



02.07.2013

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

- 1. Berichterstattung über die Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs / der Schülerbeförderung / der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan im Landkreis Waldshut**
- 2. Ergänzung des Nahverkehrsplanes**

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	17.07.2013	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Kreistag beschließt die Ergänzung des Nahverkehrsplanes gemäß Vorlage (Anlage Ergänzung NVP – Linienbündelungskonzept – mit Anlagen A bis D).

Sachverhalt:

I.

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 (ÖPNV) im Landkreis Waldshut zu berichten.

1. Allgemeines zum ÖPNV

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger eine sehr große Bedeutung. In 2012 hatte der WTV mit 13.139.729 Fahrgästen (Einstiege) ein minus von 0,3% gegenüber dem Vorjahr (2011: 13,18 Mio., 2010: 13,10 Mio., 2009: 13,04 Mio. und 2008: 12,93 Mio.). Greifbarer ausgedrückt: Werktätlich sind im Landkreis Waldshut über 21.700 Menschen mit Bus und Bahn unterwegs. Zu den genannten Fahrgästen kommen 521.786 KONUS-Fahrgäste, welche seit 2010 auch statistisch erfasst werden. Insgesamt hatte der WTV 2012 damit 13.661.515 Fahrgäste (2011: 13,67 Mio., 2010: 13,56 Mio.) und trotz demographischem Wandel nahezu gleich viele Fahrgäste (- 0,1%) wie 2011.

Durch die guten Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot wieder leicht verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander-, Radbusse, Weizen-Shuttle und Eis-Disco-Bus bei.

Die Tarife des Waldshuter Tarifverbundes müssen zum 1. August 2013 um durchschnittlich 2,9% erhöht werden. Beispielsweise kostet dann die Schülermonatskarte für zwei Zonen 36,30 € (Erhöhung 2,8%).

Diese Tarifierhöhung ist angemessen und gerechtfertigt. Die Verkehrsunternehmen haben die Erhöhung der Kraftstoffpreise, höhere Personalkosten, höhere Versicherungskosten, etc. zu verkraften. 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. Bei den Finanzplanungen der Verkehrsunternehmen für 2014 müssen gesamthaft geringe Fahrgastrückgänge eingeplant 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 2012 erfreulicherweise wieder nahezu erreicht wurde, so wird dies im Jahr 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 18 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Weitere Gemeinden sind interessiert. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste auch die erwähnten saisonalen Angebote.

2. In Zukunft angespannte Situation bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes

Die Finanzierung des ÖPNV wird durch viele Faktoren beeinflusst. Die Rahmenbedingungen um das Fahrplanangebot zu finanzieren werden zunehmend schwieriger. Das bedeutet für den Landkreis als Aufgabenträger des Buslinienverkehrs im Landkreis eine große Herausforderung.

Problematisch sind die überdurchschnittlich steigenden Kosten im Verhältnis zu den geringer steigenden Einnahmen. Dafür gibt es folgende Gründe:

- Erheblich steigende Kraftstoff- bzw. Energiepreise.
- Lohnentwicklung der Busfahrer, besonders im grenznahen Bereich zur Schweiz.
- Pauschalierung der Einnahmen nach § 45 a PBefG für die Verkehrsunternehmen und den Verbund. Weiter sind Änderungen dieses Zuschusses beim Land in der Diskussion.
- Der Tarifizuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV bzw. die Verkehrsunternehmen wurde Jahr für Jahr reduziert. Er soll ab 2014 festgeschrieben werden.
- Abschmelzen der Zuschüsse bei den Schülerverträgen mit der Südbadenbus durch den Landkreis seit zehn Jahren.
- Weniger Schülerfahrkarten, folglich geringere Einnahmen der Südbadenbus.
Hinweis: Zwar gibt es deutlich mehr Fahrgäste im Erwachsenenbereich, aber eine Kompensation der Einnahmen ist für die SBG nicht möglich, da sie beim „WTV-Erwachsenentopf“ einen fast 25 % geringeren Anteil am Verteilerschlüssel gegenüber dem „WTV-Schülertopf“ hat. Dies deshalb, da DB Regio am „Erwachsenentopf“ berechtigterweise einen höheren Anteil hat.
- Veränderung der Schullandschaft

