



26.09.2011

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

**Nahverkehrsplan - Berichterstattung über die Entwicklung der Maßnahmen aus dem  
Nahverkehrsplan/des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Waldshut**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Verwaltungs- und Finanzausschuss	12.10.2011	öffentlich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Verwaltungs- und Finanzausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

## **Sachverhalt:**

Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 den Nahverkehrsplan 2006 bis 2011 beschlossen. Dabei wurde die Verwaltung gebeten, jährlich über die aktuelle Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Waldshut zu berichten.

## **Allgemeines zum ÖPNV**

Die Bedeutung des ÖPNV ist weiter gestiegen. In 2010 hatte der WTV mit 13.101.636 Fahrgästen (Einstiege) ein plus von 0,5 % gegenüber dem Vorjahr (2009: 13.048.409 und 2008: 12.931.269). Greifbarer ausgedrückt: Werktäglich sind im Landkreis Waldshut über 21.500 Menschen mit Bus und Bahn unterwegs.

Zu den genannten Fahrgästen kommen 468.353 KONUS-Fahrgäste, welche nun auch statistisch erfasst werden. Insgesamt hatte der WTV 2010 damit 13.569.989 Fahrgäste.

Durch den stetigen Anstieg der Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot wieder leicht verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Wanderbusse, Radbusse, Weizen-Shuttle und Eis-Disco-Bus bei. Die über drei Jahre angebotenen Oldtimer-Fahrten können im laufenden Jahr nicht mehr angeboten werden. Die Firma Reinschmidt kann das Fahrzeug nicht mehr zur Verfügung stellen und die Fahrgastzahlen waren mit knapp 400 Fahrgästen bei 20 Fahrtagen rückläufig.

Im Jahr 2011 konnte dank gelungener Zusammenarbeit von neun Gemeinden, der Südbadenbus GmbH, dem Waldshuter Tarifverbund und dem Landkreis ein neuer Freizeitbus „Südschwarzwald“ eingerichtet werden. Das Konzept ist auf drei Jahre angelegt und bietet an Sonntagen eine Vernetzung aller Tourismusziele in der Region zwischen dem St. Blasier Land – Schluchsee – Rothauser Land – Bonndorf/Wutachschlucht – Stühlingen-Weizen (Sauschwänzlebahn/Weizen-Shuttle).

Nachdem der Waldshuter Tarifverbund (WTV) im Jahr 2010 auf eine Tarifierhöhung verzichten konnte, mussten die Tarife zum 1. August 2011 um durchschnittlich 3,4 % erhöht werden. Diese Tarifierhöhung erstreckt sich auf zwei Jahre und ist im Vergleich zur Erhöhung der Kraftstoffpreise moderat. Beispielsweise kostet nun eine Schülermonatskarte 34 €.

Die zum 1. Oktober 2010 mit dem RVL RegioVerkehrsverbund Lörrach eingeführte Nachbarkarte (eine Zone WTV und eine Zone RVL) wurde sehr gut angenommen. In den ersten 10 Monaten wurden über 7.500 Monatskarten verkauft.

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. Es ist weiterhin anzustreben, die durch den demographischen Wandel leicht sinkenden Schülerzahlen und folglich rückläufige Schülermonatskarten durch die positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisarten aufzufangen. Auch wenn dieses Ziel 2010 wieder erreicht wurde, so wird es Jahr für Jahr schwieriger werden, diese große Herausforderung zu meistern.

Die Feriengäste besonders der KONUS-Gemeinden (Kostenlose Nutzung der Nahverkehrsmittel für Schwarzwaldurlauber) lasten gerade die Busse und Züge zu schwächer frequentierten Zeiten am Wochenende, in der Ferienzeit und in den Randlagen aus. Nachdem aktuell Stühlingen und Wutach der KONUS-Vereinbarung beigetreten sind, beteiligen sich nun 18 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste die erwähnten saisonalen Angebote.

