



02.07.2013

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

1. Verlängerung der Vereinbarung zwischen dem Landkreis Waldshut, dem Waldshuter Tarifverbund und dem Land Baden-Württemberg und 2. Verlängerung des Verbundvertrages zwischen dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen über die Finanzierung des Waldshuter Tarifverbundes

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	17.07.2013	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, die Vereinbarung mit dem Land Baden-Württemberg und dem Waldshuter Tarifverbund zur Förderung des Waldshuter Tarifverbundes mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2018 zu verlängern.
2. Der Kreistag beauftragt die Verwaltung, den Verbundvertrag mit den Verkehrsunternehmen zur Förderung des Waldshuter Tarifverbundes mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2018 zu verlängern. Der Verbundförderbetrag (2013: 3.142.133 €) wird ab 2014 mit 2,5%/Jahr dynamisiert.

Sachverhalt:

1. Allgemeines / Einleitung

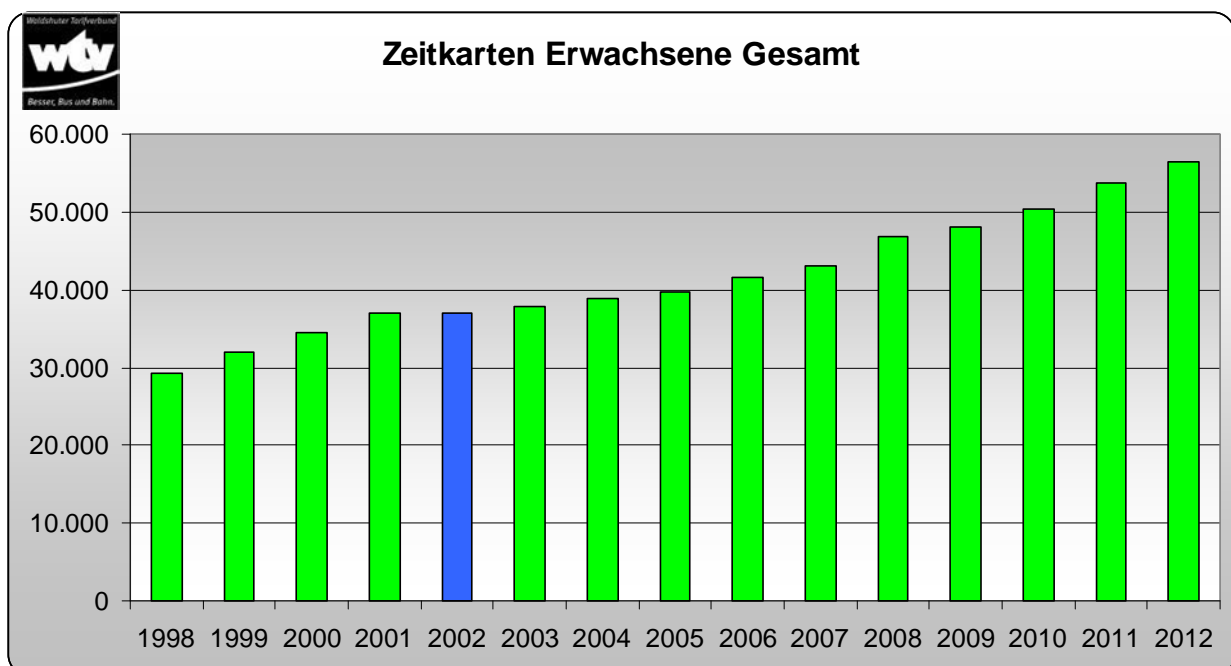
Der Waldshuter Tarifverbund wurde am 1. April 1997 mit dem Ziel einer verstärkten Förderung des ÖPNV im Landkreis Waldshut gegründet. Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet wurde ein einheitlicher Verbundtarif zunächst im Zeitkartenbereich und seit 1. August 2005 auch im Einzelfahrscheinbereich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

