunternehmen seinen Tarif vorerst voll ausgeglichen, aber die Verkehrsunternehmen und auch der Landkreis mit ihren bisherigen Vorgaben zum Höchsttarif haben die Tarifhoheit verloren. Somit kann der WTV mit den Verkehrsunternehmen bzw. der Landkreis nicht mehr mit dem Tarifsortiment und damit den Fahrpreisen steuern oder aus den Erlösen bzw. Mehrerlösen das Fahrplanangebot mitgestalten. Wir stellen im Jahr 2023 einen bedenkenswerten Paradigmenwechsel fest: Tarifeinnahmen werden in erheblichem Umfang in staatliche – ggf. ungesicherte – Zuschüsse umgewandelt, die jährlich neu zu erbringen sein werden.

Der „eigene“ Tarif des WTV – bei dem der Landkreis größter Gesellschafter ist – spielt derzeit mit den D-Tickets und dem JTBW nur noch eine untergeordnete Rolle. Gleichzeitig steigen die Kosten, um die Vertriebsvorgaben und Abrechnungsmodalitäten für diese Tickets vor Ort erfüllen zu können. Die volle Finanzierung des D-Tickets ist 2024 und 2025 nur bedingt gesichert und ab 2026 völlig offen, da keine Finanzierungszusage des Bundes vorliegt. Sehr schnell könnten alle WTV-Tarife – auch die Zeitkarten – wieder eine entscheidende Rolle in der Region zurückerhalten. Sie müssen deshalb derzeit zwingend parallel erhalten und weitergeführt werden.

Im ÖPNV spielt neben günstigen Tarifen insbesondere auch die Qualität (Fahrzeuge, Fahrkomfort) und das Fahrplanangebot eine entscheidende Rolle. Nur wenn alle drei genannten Säulen entwickelt werden, entsteht ein stabiler ÖPNV und eine nachhaltige Nachfrage nach Bussen und Bahnen. Angesichts der hohen dauerhaften Ausgaben im Ticketbereich für D-Ticket und JTBW ist zu befürchten, dass die Entwicklung von Qualität und Fahrplan auf der Strecke bleiben könnten. Dabei ist es wünschenswert, dass das Land und der Bund gerade hierfür nun weitere Mittel bereitstellen, ansonsten wird man das hoch gesteckte Ziel der „Verdoppelung der Fahrgastzahlen in BW bis 2030“ nicht erreichen können.

Allerdings behält der WTV – neben dem weiterhin notwendigen Zuschuss für ein günstiges Tarifangebot – folgende wichtige Funktionen:

- die Betreuung und Weiterentwicklung eines einheitlichen Tarifsystems unter bestmöglichem Einbezug von Bundes- und Landeswünschen sowie der Deutschen und Schweizer Verbundnachbarn
- die Durchführung und Weiterentwicklung eines einheitlichen Verfahrens (Einnahmenaufteilung) für die Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen und der Zuschüsse (Landkreis, Land, Rettungsschirme, Sonder-Tickets) mit den Verkehrsunternehmen
- die Konzeption und Durchführung von einheitlichen Werbe- und Marketingmaßnahmen für die Bus- und Bahnnutzung im Landkreis Waldshut einschließlich der Mitwirkung bei Marketingprojekten der Verkehrsunternehmen für Verbundthemen
- den Vertrieb der im Abonnement angebotenen WTV-Fahrausweise durch das WTV-AboCenter: Erstellung, Versand, Abrechnung der Fahrausweise; Kundeninformation und -betreuung; Inkasso und Mahnverfahren
- Betreuung und Durchführung des Schüler-Aboverfahrens: Erstellung, Versand und Abrechnung der Fahrausweise; Kundeninformation und -betreuung; Inkasso und Mahnverfahren
- Betreuung und Durchführung des Fahrkartenvertriebs für Kindergartenkinder: Erstellung, Versand und Abrechnung der Fahrausweise mit den Kindergartenträgern
- kompetente Beratung und Information aller Fahrgäste im Landkreis Waldshut durch Personal aus der Region im WTV-KundenCenter

Darüber hinaus hat der WTV in den letzten Jahren folgende Funktionen zusätzlich erhalten:

- Entwicklung einer nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungslogik
- Berechnungs- und Abrechnungsstelle der Mittel aus den Corona Rettungsschirmen (2020 bis 2022; Restabwicklung 2022 steht noch aus)
- Berechnungs- und Abrechnungsstelle der Mittel aus dem Schadensausgleich für das Jugend-Ticket BW für 2023 ggf. ff
- Berechnungs- und Abrechnungsstelle der Mittel aus dem Schadensausgleich für das Deutschland-Ticket für 2023 ff
- Weiterentwicklung digitaler Vertriebswege
- Zusammenarbeit und Unterstützung der Mobilitätsagenturen Bad Säckingen und St. Blasien, ebenso SBG-Kunden-Center Waldshut
- Unterstützung bei der Fahrplandatenverwaltung und der Einführung der Automatischen Fahrgastzählsysteme (AFZS)
- Kooperation mit den Car-Sharing-Anbietern und mit Taxiunternehmen (beabsichtigt)
- Entwicklung hin zum Mobilitätsdienstleister der Region

Da der WTV ein Mischverbund mit 50%-iger Landkreis-Beteiligung ist, können wir als Landkreis stets direkt mitsteuern und -gestalten. Dabei sind wir nicht von weiteren, ggf. dominierenden, Aufgabenträgern abhängig. Wir können somit unsere Bedürfnisse als Aufgabenträger vor Ort einfach, schnell und zielgenau einbringen und so den ÖPNV in unserer Region gut mitgestalten.

Wo sinnvoll oder notwendig, wie bei automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS), Handy-Ticket, digitalen Chip-Karten, arbeiten wir mit anderen Aufgabenträgern und Verbünden eng zusammen.

Unser Verbund, der WTV, ist wichtiger denn je. Wir erhalten im Mobilitätsbereich und Nahverkehr durch die notwendige Verkehrswende (CO²-Problematik und Klimaschutz) und die Vorgaben des Landes immer mehr und weitreichendere Aufgaben. Diese können wir als Landkreis – zumindest in den nächsten Jahren – nicht ohne unsere enge Zusammenarbeit mit dem WTV bewältigen. Dies gilt ebenso für den Linienbusverkehr, wo wir mit den Verkehrsunternehmen, insbesondere der SBG-Südbadenbus, zielgerichtet zusammenarbeiten. Auch die übrigen Partner im Netzwerk wie die Mobilitätsagenturen, die Gemeinden, etc. sind sehr wichtig, um die Mobilität und den Nahverkehr weiter voranzubringen.

Wir müssen prüfen wie wir uns in den nächsten Jahren positionieren und aufstellen wollen, um ab 2028 den aktuellen und anstehenden Veränderungen in der ÖPNV-Welt, gerade auch i.V.m. den dann nach und nach auslaufenden Genehmigungen für die Linienbündel, zukunftsfähig gerecht zu werden.

Deshalb ist es jetzt und bis dahin wichtig in allen Teilbereichen des Nahverkehrs bestmögliche Kontinuität zu bewahren, um die notwendigen strukturellen Veränderungen in Ruhe gut abzuwägen zu können und den besten Weg für den Landkreis Waldshut und seinen Nahverkehr zu suchen und zu finden.

2. Rechtliche Grundlagen: Verbundvertrag und allgemeine Vorschrift / Richtlinie

Die vertragliche Basis des 1997 gegründeten Waldshuter Tarifverbundes (WTV) stellt dessen Gesellschaftsvertrag sowie der Verbundvertrag zwischen dem Landkreis Waldshut, dem WTV und den dort zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen in der jeweils gültigen Fassung dar. Der laufende Verbundvertrag hat eine Laufzeit von 01.01.2019 bis 31.12.2023 und ist damit zu verlängern. In diesem Vertrag ist geregelt, dass die Verkehrsunternehmen verpflichtet sind, den tariflich abgesenkten und einheitlichen Verbundtarif (incl. Übergangstarifen) auf allen im Landkreis betriebenen Schienenstrecken und Buslinien anzuwenden. Der Landkreis hat sich dazu verpflichtet, den Verkehrsunternehmen die aus dem Verbundtarif gegenüber dem jeweiligen Haustarif resultierenden Mindereinnahmen unter Einschluss der Landesförderung bis zu einem vereinbarten Höchstbetrag (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) auszugleichen. Ziel ist es, den ÖPNV in seiner Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Individualverkehr durch einen attraktiven Tarif zu fördern. Hier spielen die o.g. neuen Tarifwünsche des Landes und Bundes entsprechend hinein und müssen berücksichtigt werden. Diese von dort gesetzten Höchsttarife müssen dann auch von den Akteuren – dem Land (zumindest im bisherigen Rahmen) und dem Bund – dauerhaft voll finanziert werden.