Der Landkreis will das befriedigende bis gute Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den rund 22.000 Nutzern eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Es werden deshalb folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Moderat erhöhte Dynamisierung des Verbundzuschusses an den WTV.
- Die Veränderung der Schullandschaft soll bei der Schülerbeförderung möglichst kostenneutral erfolgen. Bei erheblichen Mehrleistungen müssen diese ggf. vom Landkreis „eingekauft“ werden.
- Soweit durch die Veränderung der Schullandschaft notwendig: Verzicht auf die Abschmelzung des Betrages bei den Schülerbeförderungsverträgen mit der Südbadenbus in einzelnen Jahren.
- Prüfen von Einsparungen bei Fahrten mit sehr schwachen Fahrgastzahlen (z.B. 4. Schulstunde Unterrichtsende)

3. 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. Erstmals seit Verbundgründung stagnieren die Fahrgastzahlen. Dennoch ist es gelungen, die sinkenden Schülerzahlen zu kompensieren.

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten konnten erneut um 5,0% (Vergleich 2012 mit 2011) auf 51.276 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 2,1% auf 155.719 Stück/Jahr. Dabei ist anzumerken, dass im Juli 2012 ein Doppelabiturjahrgang die allgemeinbildenden Gymnasien verlassen hat.

Der Verkauf von Einzelfahrausweisen stieg um 0,8% auf 750.800 Stück/Jahr (durchschnittlich 2.057 Stück/Tag). Dieser Zuwachs ist beachtenswert, da er trotz verstärktem Kauf von Erwachsenen Monatskarten (+ 5,0%), dem Zuwachs an höherwertigeren Fahrkarten (24-h-Karten) und dem Zuwachs an KONUS-Gemeinden (Wegfall von Einzelfahrscheinen) erreicht wurde.

Die Fahrgastzahlen des 1. Quartal 2013 entsprechen in etwa dem Trend des Vorjahres. Der Rückgang der Schülerfahrkarten beträgt jedoch 2,5% (Auswirkung Abgang Doppelabiturjahrgang). Dadurch sind die Gesamtfahrgastzahlen im ersten Quartal 2013 leider gesamthaft leicht rückläufig.

4. Verkehrsangebot Zug

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 kaum Änderungen erfahren:

Hochrheinstraße:

- Keine wesentlichen Änderungen.
- Die Anschlüsse des InterRegioExpress zum bzw. vom IC/ICE in Basel (Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels) haben sich um 2 Minuten verändert (verlängert), sodass die Anschlüsse nun sicherer sind.
- Anmerkungen: Fahrplananpassungen zu Zeiten des Schienenersatzverkehrs (Gleis-, Gleisbett und Weichenerneuerungsarbeiten, Doppelspurausbau und Elektrifizierung auf der Strecke Erzingen – Schaffhausen; gilt noch bis zum 5. Oktober). Die Fahrzeiten und Anschlüsse des Schienenersatzverkehrs zwischen Erzingen und Schaffhausen wurden verbessert.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrhreinschiene war 2012 teilweise 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. Gewisse Fortschritte sind erkennbar (z.B. frühzeitige Bestellung von Schienenersatzverkehren von DB Regio bei kurzfristigen Zugausfällen, verstärkter Einsatz von Doppeltraktionen). 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.

Das Thema „Elektrifizierung der Hochrheinstraße“ geht leider nur langsam und schrittweise voran, obwohl sich der Landkreis intensiv für die weiteren Schritte einsetzt. Fast täglich gibt es neue Meldungen, aktuell gibt es wieder einen Stillstand. Nur gemeinsam mit allen Partnern ist das Vorhaben zu realisieren.