## **Fahrgastzahlen**

Die Entwicklung der Monatskarten des Waldshuter Tarifverbundes zeigt, dass es weiterhin gelungen ist, die Bevölkerung vom Öffentlichen Personennahverkehr zu überzeugen. Hierzu tragen auch die kleinen aber stetigen Verbesserungen am Angebot bei.

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten um 4,3 % (Vergleich 2010 mit 2009) auf 46.937 Stück/Jahr gesteigert werden. Die Schülermonatskarten verringerten sich aufgrund der sinkenden Schülerzahlen (demographische Entwicklung – Rückgang der Schülerzahlen um ca. 2,5 %/Jahr bis 2020) um lediglich 0,8 % auf 161.234 Stück/Jahr.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen sank um 3,5 % auf 750.172 Stück/Jahr (durchschnittlich 2.055 Stück/Tag). Gründe hierfür sind der verstärkte Kauf von Erwachsenen Monatskarten (+ 4,3 %), der Zuwachs an höherwertigeren Fahrkarten (24-h-Karten) und der Zuwachs an KO-NUS-Gemeinden (Wegfall von Einzelfahrscheinen).

Die Fahrgastzahlen des 1. Halbjahres 2011 entsprechen in etwa dem Trend des Vorjahres. Bei den Einzelfahrscheinen konnte der Rückgang gestoppt werden und die Zahlen sind konstant.

## **Verkehrsangebot Zug**

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2010 kleine Änderungen erfahren:

### Hochrheinstraße:

- Neue Fahrt im Schülerverkehr  
Waldshut ab 07:00 Uhr mit Halt an allen Stationen im Landkreis Waldshut – Bad Säckingen an 07:25 Uhr. Diese zusätzliche Vorfahrt mit einem VT 628 mit 140 Sitzplätzen des 10 Minuten später folgenden Schülerzuges wird sehr gut angenommen. Seither ist das Kapazitätsproblem Richtung Bad Säckingen zur 1. Schulstunde gelöst.
- Ansonsten keine wesentlichen Änderungen.

Die Qualität des Schienenverkehrs war besonders im 2. Halbjahr 2010 sehr unbefriedigend. Die Verwaltung hat sich immer wieder für die Qualität, insbesondere des InterRegioExpress (IRE) eingesetzt und Abhilfe bei Mängeln gefordert. Auch Themen wie Zugausfälle und Kapazität, wurden mit DB Regio diskutiert. Die DB wird sich auch zukünftig bemühen, die Mängel gering zu halten. Ein Ersatz der IRE Züge ist jedoch nicht möglich, da vergleichbare Fahrzeuge für den Dieseleinsatz am Markt nicht zur Verfügung stehen und im Hinblick auf die Elektrifizierungsinitiative der Hochrheinstraße auch nicht angeschafft werden könnten. Bis zu einem Systemwechsel auf elektrisch wird es deshalb zu keinem Ersatz kommen.

Die Qualität des Verkehrs, auch des IRE, hat sich im 1. Halbjahr 2011 nach und nach verbessert. Es konnten auch konkrete direkt sichtbare Verbesserungen erreicht werden wie der bereits genannte zusätzliche Schülerzug (seit Fahrplanwechsel) oder der Einsatz von zwei Einheiten VT 611 auch Montag bis Donnerstag beim IRE 3382 17.01 Uhr ab Singen und IRE 3379 15.42 Uhr ab Basel (seit September 2011).

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ geht schrittweise voran. Das Gutachten für die Leistungsphasen 1 und 2 an DB Netz wurde im Mai 2011 in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse des Gutachtens werden voraussichtlich Mitte nächsten Jahres vorliegen. Wir werden die Gremien hier auf dem Laufenden halten.

### Strecke Koblenz – Waldshut:

Keine Änderungen.

Ausblick: Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB haben uns Anfang September mitgeteilt, dass bei den Zügen der S27 zwischen Baden und Waldshut ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 grundsätzlich ein Umstieg in Koblenz notwendig wird.