Mittelfristiges Ziel ist es ferner, das befriedigende bis gute ÖPNV-Angebot im Landkreis als Teil der Daseinsvorsorge unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu erhalten, weiter zu entwickeln und möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern nutzbar zu machen.

Es gilt nun den Verbundvertrag zu verlängern bzw. anzupassen und eine sogenannte allgemeine Vorschrift in Form einer Richtlinie für die Höchsttarife zu erlassen.

Die Rahmenbedingungen für den Verbundvertrag haben sich im Zeitablauf verändert:

So wird der Tarif-Zuschussbetrag der Schiene (DB Regio AG) künftig nach dem neuen Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) vom Aufgabenträger der Schiene, d.h. dem Land BW erbracht. Das entlastet den Landkreis Waldshut zunächst um ca. 1,3 Mio. €/Jahr. Im Gegenzug entfällt die Verbundförderung von 760.500 € (vgl. § 9 ÖPNVG). Gesamthaft führt dies zu einer deutlichen Entlastung des Kreiszuschusses an die Verkehrsunternehmen im Landkreis (Tarif-Zuschuss).

Die Kostenzuweisung des Kreises für das Betreiben der WTV-Geschäftsstelle, die sogenannten Regiekosten, haben über fünf Jahre stagniert und werden nun auf 450.000 € (Erhöhung um 80.000 €: fünf Jahre keine Dynamisierung und absehbare Mehrkosten für den digitalen Vertrieb) erhöht und künftig mit 2,5% jährlich dynamisiert. Die Verkehrsunternehmen beteiligen sich mitt-

lerweile mit ca. 200.000 €/Jahr an den Regiekosten. Sollten die Regiekosten im Vertragszeitraum weiter steigen, geht dies grundsätzlich zu Lasten der Verkehrsunternehmen.

Der Verbundvertrag selbst wird mit kleinen Anpassungen und dem Anpassen hinsichtlich des Tarifizuschusses der Schiene (DB Regio) beibehalten.

Um den Vertrag bzw. den Ausgleich der (Bus-)Verkehrsunternehmen und die Vorgabe für die „Höchsttarife“ im WTV zu trennen, wird ab 1. Januar 2024 eine allgemeine Vorschrift für die Höchsttarife beschlossen (siehe Anlage 1), um nach außen sichtbar mehr Transparenz herzustellen und einer Überkompensation vorzubeugen.

3. Bilanz des Waldshuter Tarifverbundes (WTV)

Die Bilanz des WTV aus 25 Jahren gelebtem ÖPNV-Verbund kann sich sehen lassen. Das Tarifangebot ist so attraktiv, dass zahlreiche Bürgerinnen und Bürger auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind, wie die Zahlen belegen. Auch die durch Bund und Land mitfinanzierten Tarifprodukte wirken sich positiv aus:

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den Zeitkarten und Einzelfahrscheinen kann den Schaubildern der Anlage 2 „WTV Entwicklung 1998 – 2022“ entnommen werden.

Diese Zahlen belegen, dass der Öffentliche Personennahverkehr erheblich an Bedeutung gewonnen hat und dass ihn immer mehr Bürgerinnen und Bürger nutzen. Aktuell sind werktäglich knapp 50.000 Fahrgäste (*Umstellung von Personen auf Fahrgäste = Einstiege*) im Landkreis Waldshut mit Bus und Bahn unterwegs. Diese Entwicklung wurde durch eine stetige Verbesserung des Tarifangebotes – gerade durch die Abos für Schüler, Erwachsene, Senioren und Job-Tickets – i.V.m. mit der positiven Entwicklung im Fahrplanangebot („Weg der kleinen Schritte“) und bei der Qualität – insbesondere im Busbereich – möglich.