Das Gutachten für die Planungsphasen 1 und 2 von DB Netz liegt vor. Die Kosten für die Elektrifizierung auf der Hochrheinstraße zwischen Erzingen und Basel werden von DB Netz auf 160 Mio. € beziffert (Gutachten hat +/- Genauigkeit von 30%). Gemeinsam mit dem Landkreis Lörrach sollte alsbald die für die Zuschüsse notwendige „Standardisierte Bewertung“ vergeben werden, zumindest ein Teilauftrag, um die zeitaufwendigen Erhebungen vorzubereiten, auch wenn derzeit die Finanzierung (noch) nicht gesichert ist. Weiter muss das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit den Schweizer Partnern die Planungsphasen 3 und 4 beauftragen. Hierzu muss die Entscheidung des Kantons Basel-Stadt noch abgewartet werden.

Die formelle Ablehnung des Ständerates (und in der Folge dann auch das „zurück“ im Nationalrat) zur Mitfinanzierung der Elektrifizierung durch den Schweizer Bund im Rahmen von Restmitteln aus den Krediten für den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erschwert die Gesamtsituation.

Es muss von Schweizer Seite (Kantone) nun die Finanzierungsmöglichkeit über das Agglomerationsprogramm Basel weiter verfolgt und durchgesetzt werden, allerdings ist auch diese Mitfinanzierung nicht einfach umzusetzen. Es wird und muss zur Elektrifizierung kommen, es ist nur eine Frage der zeitlichen Dauer und des „Wie“ der entsprechenden Finanzierung.

Wir werden die Gremien auf dem Laufenden halten.

Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen.

Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen. Die Anbindung von Altenburg am Bahnhof Jestetten ist über das neue Buskonzept zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erfolgt.

Auf der Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg) und auf der Wutachtalbahn (Zubringer zur Sauschwänzlebahn) gibt es keine Veränderungen.

5. 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 2012 einige 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: Veränderung Busangebot). Nur einzelne Fahrten mussten aufgrund sehr geringer Nachfrage gestrichen werden. Sollten die neuen Verbindungen ein entsprechendes Fahrgastpotential aufweisen, könnten diese über den derzeitigen Fahrplan hinaus Bestand haben.

6. Verkehrsangebot Bus Schülerbeförderung – Schülerbeförderungsverträge

Der Landkreis hat mit der SüdbadenBus GmbH Schülerbeförderungsverträge über schwach besetzte Fahrten im Schülerverkehr. Im Jahr 2005 wurden die Schülerbeförderungsverträge mit der SüdbadenBus GmbH pauschaliert und jährlich zunächst mit 4,5 % und seit 2013 aufgrund sich verschlechternder Rahmenbedingungen mit 2,5 % abgeschmolzen. Gemäß EU-Vorgaben können die Schülerbeförderungsverträge in der bestehenden Form noch bis 2019 beibehalten werden.

Durch das Abschmelzen der Schülerverträge konnte der Landkreis erhebliche Kosten einsparen (siehe Anlage Kostenübersicht / Entwicklung SBG Schülerverträge). Der jährliche Ausgleichsbeitrag sank von knapp 1 Mio. € im Jahr 2005 auf 690.673 € im Jahr 2013, wobei in den letzten Jahren durch die einheitliche Festlegung der – meist acht – beweglichen und arbeitsfreien Schultage zusätzliche 30.000 €/Jahr eingespart werden konnten (Ergebnis 2013 voraussichtlich endgültig: 660.673 €). Möglich wurden diese erheblichen Einsparungen, einhergehend mit Verbesserungen des Fahrplanangebotes im Schülerverkehr und dem ÖPNV, besonders durch die positive Fahrgast- und damit Einnahmeentwicklung beim Waldshuter Tarifverbund. Von dieser Entwicklung hat somit auch der Landkreis finanziell profitiert.

Da sich die Rahmenbedingungen – siehe oben: Angespannte Situation bei der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes in der Zukunft – weiter verschlechtern, hat die SBG in der Zukunft spürbare finanzielle Schwierigkeiten, das Fahrplanangebot aufrechtzuerhalten. Dies erfordert von den beteiligten Aufgabenträgern (Landkreisen/Städten) und Verkehrsunternehmen eine stetige Optimierung der Verkehre.

