



02.10.2012

**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 -
Entwurf zur Ergänzung des NVP**

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Verwaltungs- und Finanzausschuss	17.10.2012	öffentlich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag: Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

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.

I. Allgemeines zum ÖPNV

Die Bedeutung des ÖPNV ist weiter gestiegen. In 2011 hatte der WTV mit 13.184.761 Fahrgästen (Einstiege) ein plus von 0,5 % gegenüber dem Vorjahr (2010: 13.101.636, 2009: 13.048.409 und 2008: 12.931.269). Greifbarer ausgedrückt: Werktäglich sind im Landkreis Waldshut über 21.700 Menschen mit Bus und Bahn unterwegs.

Zu den genannten Fahrgästen kommen 493.485 KONUS-Fahrgäste, welche seit 2010 auch statistisch erfasst werden. Insgesamt hatte der WTV 2011 damit 13.678.246 Fahrgäste (2010: 13.569.989) und trotz demographischem Wandel einen Fahrgastzuwachs von 0,8 %.

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 Tarife des Waldshuter Tarifverbundes mussten zum 1. August 2012 um durchschnittlich 4% erhöht werden. Beispielsweise kostet nun die Schülermonatskarte für zwei Zonen 35,30 € (Erhöhung 3,8 %).

Diese Tarifierhöhung ist im Vergleich zu den Vorjahren höher ausgefallen, da die Verkehrsunternehmen die Erhöhung der Kraftstoffpreise, höhere Personalkosten, höhere Versicherungskosten, etc. zu verkraften hatten. Weiter sind die gesamten Zuschüsse der öffentlichen Hand lediglich konstant zu den Vorjahren. Der Landkreis Waldshut deckt mit einer Dynamisierung von 1,5 % seiner Tarifzuschüsse zumindest bei seinem Beitrag einen Teil der Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen ab. Auch konnten für die Finanzplanungen 2013 erstmals keine Fahrgastzuwächse mehr eingeplant werden.

Zum 1. Juni 2012 wurde der Schaffhauser FlexTax-Verbund Vollverbund. Damit kann man mit einem Einzelfahrschein unternehmensunabhängig Bus und Bahn im Verbundgebiet nutzen. Die gesamte Zone 4 des Waldshuter Tarifverbundes mit den Gemeinden Jestetten, Klettgau, Lottstetten und Dettighofen sind in das FlexTax-Gebiet eingebunden. Es können nun von diesen Gemeinden auch Einzelfahrschein nach Schaffhausen und darüber hinaus gelöst werden. Beim Umstieg von einem auf das andere Verkehrsunternehmen muss nicht noch einmal ein Fahrschein gelöst werden.

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 sinkenden Schülerzahlen und folglich rückläufige Schülermonatskarten durch die positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisarten bestmöglich aufzufangen. Auch wenn dieses Ziel 2011 erfreulicherweise wieder erreicht wurde, so wird dies in den Jahren 2012 und 2013 mit dem Abgang eines Doppelabiturjahrganges (Juli 2012) voraussichtlich nicht möglich sein.

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 tagsüber aus. Es beteiligen sich nun 18 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste auch die erwähnten saisonalen Angebote.

II. 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 erneut um 4,2% (Vergleich 2011 mit 2010) auf 48.889 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 1,3% auf 159.061 Stück/Jahr.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen sank um 0,7% auf 745.130 Stück/Jahr (durchschnittlich 2.041 Stück/Tag). Gründe hierfür sind der verstärkte Kauf von Erwachsenen Monatskarten (+ 4,2%), der Zuwachs an mehr höherwertigeren Fahrkarten (24-h-Karten) und der Zuwachs an KONUS-Gemeinden (Wegfall von Einzelfahrscheinen).

Die Fahrgastzahlen des 1. Halbjahres 2012 entsprechen in etwa dem Trend des Vorjahres, jedoch beträgt der Rückgang der Schülerfahrkarten nun nahezu 2%. Dadurch sind die Gesamtfahrgastzahlen im ersten Halbjahr 2012 leider leicht rückläufig.

III. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2011 kaum Änderungen erfahren:

III. 1. Hochrheinstrecke:

- Keine wesentlichen Änderungen
- Anmerkung: Fahrplananpassungen zu Zeiten des Schienenersatzverkehrs (umfangreiche Gleis-, Gleisbett und Weichenerneuerungsarbeiten)

Die Qualität des Schienenverkehrs war besonders im 2. Halbjahr 2011 nicht befriedigend. Die Verwaltung hat sich immer wieder für die Qualität, insbesondere des InterRegioExpress (IRE) eingesetzt und Abhilfe bei Mängeln gefordert. Auch Themen wie Zugausfälle, Verspätungen wurden mit DB Regio diskutiert. Die DB wird sich weiterhin 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 Hochrheinstrecke auch nicht angeschafft werden können. 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 2012 verbessert.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstrecke“ geht schrittweise voran. Das Gutachten für die Planungsphasen 1 und 2 von DB Netz liegt nun vor. Die Kosten für die Elektrifizierung auf der Hochrheinstrecke zwischen Erzingen und Basel werden von DB Netz auf 160 Mio. € beziffert (Gutachten hat Genauigkeit von +/- 30%) und die Kosten für die Elektrifizierung mit „Schweizer Zickzack“ auf 171 Mio. € Damit sind die detaillierter berechneten Kosten gegenüber dem Gutachten von SMA und Partner AG (2009 – 83 Mio. €) deutlich erhöht. Gesichert ist, dass eine Elektrifizierung auch in den Tunneln (Stromschiene, Gleisabsenkung) machbar ist, die Elektrifizierung ist weiter zu verfolgen. Es gilt nun umgehend die Planungsphasen 3 und 4, möglichst parallel zu einer für die Zuschüsse notwendigen „Standardisierten Bewertung“, anzugehen und einen Kostenverteiler für diese und ggf. die Gesamtmaßnahme zu klären. Das Land muss sich jetzt positionieren, wie es mit den gestiegenen Kosten umgeht und ob der bisherige zeitliche Fahrplan umgesetzt und der Zeitplan eingehalten werden kann. Wir werden die Gremien hier auf dem Laufenden halten.

III. 2. Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen.
- Anmerkung: Der von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB zunächst geplante Umstieg bei den Zügen der S27 zwischen Baden und Waldshut ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 konnte dank einer Initiative von Herrn Oberbürgermeister Albers und Herrn Landrat Bollacher an Herrn Minister Herrmann und den daraus folgenden Aktivitäten vermieden werden. Sie haben darüber hinaus den Minister gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die Eisenbahnbrücke Koblenz/CH – Waldshut schnellstmöglich in einen Zustand versetzt wird, damit sie zuverlässig den notwendigen schienenverkehrlichen Anforderungen des anstehenden Nahverkehrs der nächsten 50 Jahre Stand hält. Eine Sanierung der Brücke steht in den kommenden Jahren an. Im Grenzverkehr ist mit zusätzlichen Kosten (Kostensteigerungen) zu rechnen.

III. 3. SBB-Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen.
- 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 Haltepunkt aufgehoben und 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 wurde. Die Fahrgastzahlen der vergangenen Monate zeigen, dass Verbindungen in den Hauptverkehrszeiten befriedigend, vereinzelt gut angenommen werden. Die Verbindungen in den Rand- und Zwischenlagen und am Wochenende haben sehr geringe Fahrgastzahlen. Die Südbadenbus, welche Altenburg bereits heute bedient, und der Landkreis als Aufgabenträger des Busverkehrs haben gemeinsam ein neues „Busverkehrskonzept Altenburg – Jestetten“ für die Zeit ab Dezember 2012 erarbeitet und dieses am 26. Juli 2012 im Gemeinderat in öffentlicher Sitzung vorgestellt. Die Gemeinde hat sich für das Konzept „Midi“ entschieden, an welchem sie sich finanziell beteiligt und welches über das Grundangebot der Südbadenbus hinausgeht. Dieses Fahrplankonzept ist nun Grundlage für das Fahrplanangebot der nächsten drei Jahre.

