

Vorlage Nr. 148/2022



LANDRATSAMT  
**WALDSHUT**

10.10.2022

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

**Bericht über die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs / der  
Schülerbeförderung / der Nahverkehrsplanung im Landkreis Waldshut**

**Beschlussvorlage**

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	15.10.2022	nicht öffentlich	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag nimmt den Bericht zur Kenntnis.

## **Sachverhalt:**

### **I. Die Situation beim Öffentlichen Personennahverkehr und bei der Schülerbeförderung**

Der Kreistag hat in seiner Sitzung vom 17. Mai 2006 den Nahverkehrsplan 2006 bis 2011 und in seinen Sitzungen vom 10. Juli 2013 und 22. Juli 2015 die Ergänzung des Nahverkehrsplanes (Linienbündelungskonzept und Barrierefreiheit) beschlossen. Dabei wurde die Verwaltung gebeten, jährlich über die aktuelle Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Waldshut zu berichten.

#### **1. Allgemeines**

Der ÖPNV hat für die Bürgerinnen und Bürger – trotz Corona – weiterhin, auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzdebatte, eine sehr große Bedeutung.

Im Jahr 2021 hatte der Waldshuter Tarifverbund (WTV) mit 13.775.963 Fahrgästen einen leichten Zugewinn von 110.130 (ca. + 0,8%) gegenüber dem Vorjahr (2020: 13,665 Mio. - 2019: 15,63 Mio. – 2016: 15,1 Mio. – 2011: 15,04 Mio. – 2006: 14,38 Mio.) zu verzeichnen. Werktäglich nutzten im Landkreis Waldshut durchschnittlich etwas mehr als 20.000 Menschen (2019: 22.000) Bus und Bahn.

Die Corona-Situation hat die positive Entwicklung des Nahverkehrs gebremst und die Fahrgastzahlen erheblich sinken lassen (um ca. 10,5 % i.V.z. 2019). Dadurch sind auch erhebliche Fahrgeldverluste entstanden. Diese liegen im Jahr 2021 gesamthaft bei ca. 1,68 Mio. €, davon im Busbereich ca. 1,25 Mio. €. Der Bund und das Land BW haben gemeinsam einen sehr guten ÖPNV-Rettungsschirm gespannt und damit den ÖPNV, die Kundinnen und Kunden, die Verkehrsunternehmen und uns kräftig unterstützt. Das Fahrplanangebot konnte vollumfänglich zur Verfügung gestellt werden. Den Verkehrsunternehmen werden – nach Verrechnung mit den Einsparungen z.B. verringertes Fahrplanangebot – nun rückwirkend bis zu 100% des Tarifeinnahmenschlusses erstattet. Auch 2022 soll ein Schadensausgleich (bis zu 100%) an die Verkehrsunternehmen erfolgen. Der Landkreis muss sich am Schadensausgleich 2022 nicht beteiligen.

Durch, die von der aktuellen Corona-Situation abgesehenen, beständigen Gesamtfahrgastzahlen konnte das Verkehrsangebot grundsätzlich gehalten, angepasst und in einigen Teilbereichen verbessert werden. Zur Attraktivität des Angebotes im Landkreis tragen auch die gut nachgefragten saisonalen Angebote wie Freizeit-, Wander- und Radbusse, Weizen-Shuttle, Eis-Disco-Bus und die Sonderfahrten zu Veranstaltungen bei.

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. Ziel – trotz der anhaltenden schwierigen Situation wegen Corona – ist es, die voraussichtlich leicht sinkenden Schülerzahlen und folglich eher leicht rückläufigen Schülermonatskarten durch eine positive Entwicklung bei den übrigen Fahrausweisen bestmöglich aufzufangen.

Die Feriengäste der KONUS-Gemeinden (kostenlose Nutzung der Nahverkehrsmittel für Schwarzwaldurlauber) nutzen besonders die Busse und Züge zu schwächer frequentierten Zeiten am Wochenende, in der Ferienzeit und tagsüber. Es beteiligen sich 19 Gemeinden des Landkreises an KONUS. Besonders attraktiv und beliebt sind für die KONUS-Gäste die genannten saisonalen Freizeitverkehre.

#### **2. Fahrgastzahlen 2021**

Die Gesamtfahrgastzahl sind 2021 leicht auf 13.775.963 Fahrgäste gestiegen (ca. + 0,8 %).

Die Erwachsenenmonatsfahrkarten gingen auf 46.961 Stück zurück (– 7,6 % zum Vorjahr). Die Schülermonatskarten stiegen auf 142.264 Stück (+ 5,2 % zum Vorjahr; beachte Umstellung auf 12 Monate-Abo). Der Verkauf von Einzelfahrausweisen stieg (+9,2%) auf 579.715 Stück (durchschnittlich rund 1.588 Stück/Tag).