Grund für diesen Umstieg ist der künftige Einsatz von modernisierten Domino-Triebwagen, welche ein höheres Gewicht haben. Nach Aussagen von DB Netz und SBB Infrastruktur können diese schwereren Fahrzeuge der Eisenbahnbrücke zwischen Waldshut und Koblenz/CH nicht zugemutet werden.

Diese Nachricht hat uns völlig überrascht. Ein zusätzlicher Umstieg in Koblenz ist für uns nicht akzeptabel. Seit Jahren haben alle Beteiligten den Schienenverkehr über die Grenzen hinweg attraktiver gestaltet und die Fahrgastzahlen konnten wesentlich gesteigert werden. Berufspendler in die Schweiz und Einkaufspendler nach Deutschland nehmen dieses interessante Angebot immer stärker an.

Ein regelmäßiger Umstieg für ein kleines Teilstück von Koblenz nach Waldshut macht den Verkehr unattraktiver. Es ist zu befürchten, dass ÖPNV-Kunden zum Pkw zurückkehren und somit die schwierige Verkehrssituation an der Pkw-Brücke mit Zollanlage und dem regelmäßigem Stau noch schwieriger werden lässt.

Herr Oberbürgermeister Albers und Herr Landrat Bollacher haben sich deshalb in einem Schreiben an Herrn Minister Herrmann gewandt, damit der geplante Umstieg in Koblenz/CH vermieden wird. Weiter haben sie den Minister gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die Eisenbahnbrücke Koblenz/CH – Waldshut schnellstmöglich in einen Zustand versetzt wird, dass sie zuverlässig den notwendigen schienenverkehrlichen Anforderungen des anstehenden Nahverkehrs der nächsten 50 Jahre Stand hält.

### SBB-Strecke Schaffhausen – Bülach

Das Thema „Wegfall des Bahnhofes Altenburg“ haben wir in Abstimmung mit der Gemeinde Jestetten weiter begleitet. Im Rahmen der Planfeststellung des Regierungspräsidiums Freiburg wurde der Haltepunkte aufgehoben und er wird seit Dezember 2010 nicht mehr bedient. Für den Zeitraum Dezember 2010 bis Dezember 2012 konnte erreicht werden, dass von Schweizer Seite ein Schienenersatzverkehr (Abnahme aller Züge in Altenburg und entsprechende Zuführung der Busse zu den Abfahrtszeiten) eingerichtet wird. Die Fahrgastzahlen der vergangenen Monate zeigen, dass Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten gut angenommen werden. Die Verbindungen in den Rand- und Zwischenlagen haben geringe Fahrgastzahlen. Für die Zeit ab Dezember 2012 werden die Gemeinde Jestetten, die Südbadenbus, welche Altenburg bereits heute bedient und der Landkreis als Aufgabenträger des Busverkehrs gemeinsam ein - möglichst eigenwirtschaftliches - Fahrplanangebot erstellen. Ein Fahrtenangebot lediglich für einzelne Fahrgäste wird nicht finanzierbar sein, sodass es aus derzeitiger Sicht zu erheblichen Reduzierungen kommen wird.

Fahrplanentwurf des ZVV ab Dezember 2012:

Die negativen Auswirkungen der Versetzung des Studentaktes um 30 Minuten auf der S22 (Schaffhausen – Bülach) ab Dezember 2012 im Schülerverkehr zur 1. und nach der 6. Schulstunde von Jestetten und Lottstetten nach Singen und zurück werden durch zwei direkte Zusatzzüge ausgeglichen.

Die negativen Auswirkungen im Berufsverkehr Richtung Zürich (Wegfall von Zusatzzügen für Jestetten) bleiben voraussichtlich teilweise bestehen. Zwar werden die Züge 17.07 Uhr und 18.07 Uhr ab Zürich an den deutschen Bahnhöfen halten, weitere Fahrplanverbesserungen

gegenüber dem Entwurf sind nicht absehbar. Ab Dezember 2015 sollen die Züge im Halbstundentakt verkehren.