Die Veränderung der Schullandschaft mit der Einrichtung von neuen Gemeinschaftsschulen hat die Kreisverwaltung in den letzten Monaten sehr intensiv beschäftigt. Durch die Gemeinschaftsschulen ergeben sich völlig neue, zusätzliche Schulwege. Zum Schuljahr 2013/14 starten drei neue Gemeinschaftsschulen (Klettgau, Hohentengen / Küssaberg und Rickenbach/Herrischried). Für alle neuen Schulen mussten die Fahrpläne für die Schülerbeförderung völlig überarbeitet und den Bedürfnissen angepasst und neue Fahrwege eingerichtet werden. Dank der guten Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und deren Flexibilität konnte das Anpassen und Ergänzen der Schulwegverbindungen bei den Gemeinschaftsschulen Klettgau und Hohentengen / Küssaberg kostenneutral erreicht werden. Die größte Herausforderung war die

Gemeinschaftsschule Rickenbach/Herrischried. Auch hier konnte erreicht werden, dass es keiner zusätzlichen Busse (Sprungkosten ca. 80.000 € je Bus) bedarf. Dennoch sind einige zusätzliche Fahrten zwingend notwendig, was zu Mehrkosten führen kann, wenn nicht noch weitere Einsparungspotentiale gefunden werden. Dies wird derzeit geprüft.

Trotz der Veränderungen wollen der Landkreis und die SüdbadenBus GmbH (SBG) die Beibehaltung der weitestgehenden Vereinfachung der Steuerung und Abrechnung der Schülerverträge durch die Pauschalierung, welche auch bestmögliche Planungssicherheit in finanzieller Hinsicht für die Beteiligten bietet.

Sollten durch die Veränderungen in der Schullandschaft in den kommenden Jahren zwingend erhebliche Mehrleistungen für die Schülerbeförderung notwendig werden und ist eine Kompensation durch entsprechende Einsparungen von Verkehrsleistungen mit sehr schwacher Nachfrage nicht möglich, müsste die Abschmelzung der Schülerverträge in einzelnen Jahren mit Wirkung für die Zukunft ausgesetzt werden. Primäres Ziel der Verwaltung ist es stets, Mehrleistungen durch Anpassungen von Schulzeiten, Abstimmen von Schulzeiten zwischen verschiedenen Schulen und Schulträgern, angepasste Pausenregelungen, Einsparen von schwachen Fahrten, etc. zu vermeiden.

II. Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung wird die weitere Entwicklung im Angebots- und Zuschussbereich beobachten und die notwendigen Schritte einleiten, das bedarfsgerechte Angebot zu erhalten und wo notwendig zu verändern.

Mit der kleinen optionalen Anpassung der Schülerbeförderungsverträge als Teil der gesamten Maßnahmen besteht die Chance, den Schülerverkehr und den ÖPNV im Landkreis Waldshut, auch in Zeiten des demographischen Wandels und der sich verändernden Schullandschaft, in der bestehenden bedarfsgerechten Quantität und Qualität zugunsten unserer Bevölkerung mittelfristig zu sichern.

III. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2012

Die EUVO 1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die Zuschüsse sollen transparenter werden und einmal jährlich veröffentlicht werden. Deshalb werden die detaillierten Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV im Nachfolgenden dargestellt.

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:

an DB Regio (Schiene)	929.275,74 €
an Südbadenbus GmbH (SBG)	2.642.300,13 €
an Stadt Laufenburg	1.521,14 €
G e s a m t (Tarifzuschuss)	3.573.097,01 € , davon Land BW 627.400 €

Hinweis: Die Stadtwerke Bad Säckingen erhalten keinen Zuschuss, da Einnahmen über erhöhte Fahrgelder.