Der Landkreis versucht mit den Partnern im ÖPNV diesen, ungeachtet der anhaltenden Coronasituation, weiterhin erfolgreich voran zu bringen. Er sieht sich dabei als „Motor“ im Zusammenspiel der zahlreichen ÖPNV-Akteure.

### **3. Verkehrsangebot Schiene**

Das Fahrplanangebot auf der Schiene hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 folgende wesentliche Änderungen erfahren:

#### Hochrheinstrecke:

- Zweistündlicher Lok-Wagen-Doppelstock IRE auf der Relation Friedrichshafen - Basel.
- Zusätzliche Spätverbindungen: Eine neue Fahrt 23:31 Uhr an Wochenenden ab Waldshut sowie täglich eine neue Fahrt um 23:53 Uhr sowie am Wochenende um 00:53 Uhr ab Basel.

Die Qualität des Schienenverkehrs auf der Hochrheinschiene war auch 2021 teilweise mangelhaft. Die Verwaltung hat sich immer wieder bei der DB Regio und der Nahverkehrsgesellschaft intensiv für mehr Qualität eingesetzt und Abhilfe bei den Mängeln gefordert. Wir erwarten gesamthaft unter den gegebenen Rahmenbedingungen keine absolute Verbesserung der Situation auf der Hochrheinbahn. Nur die Elektrifizierung in Verbindung mit Infrastrukturmaßnahmen zwischen Waldshut und Erzingen können durchgreifende Abhilfe schaffen. Wir haben stets ein „Übergangskonzept“ einschließlich Fahrplananpassungen gefordert, welches nun zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt wurde:

Seit Dezember 2021 bis zur Fertigstellung des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn gibt es ein alternatives Lok-Wagen-Konzept, bei welchem der „Langläufer“ nach Friedrichshafen im 2-h-Takt durch einen Zug mit Doppelstockwagen (leichter Einstieg, höhere Kapazitäten, mehr Platz für Fahrräder, etwas entspannter Fahrplan) ersetzt wird. Zur anderen Stunde bis Singen wird weiterhin der VT 612 fahren. Beide Fahrzeuge verkehren mit einem etwas entspannten Fahrplan. Dieses „Übergangskonzept“ bringt etwas mehr Stabilität und Qualität im IRE-Verkehr.

#### Strecke Koblenz – Waldshut:

- Keine wesentlichen Änderungen.

#### Strecke Schaffhausen – Bülach:

- Keine wesentlichen Änderungen.

#### Dreiseenbahn (Seebrugg – Titisee – Freiburg)

- Keine wesentlichen Änderungen.

#### Wutachtalbahn

- Seit Dezember 2021 verkehrt ein neues fünftes Fahrtenpaar um 17:34 Uhr ab Waldshut und zurück um 18:17 Uhr ab Stühlingen.

#### Wehratal- und Wutachtalbahn - Landesinitiative: Reaktivierung von SPNV-Strecken

Die Ergebnisse der beiden Machbarkeitsstudien werden für den Herbst 2022 erwartet.

#### Allgemeines:

Das Land Baden-Württemberg hat für den Schienenverkehr ein Zielkonzept 2025 erarbeitet. Der Schienenverkehr soll weiterentwickelt werden. Es soll gemäß dem Zielkonzept 2025 des Landes grundsätzlich der reine Stundentakt von 5 bis 24 Uhr angeboten werden, bei guten Fahrgastzahlen auch mehr. Als weitere Ziele werden die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 und im Busbereich im ländlichen Raum mindestens ein Stundentakt angestrebt.

#### **4. Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel – Erzingen im Schienenpersonennahverkehr**

Das Thema „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn“ zwischen Basel und Erzingen geht zügig weiter voran (wir haben stetig die Gremien informiert). Die Planrechtsunterlagen (Leistungsphase 3 + 4) konnten Anfang Dezember 2020 beim Eisenbahnbundesamt (EBA) planmäßig und fristgerecht eingereicht werden. So ist nun für das Planfeststellungsverfahren (Dauer voraussichtlich bis Anfang 2023) das RP Freiburg als zuständige Anhörsbehörde für bis zum 6.12.2020 eingereichte Anträge federführend zuständig. Die Planrechtsunterlagen werden vom EBA und RP auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit geprüft und gehen aktuell in die Anhörung. Die Öffentlichkeitsarbeit wurde weiter verstärkt, am 29. September 2021 fand in Waldshut für unseren Landkreis eine größere Informationsveranstaltung statt. Die Nutzen-/Kostenuntersuchung ist mit einem guten Wert von 1,5 abgeschlossen. Ein Wert von über 1,0 muss bis Projektende (eine inflationäre Entwicklung beeinträchtigt diesen nicht, da die Rückrechnung auf den Ausgangswert/-jahr erfolgt) erhalten bleiben. Das sollte gelingen.