Hinweis: In den Jahren 2020 bis 2022 hat die „Corona-Zeit“ zu erheblichen Einbußen bei den Fahrgastzahlen beispielsweise durch Homeoffice, Unterrichtsausfall und eingeschränktem Fahrplanangebot geführt. Nun ist die Erwartung für 2023, dass durch die neuen Tarifangebote im Abonnement, JTBW und Deutschland-Ticket, also durch „Niedrigpreisangebote“ die Vor-Corona-Fahrgastzahlen von 2019 in etwa wieder erreicht werden. Die abschließende Fahrgastbilanz 2023 bleibt zwar noch abzuwarten, aber die Anzahl Fahrgäste pro Werktag bisher im Jahr 2023 (vgl. Anlage 2) erreicht nahezu den Durchschnittswert von 2022 – und dieser war durch das Dumpingangebot 9 €-Ticket positiv beeinflusst – und nähert sich dem Vor-Corona-Wert von 2019 sukzessive an.

Allerdings ist durch die preisreduzierten Landes-/Bundestickets offensichtlich: auch wenn die ohnehin guten Fahrgastzahlen noch deutlich steigen würden, werden die Fahrgelderlöse der Vor-Corona-Zeit auch auf lange Sicht nicht mehr erreicht werden. Diese wurden zur Refinanzierung des ÖPNV im Kreis genutzt, d.h. zusätzliche öffentliche Mittel von Bund/Land werden dauerhaft notwendig sein. Vor diesem Hintergrund ist die andauernde Diskussion um die konkrete Finanzierung dieser Tickets nur schwer verständlich und könnte dem ÖPNV hier und überregional eher schaden.

Mit Aktionen für verschiedene Nutzergruppen wirbt der WTV stetig (Aktion 4 für 3 - vier Monate fahren für den Preis von drei Monaten), Aktion Neubürger, DB-Automaten- und Busschulungen, Kooperationen mit Car-Sharing oder Veranstaltern, Neubürgermarketing, Besuche von Gemeinden, Firmen und Messen, Info-Stände, etc.) für Bus und Bahn und informiert, um Neukunden gewinnen.

Der WTV hat – im Gegensatz zu vielen anderen Verbünden – eine Geschäftsstelle mit KundenCenter. Dieses wird von fachkundigem Personal aus der Region für die Region betrieben und ist sehr gut frequentiert. Die Fahrgäste erhalten kompetent Auskunft über die Mobilitätsangebote im Landkreis und darüber hinaus. Auch die vom WTV unterstützten Mobilitätsagenturen in Bad Säckingen und St. Blasien runden das Informations- und Verkaufsangebot ab.

4. Wer profitiert von den günstigen WTV-Tarifen?

Alle Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste können von den günstigen WTV-Tarifen und den von Land und Bund initiierten Tarifen profitieren, wenn sie Bus und Bahn im Landkreis und darüber hinaus nutzen. Die Bevölkerung und die Besucher unseres Landkreises sind darauf angewiesen, die Zentren Basel, Zürich, Schaffhausen und Freiburg zur Arbeit, zu Geschäftsterminen, in der Freizeit und im Urlaub (KONUS) bequem und schnell erreichen zu können. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft und die Unternehmen. Durch den BW-Tarif, das JTBW und das Deutschland-Ticket wurden die Nutzungsmöglichkeiten im Nahverkehr deutlich erweitert bzw. deutschlandweit geöffnet, was für die Kunden ein großer Vorteil ist. Verbundgrenzen spielen keine Rolle mehr, was durch einen erheblichen Einsatz von Steuermittel erkaufte wurde.

Der Nutzen ist somit sehr breit gestreut. Es profitieren nicht „nur“ direkt die Fahrgäste, sondern die gesamte Umwelt und das Klima durch weniger Lärm, Abgase, Stau und CO²-Ausstoß.