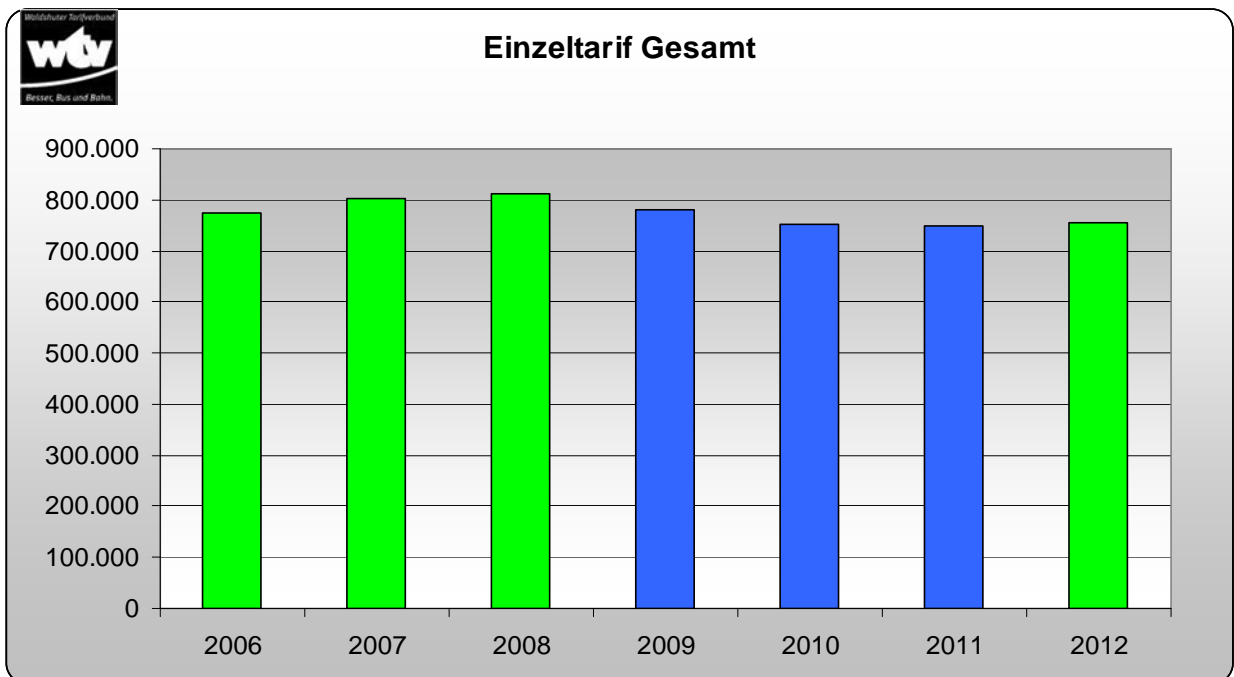
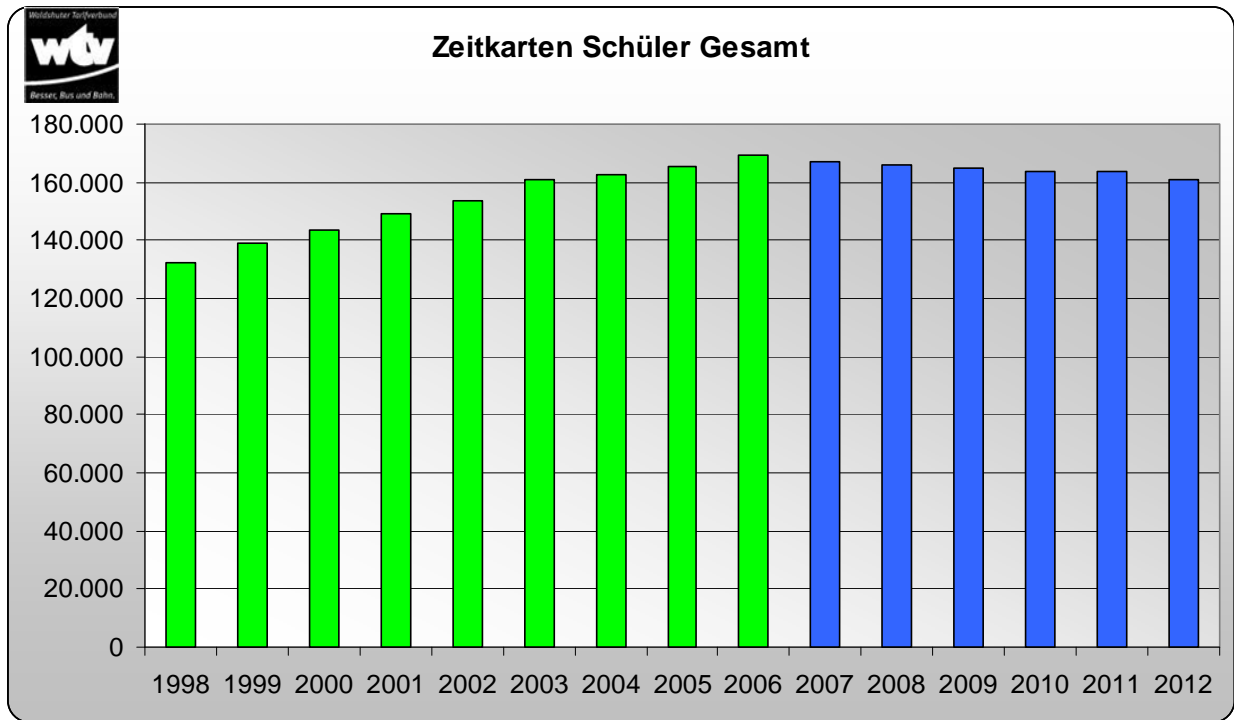
Vertragliche Grundlage des Tarifverbundes ist die Vereinbarung zwischen dem Landkreis Waldshut und den Verkehrsunternehmen vom 26. Juli 2011 (Ursprungsvertrag 27. Oktober 1997, verlängert 2005 und 2008) einschließlich des Gesellschaftsvertrages. In diesem Vertrag ist geregelt, dass die Verkehrsunternehmen verpflichtet sind, den Verbundtarif (incl. Übergangstarifen) auf allen im Landkreis betriebenen Schienenstrecken und Omnibuslinien 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 auszugleichen. Ziel ist es, den ÖPNV in seiner Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Individualverkehr durch einen attraktiven Tarif zu fördern. Dabei soll auch dem Umweltschutzgedanken Rechnung getragen werden. Mittelfristiges Ziel ist es, das befriedigende bis gute ÖPNV-Angebot im Landkreis als Teil der Daseinsvorsorge unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu erhalten und möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern nutzbar zu machen.