Als sehr große Herausforderungen stehen das laufende Planrechtsverfahren, die Finanzierung der Leistungsphasen 5 – 9, die Baufinanzierung und die Finanzierung des Betriebs (Taktverdichtung des IRE) an. Wir halten die Gremien auf dem Laufenden und legen anstehende Themen zur Entscheidung vor.

#### **5. Verkehrsangebot Bus**

Im Busbereich konnten die Fahrplanverbesserungen aus den Vorjahren grundsätzlich vollständig erhalten werden. Die Südbadenbus GmbH hat ihr Angebot in Zusammenarbeit mit dem Landkreis leicht angepasst bzw. erweitert, die Fahrplanänderungen sind jedoch minimal. Besonders erfreulich sind die Spät- und Nachtbusangebote am Wochenende auf den Haupt- und teilweise Nebenachsen des ÖPNV.

Der Landkreis bezuschusst seit 2017 den Linienbus- und Schienenverkehr ergänzende flexible ÖPNV-Angebote (Rufbusse, Bürgerbusse, etc.) in den Gemeinden mit einem Drittel Zuschuss zum Defizit des Verkehrs oder bei Bürgerbussen mit einem Zuschuss zu den Fahrplankilometern. Entsprechend wurden 2021 weiterhin einige Verkehre gefördert (ca. 12.800 €). Diese konnten Corona bedingt in 2021 teilweise nur eingeschränkt angeboten werden. Details können der Anlage 1 entnommen werden.

Das Thema Barrierefreiheit hat allgemein und angesichts des demographischen Wandels eine zentrale Bedeutung im Nahverkehr. Neben dem mittelfristigen Ziel barrierefreier Bahnsteige und Züge, streben wir im Busverkehr immer mehr Niederflerbusse und barrierefreie Haltestellen an. Die Anzahl der Niederflerbusse hat sich stetig von 33 (2012), 80 (2016) auf 114 (2021) erhöht. Dies bei einer Gesamtzahl von 144 Bussen (2021). Die ersten fahrgaststarken Buslinien werden seit Dezember 2016 ausschließlich mit Niederflerbussen befahren. In den nächsten Jahren werden weitere Linien vollständig auf Niederflerbusse

umgestellt. Bereits rund 96 % der Buslinienfahrten werden mittlerweile mit Niederflurfahrzeugen gefahren.

Es genügt nicht die Busse barrierefrei zu machen, sondern auch die Bushaltestellen sind – soweit nicht schon erfolgt – entsprechend anzupassen. Hier benötigen wir die aktive Mithilfe der Gemeinden und bitten um diese. Die Gemeinden sollten ihre Bushaltestellen mit einem barrierefreien Bord versehen. Dabei sollen zunächst besonders die zentralen und gut frequentierten Bushaltestellen „aufgerüstet“ werden, um in der Mobilität eingeschränkten Personen und älteren Menschen den Einstieg zu erleichtern bzw. zu ermöglichen. Gerne stehen die Linienbusunternehmen und der Landkreis als Ansprechpartner für die Einrichtung barrierefreier Bushaltestellen zur Verfügung.

Zum Thema Qualität der Linienbusse: Die Busflotte hat ein geringes Durchschnittsalter, über 97% haben Klimaanlage und sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationen ausgerüstet. Alle beschriebenen Entwicklungen sind vor dem Hintergrund des demographischen Wandels als sehr positiv zu bewerten.

Neben dem Verkehrsangebot und der Qualität der Linienbusse hat auch die Zugangsinfrastruktur zum ÖPNV einen wichtigen Stellenwert, damit die Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV noch besser nutzen und ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Die Kreisgremien wurden über das Thema Mobilitätsstationen bereits informiert.

Deshalb koordiniert der Landkreis den Ausbau der Haltestellen im Landkreis, um die Zugangsinfrastruktur hauptsächlich im Busbereich zu verbessern. Ziel ist es, je Stadt/Gemeinde einige „besondere“ Haltestellen besser auszustatten, damit der Zugang zum ÖPNV verbessert und die Verkehrskette verstärkt in Anspruch genommen wird. Hier ist der Landkreis in Gesprächen mit den Städten und Gemeinden, damit konkrete Verbesserungen umgesetzt und mit einem möglichst hohen Zuschuss nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angeschoben und umgesetzt werden können.

Im Oktober 2021 wurde der Antrag auf Programmaufnahme zur Förderung nach dem Landes-GVFG für die gebündelten Gemeinden beim Regierungspräsidium Freiburg eingegeben. Mit Schreiben vom 16.03.2022 wurde das Vorhaben „Ertüchtigung von Haltestellen zu Mobilitätsstationen im Landkreis Waldshut, WTV“ antragsgemäß in das ÖPNV Programm 2022 - 2026 (Kategorie C) aufgenommen und im Kostenplan Gesamtkosten/zuwendungsfähige Investitionskosten von 1.189.309 € eingeplant.