### **Verkehrsangebot Bus**

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren nahezu vollständig erhalten werden, auch wenn die Fahrgastzahlen nicht in allen Bereichen völlig zufriedenstellend waren. Weiter konnten auch zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2010 Verbesserungen des Angebotes erreicht werden. Die SüdbadenBus GmbH hat ihr Angebot, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis, aufgrund der insgesamt guten Fahrgastzahlen einschließlich KONUS-Fahrgästen wieder etwas erweitert (siehe Anlage 1). Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, könnten diese über den derzeitigen Fahrplan hinaus Bestand haben.

### **Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2010**

Die EUVO1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die Zuschüsse sollen transparenter werden und einmal jährlich veröffentlicht werden. Die Verwaltung berichtet ohnehin einmal jährlich über den ÖPNV im Landkreis. Diesem Bericht fügen wir nun detaillierte Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV bei.

#### Tarifzuschüsse an die Verkehrsunternehmen im WTV (Ausgleich für den abgesenkten Tarif)

Der Landkreis leistet an die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für einen einheitlichen und abgesenkten Tarif. Es handelt sich dabei um keinen Zuschuss zum Verkehrsangebot (Bus- und Schienenleistungen), sondern zu einem attraktiven Tarif als Grundlage guter Benutzerzahlen.

Der Landkreis und das Land Baden-Württemberg haben folgende Zuschüsse geleistet:

DB Regio (Schiene)	909.505,28 €
Südbadenbus GmbH (SBG)	2.604.876,70 €
Stadtwerke Bad Säckingen	0,00 € (0 €, da überproportionaler Ausgleich über erhöhte Fahrgelder)
Stadt Laufenburg	1.693,02 €
<b>G e s a m t (Tarifzuschuss)</b>	<b>3.516.075,00 €</b> , davon Land BW 661.200 €

#### Zuschüsse zur WTV-Geschäftsstelle

Die WTV-Geschäftsstelle ist zuständig für die Tarifbetreuung und -weiterentwicklung, die Pflege und Weiterentwicklung der Einnahmeaufteilung, die Verteilung der Fahrgelder und Tarifzuschüsse (Volumen: 10,3 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (14.100 Abo-Kunden, 4.100 Kunden je Monat mit Monatskarten, über 3.000 Kunden täglich mit Einzelfahrscheinen, Fahrplanauskünfte, Beratung, Mahnverfahren, etc.).

Landkreis Waldshut	150.000,00 €
Land Baden-Württemberg	150.000,00 €
<b>G e s a m t</b>	<b>300.000,00 €</b>
Beteiligung Verkehrsunternehmen	82.000,00 € (zusätzlich)

Die Verkehrsunternehmen erhalten bzw. beteiligen sich am Gesamtzuschuss zur WTV-Geschäftsstelle mit folgendem Verteilerschlüssel: 77,61 % SBG, 21,79 % DB Regio, 0,39 %

Stadtwerke Bad Säckingen, 0,21 % Stadt Laufenburg. Grundlage dieses Verteilerschlüssels sind die verkehrlichen Erlöse (2009).

### Prüfung der Überkompensation der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen wurden daraufhin geprüft (EUVO 1370/2007), ob sie durch die genannten Zuschüsse mehr Geld im Vergleich mit den ursprünglichen fortgeschriebenen Haustarifen erhalten haben und damit überkompensiert sind. Es wurde dafür ein entsprechendes Rechenmodell entwickelt. Wirtschaftsprüfer testieren die Ergebnisse der Überkompensationsrechnung. Diese Berechnung hat für 2010 ergeben, dass die Einnahmen der vier Verkehrsunternehmen im WTV unter den fortgeschriebenen Haustarifen liegen. Keines der vier Verkehrsunternehmen ist überkompensiert.