Zuschüsse zur WTV-Geschäftsstelle

Die WTV-Geschäftsstelle ist zuständig für die Tarifbetreuung und -weiterentwicklung, die Pflege und Weiterentwicklung der Einnahmeaufteilung, die Verteilung der Fahrgelder, Tarifizuschüsse, und Ausgleichsleistungen (Volumen: 14,6 Mio. €), die KONUS-Abrechnung, Verteilung der Gelder nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an die Verkehrsunternehmen, Konzeption und Durchführung des Marketing und die Kundenbetreuung (14.300 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	87.300,00 € (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 2012 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)

an SüdbadenBus GmbH	678.383,00 € (2011: 755.225 €, 2010: 788.627 €, 2009: 827.380 €)
---------------------	--

Hinweis für die starke Absenkung von 2011 zu 2012: Ab dem Jahr 2012 wurde ein Fahrzeug (Subunternehmer der Südbadenbus), welches auch für Sonderschulfahrten im Einsatz ist aus den Schülervertragsfahrten mit der Südbadenbus herausgelöst.

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 mit 4,5 % und ab 2013 mit 2,5 % 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.

IV.

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 Veranstaltungen präsent. Er ging u. a. bei folgenden Anlässen auf Werbetour und informierte Interessierte zu Bus & Bahn:

- Besuch der Fa. STO, Stühlingen am 19. Juli 2012
- Messe in Waldshut-Tiengen vom 29. September bis 3. Oktober 2012
- Information der „Landsenioren Südbaden“, Lauchringen am 30. Oktober 2012
- Automaten- und Busschule für Senioren Waldshut-Tiengen am 15. Mai 2013
- Treffen der Altenvereinigungen in Waldshut-Tiengen am 13. Juni 2013
- Slow-up Bad Säckingen/Laufenburg am 16. Juni 2013

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

Der Landkreis hat als Arbeitgeber für Dienstfahrten ein übertragbares WT-Ticket beschafft, welches gut angenommen wird. So können Dienstfahrten mit dem Pkw entfallen. Auch die Gemeinden wurden vom WTV nochmals angefragt, ob eine übertragbare Karte gewünscht wird (Dienstfahrten, Wanderführer, verdiente Bürger, Tourismusmitarbeiter). Das Interesse bei den Gemeinden ist noch gering. Elf Gemeinden beteiligen sich an der WTV-Aktion „Schnupper-Ticket“ für Neubürger. Auch die erneute Frühsommeraktion 2013 „Vier Monate fahren und nur drei Monate den Abo-Preis bezahlen“ hat 50 Kunden überzeugt. Von dieser Aktion in 2012 hat sich der Großteil der Kunden dauerhaft für ein Abo entschieden.

1.2 Maßnahme 8: Überarbeitung Taschenfahrplan

Die SBG hat die „Anschlussdarstellung“ der Züge und Busse in den Bustabellen bei allen sinnvollen Linien im vorliegenden Taschenfahrplan umgesetzt.

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

Die Anlagen sind gegenüber dem Vorjahr größtenteils unverändert. Attraktive Erweiterungen wurden an den Bahnhöfen in Jestetten und in Lauchringen (Fahrradboxen) vorgenommen. Alle Anlagen werden grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Teilweise ist die Kapazitätsgrenze erreicht und Erweiterungen sind von den Gemeinden zu prüfen.

Aufgrund der stetig steigenden Fahrgastzahlen ist es wünschenswert, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. Hierbei gilt ein besonderer Hinweis den Fahrradboxen (Beispiel Lauchringen). Diese erhöhen die Attraktivität des ÖPNV wesentlich und sind auch an Bushauptachsen im ländlichen Raum denkbar. So könnten auch kleinere Orte, welche keine so häufige direkte Bedienung haben, gut und attraktiv mit Bike&Ride an das Busnetz angebunden werden.

Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen tragen wesentlich zur Attraktivität der Gemeinden bei und sind 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 (2010) konnten erhalten werden.