Zum 31. Dezember 2013 läuft der Verbundvertrag mit den Verkehrsunternehmen und die entsprechende Vereinbarung mit dem Land und dem WTV über die Finanzierung des Waldshuter Tarifverbundes aus. Es gilt diese nun zu verlängern.

2. Bilanz des Waldshuter Tarifverbundes (WTV)

Die Bilanz des WTV 16 Jahre nach Einführung der Zeitkarten und acht Jahre nach - für den Landkreis kostenneutraler - Einführung des Vollverbundes kann sich sehen lassen. Das Tarifangebot ist so attraktiv, dass zahlreiche Bürgerinnen und Bürger auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind, wie die Zahlen belegen:





Diese Zahlen belegen, dass der Öffentliche Personennahverkehr erheblich an Bedeutung gewonnen hat und dass ihn immer mehr Bürgerinnen und Bürger nutzen. Heute sind werktäglich nahezu 22.000 Fahrgäste (rund 14.300 Abo-Kunden mit Jahresfahrkarten, 4.400 mit Monatsfahrkarten, 3.000 Personen mit Einzelfahrschein) und zusätzlich KONUS-Touristen im Landkreis Waldshut mit Bus und Bahn unterwegs.

Durch eine stetige Verbesserung des Tarifangebotes (Fanta 5, HochRhein-Ticket, 24 h-Karten, Anerkennung der Bahn-Card auf Einzelfahrschein, Senioren-Ticket, gemeinsame Tarifpunkte wie Seebrugg, Nachbarkarte RVL/WTV, etc.) konnte die Attraktivität und der Nutzen der Tickets immer weiter erhöht werden. Mit Werbeaktionen für verschiedene Nutzergruppen wirbt der WTV stetig (Aktion 4 für 3, Aktion Neubürger, DB-Automaten- und Busschulungen, Besuche von Firmen und Messen, Info-Stände, etc.) für Bus und Bahn und informiert, um Neukunden gewinnen.

Seit dem 1. August 2005 hat der WTV – im Gegensatz zum Großteil der anderen Verbände – auch eine für Kunden zugängliche Geschäftsstelle. Die WTV-Geschäftsstelle ist sehr gut frequentiert und Kunden erhalten kompetent Auskunft über den ÖPNV im Landkreis und darüber hinaus.