Fahrplan des ZVV ab Dezember 2012:

Die negativen Auswirkungen der Versetzung des Stundentaktes 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 Zusatzverbindungen ausgeglichen.

IV. Verkehrsangebot Bus

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren nahezu vollständig erhalten werden, auch wenn die Fahrgastzahlen nicht in allen Bereichen zufriedenstellend waren. Weiter konnten auch zum vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2011 einzelne 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.

Anmerkung

Die Finanzierung des Fahrplanangebotes im Busverkehr der nächsten Jahre wird schwieriger:

- Die nun stärker sinkende Anzahl der Schülerfahrkarten wurde zwar in der Vergangenheit teilweise durch deutliche Zuwächse im Erwachsenenbereich von den Stückzahlen her ausgeglichen. Da die Südbadenbus gemäß WTV-Verteilerschlüssel bei den Erwachsenenfahrkarten einen wesentlich geringeren Anteil als bei den Schülerfahrkarten erhält, fehlen dieser künftig erhebliche Einnahmen.
- Die Ausgleichsleistungen der Busverkehrsunternehmen aus § 45 a Personenbeförderungsgesetz sind pauschaliert und in gleicher Höhe festgeschrieben.
- Der Tarifizuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV bzw. die Verkehrsunternehmen wird Jahr für Jahr reduziert.
- Die Schülerbeförderungsverträge mit dem Landkreis werden ab 2013 um 2,25%/Jahr abgeschmolzen.
- Es sind mit großer Wahrscheinlichkeit zusätzliche Busverkehrsleistungen aufgrund der anstehenden Veränderungen der Schullandschaft notwendig.

Wir sind wegen dieser Problematik mit der Südbadenbus in Kontakt und suchen nach Lösungen unter Beibehaltung unseres bedarfsgerechten Fahrplanangebotes.

V. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2011

Die EUVO1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die Zuschüsse sollen transparenter werden und einmal jährlich veröffentlicht werden. Hier die detaillierten Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV.

V. 1. Tarifizuschüsse 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)	911.314,53 €
Südbadenbus GmbH (SBG)	2.631.157,12 €
Stadtwerke Bad Säckingen	0,00 € (0 €, da überproportionaler Ausgleich über erhöhte Fahrgelder)
Stadt Laufenburg	1.694,77 €
G e s a m t (Tarifizuschuss)	3.544.166,42 € , davon Land BW 644.300 €

V. 2. Zuschüsse zur WTV-Geschäftsstelle

Die WTV-Geschäftsstelle ist zuständig für die Tarifbetreuung und -weiterentwicklung, die Pflege und Weiterentwicklung der Einnahmeverteilung, die Verteilung der Fahrgelder und Tarifizuschüsse (Volumen: 10,5 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (14.350 Abo-Kunden, 4.400 Kunden je Monat mit Monatskarten, etwa 3.000 Kunden werktäglich mit Einzelfahrscheinen, Fahrplanauskünfte, Beratung, Mahnverfahren, etc.).

Landkreis Waldshut	150.000,00 €
Land Baden-Württemberg	150.000,00 €
G e s a m t	300.000,00 €
Beteiligung Verkehrsunternehmen	86.000,00 € (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).

V. 3. 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 2011 ergeben, dass die Einnahmen der vier Verkehrsunternehmen im WTV unter den fortgeschriebenen Haustarifen liegen. Keines der vier Verkehrsunternehmen ist überkompensiert.

V. 4. Zuschüsse zu Linienverkehren gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (Schülerverkehr)

SüdbadenBus GmbH 755.225,00 € (2010: 788.627 €, 2009: 827.380 €)

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.