### Zuschüsse zu Linienverkehren gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (Schülerverkehr)

SüdbadenBus GmbH 788.627,00 € (Vorjahr: 827.380,00 €)

Diese Zuschüsse sind für Fahrten zu oder von Schulen im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (Anmerkung: früher häufig freigestellter Schülerverkehr). Die Zuschüsse betreffen folgende Linien: 7319, 7320, 7321, 7322.2, 7323, 7324, 7326, 7327, 7328, 7340 und 7342. Diese Linien werden durch Busse der SBG und deren Subunternehmer in einer guten bis befriedigenden Qualität bedient.

Der Landkreis hat diese Zuschüsse seit dem Jahr 2005 pauschaliert. Sie werden seit 2007 beginnend mit ca. 4,5 % und zukünftig (ab 2013) mit 2,25 % abgeschmolzen.

### Sonstige Zuschüsse

Es gibt kleinere Zuschüsse (jeweils unter 14.000 €) des Landkreises zu folgenden Projekten: Wutachschluchtwanderbus, FlexTax Tarifverbund Schaffhausen, Grenzverkehrskonzept Land Baden-Württemberg - Kanton Aargau, Wutachtalbahn.

## **Stand der Maßnahmen des Nahverkehrsplans**

Die nachfolgenden Maßnahmen wurden im Nahverkehrsplan im Rahmen von drei Prioritätsstufen beschlossen. Der Stand der Umsetzung stellt sich wie folgt dar:

### **1. Maßnahmen mit Prioritätsstufe I**

#### 1.1 Maßnahme 6: Direktmarketing/Mobilitätsberatung

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) war auch in den letzten Monaten an öffentlichen Veranstaltungen und Märkten präsent. Mit seinem Stand ging er u. a. bei folgenden Anlässen auf Werbetour und informierte Interessierte zu Bus & Bahn:

- Info von Pkw-Pendlern gemeinsam mit der Stadt Waldshut-Tiengen auf dem Chilbiplatz 20., 21. und 27. September 2010
- Automaten-schulung in Waldshut-Tiengen 11. Mai 2011
- Automaten-schulung in Lauchringen 18. Mai 2011
- Slow-up Laufenburg/Bad Säckingen/Murg, 19. Juni 2011
- Kreissenio-rentag in Görwihl 25. Juni 2011
- Gewerbeschau in Wehr 24./25. September 2011

Bei diesen Veranstaltungen konnten viele Menschen erreicht und ihnen die Vorteile von Bus & Bahn erläutert werden. Diese Aktionen werden auch in Zukunft weitergeführt.

Der WTV will weiter verstärkt Betriebe und Behörden bewerben. Derzeit ist man mit der Fa. Sto, Stühlingen im Gespräch, um zu klären, ob Busverbindungen für die Beschäftigten angepasst werden können und den Mitarbeitern ein Job-Ticket angeboten werden kann. Der Landkreis hat als Arbeitgeber für Dienstfahrten ein übertragbares WT-Ticket beschafft. So können Dienstfahrten mit dem Pkw entfallen.

## 1.2 Maßnahme 8: Überarbeitung Taschenfahrplan

Die SBG hat nun die „Anschlussdarstellung“ der Züge und Busse in den Bustabellen bereits bei vielen Linien im vorliegenden Taschenfahrplan umgesetzt. Es ist beabsichtigt, diese Darstellung bei allen geeigneten Linien mit entsprechendem Umsteigerpotential anzubieten.

## 1.3 Maßnahme 5: Aus- und Neubau von Park & Ride- und Bike & Ride-Anlagen an Schienenbahnhöfen

Die Anlagen sind gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. In Wehr-Brennet wurde eine neue überdachte Bike&Ride-Anlage für zusätzlich 15 Fahrräder in Betrieb genommen. Die Anlagen werden grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Teilweise ist die Kapazitätsgrenze erreicht.

Aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen ist es wünschenswert, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. Dies trägt wesentlich zur Attraktivität des ÖPNV bei und ist ein wesentlicher Beitrag für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

## 2. Maßnahmen mit Prioritätsstufe II

### 2.1 Maßnahme 1: Fahrtenangebot zwischen Bonndorf und Stühlingen erhöhen

Die zum Fahrplanwechsel 2009 erreichten Verbesserungen können weiterhin im Fahrplan angeboten werden.

### 2.2 Maßnahme 2: Ausweitung des Fahrtenangebotes an Werktagen (schulfreien Tagen)

Die zum Fahrplanwechsel 2009 erreichten Verbesserungen können weiterhin im Fahrplan angeboten werden.

### 2.3 Maßnahme 7: Anbindung von Bonndorf, Dachsberg, Görwihl und Weilheim an Samstagen verbessern, ÖPNV-Netz an Sonn- und Feiertagen ergänzen

Die Verbesserungen Todtmoos – St. Blasien konnten in 2010 erhalten werden. Leider wurden die Verbindungen von Dachsberg/Ibach nach St. Blasien und zurück mit durchschnittlich weniger als einem Fahrgast unzureichend genutzt. Deshalb mussten diese Fahrten zum Fahrplanwechsel wieder eingestellt werden.

Hinweise zu 2.1 bis 2.3 und zu den Fahrplanverbesserungen in Anlage 1:

Alle neuen Verbindungen waren umlauftechnisch gut einzubinden und die SBG hat diese auf eigene Kosten eingerichtet. Wir hoffen und wünschen, dass die in diesem Jahr und in vergangenen Jahren 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-/Handlungsspielraum sieht. Nur mit erheblichem finanziellem Engagement des Landkreises oder der Gemeinden könnte eine Mehrverkehr im ländlichen Raum z. B. im Hotzenwald angeboten und finanziert werden.

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

#### 2.4 Maßnahme 4: Neues Fahrtenangebot von Hohentengen an den S-Bahnhof Hüntwangen/Wil (CH) bzw. das Züricher S-Bahn-Netz

Die Kreisverwaltung hat ein Gutachten für eine Anbindung von Hohentengen an den Bahnhof Hüntwangen/Wil und somit in die Agglomeration Zürich erstellt. Es wurden vier Planvarianten geprüft. Es ist ein beachtliches Fahrgastpotential vorhanden. Das Gutachten wurde im Gemeinderat in Hohentengen am 22. Juli 2010 vorgestellt. Die von uns vorgeschlagene Variante verursachte ursprünglich nicht gedeckte Kosten von ca. 59.000 €. Diese konnten weder die Gemeinde Hohentengen noch der Landkreis tragen.

In grenzüberschreitenden Gesprächen mit den ÖPNV-Verantwortlichen aus der Schweiz war dort das Interesse für ein Buskonzept einer Anbindung an den Bahnhof Hüntwangen-Wil ersichtlich, welches auch die Bedienung der Schweizer Gemeinde Wasterkingen vorsieht. Wir haben deshalb eine Fortschreibung unseres Konzeptes erarbeitet. Da die Schweizer Seite durch eine Anbindung von Wasterkingen durch eine neue Linie von Hohentengen in den Berufspendlerzeiten einen Bus einsparen kann, kann sich diese mit einem bedeutenden Betrag in das Konzept einbringen. Das Fahrplankonzept wurde nun – auch fahrplantechnisch – entsprechend angepasst. Es gibt dadurch erhebliche Synergien und eine neue Kostensituation. Es verbleibt lediglich ein Defizit von ca. 15.000 € und ein Risikobetrag von ca. 18.000 € (prognostizierte Fahrgeldeinnahmen). Diese Beträge sind zu finanzieren bzw. abzudecken. Die Kreisverwaltung kann sich vorstellen, dieses grenzüberschreitende Projekt, welches als Maßnahme im NVP verankert ist, über 3 Jahre mit einem jährlichen Betrag von 7.500 € zu bezuschussen. Damit würde sich das Defizit auf 7.500 €/Jahr verringern. Weiter müsste von Dritten der Risikobetrag abgedeckt werden. Ende September 2011 wird die Kreisverwaltung das fortgesetzte Konzept im Gemeinderat in Hohentengen vorstellen. Die Umsetzung soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 erfolgen.