5. Zukunftsaussichten des ÖPNV

Vor dem Hintergrund des spürbaren Klimawandels, steigender Benzin-/Energiekosten, steigender Pkw-Kosten, Parkraumknappheit, Parkraumbewirtschaftung, Demographie (ältere werdende Bevölkerung) und dem wachsenden Bewusstsein gegenüber der Umwelt, dürfte die Bedeutung des ÖPNV in Zukunft weiter zunehmen.

Um den ÖPNV weiterhin attraktiv zu gestalten gilt es, das vorhandene befriedigende bis gute Angebot zu erhalten und immer wieder mit kleinen Veränderungen, ausgerichtet an den Bedürfnissen der Kunden, weiterzuentwickeln. Günstige Tarife sind vorhanden. Nun gilt es die Qualität und die Taktung bei Bus (ggf. Regiobuslinien) und Bahn (Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, Reaktivierung der Wutachtalbahn und Wehraltalbahn) zu erhöhen.

6. Finanzielle Auswirkungen für den Landkreis Waldshut

Gemäß Verbundvertrag leistet der Landkreis Waldshut derzeit für die Anwendung des Verbundtarifs einen Pauschalbetrag in Höhe von 4.810.225 € + Regiekosten 370.000 € (2023), davon Land BW 760.500 €. Das Land beteiligt sich künftig nicht mehr an den Verbundkosten hinsichtlich Tarif und Geschäftsstelle (vgl. Punkt 2.). Im Gegenzug müssen wir keinen Tarifausgleich mehr an die Schiene bzw. DB Regio leisten (ca. 1,3 Mio. €/Jahr). Gesamthaft bringt das dem Landkreis eine Kostenminderung von rund 500.000 €. Wir sehen aktuell nicht, dass das Land uns diesen Betrag auf anderem Wege in Rechnung stellen kann und wird.

Es gilt nun zu entscheiden in welche Höhe der Tarifizuschuss an die Verkehrsunternehmen dynamisiert werden soll, um den Tarif günstig zu halten. Indirekt hängt davon auch ab, ob und inwieweit die SBG-Südbadenbus weiterhin eigenwirtschaftliche Verkehre gestalten kann. Dabei gilt es folgendes zu berücksichtigen:

- Die Mittel nach § 15 ÖPNVG für die „Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger“ (ca. 6,0 Mio. €/Jahr) werden aktuell und soweit absehbar nicht dynamisiert.
- Die Tarifierhöhungen werden im Rahmen der Inflation vorgenommen.
- Die Energiekosten werden überproportional steigen.
- Die Personalkosten werden deutlich steigen.

Damit die eigenwirtschaftlichen Verkehre weiterhin zumindest bis 2028 (Ablauf der Linienbündel Ende 2027, 2029 und 2031) einigermaßen vernünftig haltbar sind, sollte eine fünfjährige Vertragslaufzeit mit einer angemessenen Dynamisierung des Tarifizuschusses erfolgen. Wir sehen diese beim BW-Index – Gesamtkosten-Index des Vorjahres (Fortschreibung) –, der vor kurzem landesweit für diesen Zweck, d.h. für den ÖPNV mit Linienbussen entworfen wurde. Von diesem Index würden wir jedoch leicht um 0,75%/Jahr nach unten abweichen, da wir gewisse „Effizienzgewinne“ der Verkehrsunternehmen in den Kosten erwarten. Mehrerlöse durch mehr Fahrgäste können aufgrund der verkaufsstarken Niedrigpreisangeboten nicht erwartet werden, hier besteht eher sogar die Gefahr von Mehrkosten durch die Notwendigkeit von einem erhöhten Fahrzeugeinsatz. Durch die genannte Laufzeit und die Dynamisierung leistet der Landkreis einen erheblichen Betrag zur Planbarkeit und Sicherung der Verkehre der Linienbusunternehmen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Deutschland-Ticket stellt nun die deutsche ÖPNV-Landschaft in Sachen Tarif und Finanzierung auf den Kopf. Auch die Verbünde müssen sich hier anpassen, d.h. die Niedrigpreisangebote anbieten, digitalen Vertrieb sicherstellen und Ausgleichsleitungen berechnen und einfordern. Die Aufgabenträger müssen die Veränderungen stetig beobachten, wachsam sein, begleiten und ggf. reagieren. Ob das Deutschlandticket die erhoffte Mobilitätswende bringen wird ist zu bezweifeln. Denn nicht nur der Tarif entscheidet, ob die Nutzung des Nahverkehrs dem Individualverkehr vorgezogen wird, sondern auch das Angebot und seine Qualität. Schlussendlich ist die Balance zwischen Tarif, Angebot und Qualität für die ÖPNV-Nutzung entscheidend.