3. Wer profitiert von den günstigen WTV-Tarifen

Grundsätzlich kann jede Bürgerin und jeder Bürger von den günstigen WTV-Tarifen profitieren, wenn er Bus und Bahn im Landkreis und darüber hinaus nutzt. Die Bevölkerung und Besucher unseres Landkreises sind darauf angewiesen, die großen Zentren Basel, Zürich, Freiburg, Schaffhausen zur Arbeit, zu Geschäftsterminen, in der Freizeit und im Urlaub (KONUS) bequem und schnell erreichen zu können. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist ein Standortfaktor für die Wirtschaft und ein Standortvorteil für Unternehmen. Insbesondere sind auch die Schülerinnen und Schüler darauf angewiesen, die etwa 100 Schulstandorte gut und zu einem vertretbaren Tarif für die Eltern (Eigenanteil) zu erreichen. Konkret sind bei den „Nutzern“ folgende Bevölkerungsgruppen am stärksten vertreten:

- Schüler
- Berufspendler
- Auszubildende
- Senioren
- Menschen ohne Führerschein oder Pkw
- Menschen, die bewusst etwas für die Umwelt tun wollen und auf den Pkw (oder Zweitwagen) verzichten

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.

4. Zukunftsaussichten des ÖPNV

Vor dem Hintergrund des Klimawandels, stetig steigender Benzinkosten (Begrenztheit dieses Rohstoffes), steigender Pkw-Kosten, Parkraumknappheit, Parkraumbewirtschaftung, Demographie (ältere werdende Bevölkerung) und dem wachsenden Bewusstsein gegenüber der Umwelt, dürfte die Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs, trotz rückläufiger Schülerzahlen bzw. Fahrschüler, in Zukunft weiter zunehmen.

Durch die attraktiven Tarife des WTV sind immer mehr Menschen auf Bus und Bahn umgestiegen. Dadurch konnte auch das Fahrplanangebot behutsam und ohne weitere (streckenbezogene) Zuschüsse des Landkreises ausgedehnt werden.

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, weiter zu entwickeln. Die sinkenden Schülerzahlen (ca. 2 bis 2,5% pro Jahr bis 2020) und folglich weniger Schülermonatskarten und geringere Einnahmen der Verkehrsunternehmen sollen durch zusätzliche Kunden im Bereich Auszubildende, Berufspendler, Freizeittouristen, ältere Generation so gut als möglich kompensiert werden.

Mit entscheidend für den künftigen Erfolg des Verbundes wird, wie dies in den vergangenen Jahren der Fall war, vor allem auch die Attraktivität des Tarifs sein.

5. Finanzielle Auswirkungen für den Landkreis Waldshut

Gemäß Verbundvertrag leistet der Landkreis Waldshut derzeit für die Anwendung des Verbundtarifs pauschale, mit 1,5%/Jahr dynamisierte Ausgleichsleistungen (2013: 3,142 Mio. €) und trägt anteilige Kosten an der Geschäftsstelle (2013: 150.000 €; diese sind im o. g. Betrag enthalten). Auch das Land beteiligt sich an den Verbundkosten hinsichtlich Tarif und Geschäftsstelle (2013: 760.500 €, davon 150.000 € für die Geschäftsstelle).

Das Land Baden-Württemberg wird den WTV auch die nächsten fünf Jahre fördern. Die unter Haushaltsvorbehalt stehende Förderhöhe wird jährlich bis 2018 760.500 € betragen. Mögliche, ggf. voraussichtlich geringe, Änderungen des Förderbetrages des Landes treffen nicht den Landkreis, sondern den WTV bzw. seine Verkehrsunternehmen, da die Vereinbarung wieder derart gestaltet wird, dass die Förderung des Landes direkt zu Gunsten (ggf. „Lasten“) des WTV bzw. seiner Verkehrsunternehmen wirkt.

Weiter stehen zusätzliche Mittel, die sich aus den Berechnungen nach dem § 45 a PBefG ergeben, zum Ausgleich für die Anwendung des Verbundtarifes zur Verfügung (ca. 1 Mio. €). Änderungen des Zuschusses nach § 45 PBefG sind beim Land in der Diskussion.