#### **Fortschreibung Nahverkehrsplan**

Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 den Nahverkehrsplan 2006 beschlossen. Dieser gilt grundsätzlich 5 Jahre. Danach ist zu prüfen, ob eine Fortschreibung (§ 12 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg) notwendig ist oder der ÖPNV mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan weiterentwickelt werden kann.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass die anstehenden Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan (NVP) weiterhin zu bewältigen sind und der ÖPNV im Landkreis weiterentwickelt werden kann. Die im NVP fixierten Maßnahmen sind noch nicht vollständig umgesetzt.

Dennoch gibt es aus Sicht der Verwaltung einen gewissen Handlungsbedarf. Der NVP sollte eine Ergänzung in Form einer „Linienbündelung“ (Busverkehr) erfahren. Unternehmen im Busverkehr haben für einzelne Strecken Liniengenehmigungen (i. d. R. für acht Jahre), welche zu unterschiedlichen Zeitpunkten ablaufen.

Die Südbadenbus, welche die überwiegenden Linien in Landkreis Waldshut bedarfsgerecht bedient, stellt einen gewissen finanziell Ausgleich zwischen besseren und schlechteren Linien her. Für schwach ausgelastete Fahrten im Linienverkehr zum und vom Schulunterricht erhält sie auch Zuschüsse vom Landkreis. Künftig wird es voraussichtlich einen größeren Wettbewerb (Genehmigungswettbewerb; es ist jedoch nicht auszuschließen, dass in fernerer Zukunft auch Ausschreibungen notwendig werden) um die Linien geben. Damit dabei auch in Zukunft – wie dies heute durch die SBG schon der Fall ist – schwächere durch bessere Linien mitgetragen werden, ist es aus Sicht der Verwaltung notwendig im NVP Linienbündel festzuschreiben.



Es besteht ansonsten die Gefahr, dass einzelne Buslinienverkehrsunternehmen die guten Linien bedienen („Rosinenpickerei“) und die defizitären Linien durch ein Ausschreibungsverfahren des Landkreises mit den entsprechenden Verwaltungs- und Verkehrskosten teuer erkauft werden müssen. Dies kann aus Sicht der Verwaltung nicht im Interesse des Landkreises sein.

Die Verwaltung will aus den genannten Gründen etwa bis Ende 2012, möglichst in Eigenarbeit, ein Linienbündelungskonzept erarbeiten. Soweit notwendig, wird man auf externe Hilfe (Nahverkehrsberater) zurückgreifen.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Weg der „kleinen Schritte“ war in den letzten Jahren besonders aufgrund stetig steigenden Fahrgastzahlen erfolgreich. Es konnten deutliche Verbesserungen im Fahrplanangebot ohne Mehrkosten für den Landkreis verwirklicht werden. Diesen Weg, welcher durch die demografische Entwicklung (weniger Schüler) schwieriger wird, wollen wir weiterhin verfolgen.

#### **Finanzierung:**

Keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Finanzen.

#### **Demografische Entwicklung:**

Die sinkenden Schülerzahlen werden zu weniger Schülermonatskarten führen. Es besteht die Gefahr, dass durch weniger Fahrkarten Einnahmen fehlen und möglicherweise das Angebot nicht mehr gehalten werden könnte. Es wird deshalb auch zukünftig versucht, den Rückgang der Schülermonatskarten durch zusätzliche Auszubildende, die Bus und Bahn benutzen, zu begrenzen und auch mit weiterhin steigenden Fahrgastzahlen bei den Erwachsenen auszugleichen. Eine spezielle Fahrkarte für ältere Menschen (GOLDTicket) wurde vom WTV Mitte 2009 eingeführt.

Bollacher  
Landrat

#### **Anlagen:**

Fahrplanveränderungen 2011