Wir müssen genau betrachten wie die Tarifizuschüsse des Bundes und des Landes ausfallen und dass diese von dort voll bzw. im bisherigen Umfang finanziert werden. Dennoch werden wir uns von diesen Niedrigpreisangeboten kaum abkoppeln können, da wir diese ansonsten unseren Bürgerinnen und Bürgern und Gästen nicht anbieten können.

Die absehbaren Rahmenbedingungen für die Unternehmen bzw. den Verbund besonders günstige Tarife anzubieten, werden in den nächsten Jahren grundsätzlich in etwa unverändert bleiben: Stabile Schüler-/Azubi- und Erwachsenenfahrpasszahlen, stagnierende/nicht dynamisierte Zuschuss-Beiträge des Landes aus § 15 ÖPNVG an den Kreis bei steigenden Kosten für die Verkehrsleistungen. Eine angemessene dynamisierte Verbundförderung des Landkreises ist angezeigt.

Die Tarifizuschüsse zum Verbund sollen sich künftig jährlich entsprechend dem BW-Index abzüglich 0,75% erhöhen – dies auf einer abgesenkten Basis von ca. 3,5 Mio. € Gesamtzuschuss in 2023. Um weiterhin gesamthaft im ÖPNV einschließlich der Schülerbeförderung erfolgreich zu sein und die eigenwirtschaftlichen Busverkehre bis auf weiteres zu erhalten, ist aus Sicht der Verwaltung die oben genannte jährliche Anpassung im annähernden Bereich des BW-Indexes (Anwendung vom Land empfohlen) zwingend notwendig. Die Strategie der eigenwirtschaftlichen Busverkehre ist – vorerst – weiterhin wirtschaftlich für den Landkreis sinnvoll, die notwendigen Dynamisierungen sind somit finanziell notwendig und vertretbar.

Fazit:

Die Verwaltung empfiehlt unter Abwägung der notwendigen Förderung zum Erhalt des befriedigenden bis guten Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Waldshut, der eigenwirtschaftlichen Verkehre und einer sparsamen Haushaltsführung der Verlängerung des Verbundvertrages einschließlich genannter Dynamisierung zu entsprechen.

Es kann und wird weiterhin durch die günstigen Tarife eine gewisse Erhöhung der Fahrgastzahlen – bei zu erwartender Abnahme der Fahrgeldeinnahmen – erreicht werden können, aber für deutlich mehr Fahrgäste muss auch das Fahrplan-Angebot ausgebaut und eine höhere Qualität – Zuverlässigkeit Schiene, Barrierefreiheit, etc. – erreicht werden. Hier sind wir mit einem Bündel an verschiedenen Maßnahmen auf einem guten Weg.

Hinweis:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr hat in der Sitzung vom 15. November 2023 das Thema vorberaten und empfiehlt dem Kreistag einstimmig die Zustimmung zum genannten Beschlussvorschlag.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Im Jahr 2024 entstehen Kosten für die Verbundförderung für die Tarifabsenkung von ca. 3,67 Mio. € und für die Regiekosten 450.000 € (entspricht beides den Haushaltsansätzen).

Ab 2025 würden die genannten Beträge jährlich mit dem um 0,75% abgesenkten BW-Index und die Regiekosten mit 2,5 % fortgeschrieben. Die notwendigen Beträge werden ab 2025 in die Haushalte eingeplant.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Allgemeine Vorschrift/Richtlinie „Gemeinschaftstarif/Höchsttarif“

Anlage 2: Kennzahlen WTV