Im Hinblick auf die Zielsetzung des Vertrages, den ÖPNV durch Tarifmaßnahmen zu fördern, ist zu entscheiden, in welcher Höhe die Förderung des Landkreises in den nächsten fünf Jahren erfolgen soll.

Um dies besser entscheiden zu können, werden drei unterschiedliche Varianten und die jeweiligen Auswirkungen auf den Tarif der Monatskarten (wichtiger Hinweis: Für Schülerinnen und Schüler bzw. deren Eltern ist dies gleichzeitig der Eigenanteil) aufgezeigt:

- Variante I zeigt, wie sich die Zuschüsse und der WTV-Tarif entwickeln, wenn die heutige Vertragssituation mit einer jährlichen Dynamisierung von 1,5 % unverändert weitergeführt wird.
- Variante II zeigt, wie sich die Zuschüsse und der WTV-Tarif mit einer jährlichen Dynamisierung von 2,5 % entwickeln.
- Variante III zeigt, wie sich die Zuschüsse und der WTV-Tarif mit einer jährlichen Dynamisierung von 3,0 % (= geschätzter Kostenindex) entwickeln.
- Hinweis: Bei diesen Berechnungsmodellen wurde unterstellt, dass die Gesamtfahrgastzahlen nahezu gehalten werden können. Fahrgastrückgänge würden den Tarif zusätzlich belasten.

Berechnungsmodelle										
Jahr	ges. Index	Variante I (1,5% Dynamisierung)			Variante II (2,5% Dynamisierung)			Variante III (3,0% Dynamisierung = geschätzter Index)		
		Zu- schuss	voraussichtl. Tarif		Zu- schuss	voraussichtl. Tarif		Zu- schuss	voraussichtl. Tarif	
	(v.H.)	(T€)	Erwachsene	Schüler	(T€)	Erwachsene	Schüler	(T€)	Erwachsene	Schüler
2013	3,0	3.142	49 €	36,30 €	3.142	49,00 €	36,30 €	3.142	49,00 €	36,30 €
2014	3,0	3.189	51 €	37,70 €	3.221	50,60 €	37,50 €	3.236	50,40 €	37,40 €
2015	3,0	3.237	53 €	39,10 €	3.301	52,20 €	38,70 €	3.333	51,80 €	38,50 €
2016	3,0	3.286	55 €	40,50 €	3.384	53,80 €	39,90 €	3.433	53,20 €	39,60 €
2017	3,0	3.335	57 €	41,90 €	3.468	55,40 €	41,10 €	3.536	54,60 €	40,70 €
2018	3,0	3.385	59 €	43,30 €	3.555	57,00 €	42,30 €	3.643	56,00 €	41,80 €

Anmerkung: In den Zuschussbeträgen sind ab 2014 anteilige Geschäftsstellenkosten von künftig 160.000 €/Jahr enthalten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Rahmenbedingungen für die Unternehmen bzw. den Verbund, günstige Tarife anzubieten, werden sich in den nächsten Jahren weiter verschlechtern (steigende Energie- und Personalkosten, weiter spürbar sinkende Schülerzahlen, fest geschriebene Landesförderung, mögliche Veränderung bei den Zuschüssen nach § 45 a PBefG, etc. – Vergleiche Vorlage „Jahresbericht zum ÖPNV“).

Bewertung Variante I:

Bei der Beibehaltung der bisherigen Förderung werden die Tariferhöhungen für die Bürgerinnen und Bürger deutlich höher ausfallen als in den vergangenen Jahren. Bisher lagen die jährlichen Tarifsteigerungen bei den Schülermonatsfahrkarten durchschnittlich bei 1,00 €/Monat. Da zukünftig keine Fahrgastzuwächse mehr zu erwarten sind, wird die jährliche Erhöhung auf etwa 1,40 €/Monat steigen. Dies belastet besonders Familien (Eigenanteile) und Auszubildende. Auch die Erwachsenenkarte würde jedes Jahr deutlich teurer (2 €/Monat). Dabei bestünde die Gefahr, dass Kunden vom ÖPNV „abspringen“ oder nicht „aufspringen“ und dass sich damit die Gesamtfinanzierung des ÖPNV einschließlich der Schülerbeförderung verschlechtert. Neukunden, besonders Seniorinnen und Senioren, zu gewinnen wird schwieriger. Es besteht gesamthaft für den Öffentlichen Verkehr die Gefahr des Beginns einer „Spirale nach unten“: Höhere Tarife – weniger Fahrgäste – weniger Einnahmen der Verkehrsunternehmen – weniger Angebot – höhere Tarife, etc.