V. 5. 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.

VI. 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:

- Messe Mobil Laufenburg 21./22. April 2012
- Ausbildungstag beim Landratsamt Waldshut 12. Mai 2012
- Slow-up Bad Säckingen 17. Juni 2012
- Besuch der Fa. STO, Stühlingen 19. Juli 2012
- Messe in Waldshut-Tiengen 29. September bis 3. Oktober 2012

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. Der Landkreis hat als Arbeitgeber für Dienstfahrten ein übertragbares WT-Ticket beschafft. So können Dienstfahrten mit dem Pkw entfallen. Auch die Gemeinden wurden vom WTV angefragt, ob eine übertragbare Karte gewünscht wird (Dienstfahrten, Wanderführer, verdiente Bürger, Tourismusmitarbeiter). Das Interesse ist gering. Weiter können sich die Gemeinden an einer WTV-Aktion „Schnupper-Ticket“ für Neubürger beteiligen. An dieser kostenlosen Aktion nehmen zahlreiche Gemeinden teil. Die Frühsommeraktion „Vier Monate fahren und nur drei Monate den Abo-Preis bezahlen“ hat über 50 Kunden überzeugt. Von diesen hat sich ein Großteil dauerhaft für ein Abo entschieden.

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 weiteren 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. Attraktive Ausweitungen sind in Jestetten am Bahnhof absehbar. Alle Anlagen werden grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Teilweise ist die Kapazitätsgrenze erreicht.

Aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen ist es wünschenswert, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. Dies trägt zur Attraktivität der Gemeinden 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.

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 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 ein 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.

In grenzüberschreitenden Gesprächen mit den ÖPNV-Verantwortlichen aus der Schweiz war dort das Interesse für ein Buskonzept zur Anbindung an den Bahnhof Hüntwangen-Wil vorhanden, wenn auch die Bedienung der Schweizer Gemeinde Wasterkingen gesichert ist. Da die Schweizer Seite durch eine Integration von Wasterkingen in eine neue Linie Hohentengen - Hüntwangen-Wil in den Berufspendlerzeiten einen Bus einsparen kann, konnte sich diese mit einem bedeutenden Betrag in das Konzept einbringen. Es verbleibt so lediglich ein Defizit von ca. 15.000 € und ein Risikobetrag von ca. 18.000 € (prognostizierte Fahrgeldeinnahmen). Die Verwaltungs- und Finanzausschuss hat beschlossen dieses grenzüberschreitende Projekt, welches als Maßnahme im NVP verankert ist, über 3 Jahre mit einem jährlichen Betrag von 7.500 € zu bezuschussen. Die Gemeinde Hohentengen deckt das Restdefizit von 7.500 €/Jahr. Der Risikobetrag wird gemeinsam von der Südbadenbus und der Gemeinde Hohentengen abgedeckt. Die Umsetzung wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erfolgen.

VII. 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 finanziellen 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 möglicherweise 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 erkaufte werden müssen. Dies kann aus Sicht der Verwaltung nicht im Interesse des Landkreises sein.

Die Verwaltung hat aus den genannten Gründen ein Linienbündelungskonzept erstellt. Dieses wurde mit dem Nahverkehrsberater Uli Grosse (Tübingen) abgestimmt.

Der Entwurf des Linienbündelungskonzeptes wird den Mitgliedern des Ausschusses / Kreistages zur Verfügung gestellt. Dies dient der Vorabinformation und der Möglichkeit, Anregungen bei der Verwaltung einzureichen. Die Voranhörung der Verkehrsunternehmen und weiterer Beteiligter wird eingeleitet. Nach Abschluss des Verfahrens wird die Ergänzung formal dem Verwaltungs- und Finanzausschuss und dem Kreistag voraussichtlich Mitte 2013 zur Beschlussfassung vorgelegt.

Bollacher
Landrat

Anlage 1: Erweitertes Fahrplanangebot

Anlage 2: Ergänzung NVP mit Anlage A – Linienbündelungskonzept, Anlage B – Streckenskizzen der einzelnen Linien (aufgrund des großen Volumens wird auf diese Anlage verzichtet, sie kann beim Fachamt angefordert werden), Anlage C – Kreisfahrplan 2012 (aufgrund des großen Volumens wird auf diese Anlage verzichtet, sie kann beim Fachamt angefordert werden)

Hinweis: Allen Kreistagsmitgliedern zur Kenntnis und mit der Bitte Anregungen zur Ergänzung des Nahverkehrsplanes an die Fachabteilung zu richten.