Hinweise zu 2.1 bis 2.3 und zu den Fahrplanverbesserungen (Anlage Veränderung Busangebot)

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

Seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 ist die Gemeinde Hohentengen mit Bussen an den Bahnhof Hüntwangen/Wil und somit in die Agglomeration Zürich angeschlossen. Die Fahrgastzahlen auf dem deutschen Fahrtenabschnitt sind in den ersten Monaten trotz intensiver Werbung noch verhalten (15 Monatskarteninhaber).

V.

Fortschreibung Nahverkehrsplan – Ergänzung Nahverkehrsplan durch ein Linienbündelungskonzept

1. Sachverhalt

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; Anmerkung: Es ist 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.

Bereits im Herbst 2012 wurde das Konzept im Verwaltungs- und Finanzausschuss vorgestellt und allen Kreistagsmitgliedern zugestellt, um bereits frühzeitig Anregungen einarbeiten zu können. Es wurde eine frühzeitige Abstimmung und eine Voranhörung mit den Konzessionären, den Busunternehmen und Behörden im Herbst 2012 vorgenommen. Anregungen wurden – soweit machbar – in den Entwurf des Linienbündelungskonzeptes eingearbeitet.

Vom Februar bis Mai 2013 wurde das offizielle Anhörungsverfahren durchgeführt. Es gab einige Rückmeldungen, alle waren ohne Bedenken und Anregungen. Im Anhörungsverfahren sind auch Mitteilungen über verkehrliche Wünsche eingegangen, welche keinen Einfluss auf die Ergänzung des Nahverkehrsplanes haben. Diese wurden separat geprüft und beantwortet.

Das vorliegende Linienbündelungskonzept soll als Ergänzung zum Nahverkehrsplan bzw. als Bestandteil des Nahverkehrsplanes vom Kreistag beschlossen werden (siehe Anlage Ergänzung NVP). Bei den neu zu vergebenden Konzessionen ab Herbst 2013 soll das Linienbündelungskonzept von den Genehmigungsbehörden entsprechend beachtet und umgesetzt werden.

2. Stellungnahme der Verwaltung:

Diese Ergänzung des Nahverkehrsplanes durch ein Linienbündelungskonzept ist notwendig, um den Anforderungen an den ÖPNV in den kommenden Jahren gerecht zu werden.

VI.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen, soweit absehbar, keine Auswirkungen auf den Haushalt.

Hinweis zu den Kosten der Schülerverträge: Sollte das optionale Aussetzen des Abschmelzen der Schülervertrages notwendig werden, würden mögliche Einsparungen von ca. 17.000 €/Jahr mit Wirkung für die Folgejahre nicht realisiert werden können.

VII.

Demografische Entwicklung:

Durch ein attraktives ÖPNV-Angebot wird die Attraktivität des Landkreises Waldshut als Wohn- und Arbeitsstandort - insbesondere auch im Ländlichen Raum – erhöht. Durch den Einsatz von mehr Niederflerbussen in den kommenden Jahren wird die Nutzung des ÖPNV für mobilitäts- eingeschränkte Nutzer (z.B. mit Kinderwagen, Gehhilfen etc.) erleichtert.

Diese Vorlage wird im Verwaltungs- und Finanzausschuss am 10. Juli 2013 in nicht öffentlicher Sitzung vorbereitet. Über das Ergebnis der Beratung wird in der Kreistagsitzung berichtet.

Bollacher
Landrat

Anlagen:

- Kostenübersicht / Entwicklung SBG Schülerverträge
- Nennenswerte Fahrplanänderungen 2013 (Bus)
- Ergänzung NVP (Text) mit Anlage A – Linienbündelungskonzept, Anlage B – Streckenskizzen der einzelnen Linien (aufgrund des großen Volumens wird auf die Verteilung dieser Anlage verzichtet, sie kann auf Wunsch allgemein oder für eine bestimmte Linie beim Fachamt angefordert werden), Anlage C – Kreisfahrplan 2013 (aufgrund des großen Volumens wird auf die Verteilung des Fahrplanes verzichtet, er kann auf Wunsch beim Fachamt angefordert werden), Anlage D – Leistungsverzeichnis