Anmerkung: Für rund 2.700 Schüler – Grundschüler, vom Eigenanteil befreite Schüler und Schüler mit Fahrkartenkosten über dem Eigenanteil – treffen die Fahrpreiserhöhungen wiederum den Landkreis selbst.

Bewertung Variante II:

Aufgrund der sich verschlechternden Rahmenbedingungen ist es wichtig, dass der Landkreis den Tarif in leicht erhöhtem Umfang mit einer jährlichen Dynamisierung von 2,5 % stützt und somit für seinen Zuschuss die Kostensteigerungen im Verkehrsbereich (Index) zumindest für seinen Anteil an der Gesamtfinanzierung des Tarifes nahezu ausgleicht. Damit stünde weiterhin ein attraktiver Tarif als Grundlage guter Fahrgastzahlen zur Verfügung. Diese Art der Förderung des ÖPNV hat sich bewährt: Die Fahrpreiserhöhungen (bzw. Eigenantelserhöhungen) sind seit Gründung des WTV moderat ausgefallen und das Fahrplanangebot hat sich positiv weiter entwickelt und sollte auf dem erreichten Niveau gehalten werden. Die Schülerbeförderungsverträge konnten in den vergangenen Jahren von ca. 1 Mio. € (2004) auf 660.673 € (2013) verringert werden. Die Möglichkeit der Abschmelzung der Schülerverträge ist hauptsächlich dem Erfolg des WTV geschuldet. Um weiterhin gesamthaft im ÖPNV einschließlich der Schülerbeförderung erfolgreich zu sein, ist aus Sicht der Verwaltung eine 2,5 %ige jährliche Anpassung für den Kreis finanziell vertretbar und notwendig.

Bewertung Variante III:

Ein voller Ausgleich des Kostenindex (3 %) wäre aus Sicht der ÖPNV-Förderung und der Nutzer sinnvoll und wünschenswert. Die Fahrpreiserhöhungen wären für die Bürgerinnen und Bürger dann künftig in etwa wie in den vergangenen Jahren. Beispielsweise würde die Schülermonatsfahrkarte (Eigenanteil) jährlich um ca. 1,10 €/Monatsfahrkarte steigen. Die Gewinnung von Neukunden im ÖPNV wäre einfacher. Ein erhöhter Zuschuss bzw. die Gewinnung von Neukunden würde den Spielraum der Verkehrsunternehmen grundsätzlich erhöhen, gelegentlich eigenwirtschaftlich Erweiterungen von Fahrplanangeboten zu testen.

Eine 3 %ige Dynamisierung wäre aber mittelfristig mit einer weiteren höheren Finanzbelastung für den Landkreis verbunden.

Anmerkung: Es gab vor einigen Jahren einen Antrag aus der Mitte des Kreistags auf eine Erhöhung der Dynamisierung der Tarifzuschüsse an den WTV. Der Antrag wurde damals im Einvernehmen zurückgestellt.

Die Verwaltung empfiehlt unter Abwägung der notwendigen Förderung zum Erhalt des befriedigenden bis guten Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Waldshut und einer sparsamen Haushaltsführung gemäß Beschlussvorschlag nach Variante II zu verfahren. Auch sollte mit einer „nur“ 2,5 %-igen Steigerung deutlich gemacht werden, dass die Zuschüsse in der Höhe beschränkt sind und die Anpassung ggf. auch unterhalb der Steigerungsrate des Kostenindex verbleibt.

Finanzierung:

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

Im Jahr 2013 entstehen Kosten für die Verbundförderung (Absenkung des Tarifes) von 3.142.133 € (entspricht dem vorhandenen Ansatz). Ab 2014 würden die genannten Kosten jährlich mit 2,5 % fortgeschrieben und entsprechend steigen.

Demografische Entwicklung:

Durch ein attraktives ÖPNV-Angebot mit günstigen Tarifen wird die Attraktivität des Landkreises Waldshut als Wohn- und Arbeitsstandort für alle Bevölkerungsgruppen (Familien, Berufspendler, Auszubildende und ältere Generation) erhöht.

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

Bollacher
Landrat