In der Folge wurde mit den beteiligten Städten und Gemeinden besprochen, wie im Hinblick auf den Schritt 2, die konkrete Antragsstellung für den Zuschussbescheid, weiter zu verfahren ist. Da wieder ein einheitlicher Förderantrag nach den Vorgaben der Bewilligungsbehörde zu stellen ist, wurde mit den Städten und Gemeinden vereinbart, dass bis März 2023 die vollständigen Antragsunterlagen jeweils von dort erstellt werden und dem Landkreis in der Folge zur Bündelung in einen Gesamtantrag überlassen werden.

Teilanträge zur Umsetzung des konkreten Förderantrages im Rahmen des Bündelantrages / der Kooperation wurden seitens der Bewilligungsbehörde aktuell als nicht möglich angesehen bzw. zurückgestellt, sodass ein einheitlicher Zeitrahmen festgestellt und vereinbart werden musste, um hier wieder einheitlich vorzugehen.

Für eine Antragstranche 2022 laufen aktuell die Vorarbeiten des Landkreises mit den beteiligten Gemeinden, um einen weiteren allerdings umfänglich kleineren Förderantrag, zu stellen. Dieser umfasst nach dem aktuellen Stand 4 - 5 Gemeinden.

## **6. Finanzierung des ÖPNV-Angebotes**

Die Finanzierung des ÖPNV wird durch viele Faktoren beeinflusst. Die Rahmenbedingungen, das Fahrplanangebot zu finanzieren, sind stetigen Veränderungen ausgesetzt. Das bedeutet für den Landkreis als Aufgabenträger des Buslinienverkehrs eine große Herausforderung. Es ist positiv, dass sich einige bisher ungewisse Faktoren geklärt haben.

- ÖPNV-Finanzreform Baden-Württemberg - § 15 ÖPNVG  
Das Land hat den Zuschussweg geändert. Seit 2018 erhalten die Aufgabenträger die Zuschüsse. Die Finanzierungsbeträge wurden nach der ÖPNV-Finanzreform 1. Stufe bis 2020 in nahezu unveränderter Höhe an die Aufgabenträger (Landkreis Waldshut 5,288 Mio. €) verteilt. Der Landkreis stellt Linienbusverkehrsunternehmen grundsätzlich die gesamten Mittel über eine „Allgemeine Vorschrift“ zur Verfügung, damit das Status quo-Fahrplanangebot gefahren werden kann.

Die Höhe der Beträge für die Aufgabenträger bzw. den Landkreis Waldshut werden nach der 2. Stufe der ÖPNV-Finanzreform seit 2021 nach einem neuen Verfahren berechnet. Bisher war die Grundlage der Berechnung der Schülerverkehr einschließlich der Entfernung und Nutzung des Schülertransportes. Es werden neu ÖPNV-Kennzahlen und Strukturdaten zugrunde gelegt. Die Zuschüsse werden in den nächsten drei Jahren stufenweise erhöht und sind dynamisch, d.h. sie variieren bei Veränderungen der Parameter. Im Jahr 2021 erhielt der Landkreis Waldshut 5.494.624 €. Im Jahr 2022 sind es 5.733.125, €. Die Beträge für 2023 ff. hängen von den Kennzahlen im WTV und dem gesamten Land BW ab. Für 2023 ist der Betrag auf ca. 5,95 Mio. € angesetzt. Leider sind diese Mittel ab 2024 nicht dynamisiert, sodass hier bei der derzeitigen Energiekostenentwicklung Fehlbeträge bei den Busverkehrsunternehmen entstehen werden.

- Der Tarifizuschuss des Landes Baden-Württemberg an den WTV (Verbundförderung\*) blieb 2021 unverändert (760.500 €). Seit 2021 erhält der Landkreis als Aufgabenträger die Mittel des Landes und gibt diese an den WTV weiter. Die Höhe der Mittel bleibt unverändert und diese sind damit auch nicht dynamisiert.  
*\*Bedingung: Erfüllung der Förderrichtlinien*

Neben diesen geklärten, aber leider nicht dynamisierten Finanzierungsbausteinen sind die Tarifeinnahmen des WTV und die Tarifizuschüsse des Kreises entscheidend für die Gestaltungsmöglichkeiten des Fahrplanangebotes beim Linienbus. Die Tarifizuschüsse des Kreises sind stabil, aber die Tarifeinnahmen des WTV sind seit März 2020 durch Corona massiv geschrumpft. Die Tarifeinnahmen 2023 werden voraussichtlich wieder nicht das Niveau von 2019 erreichen.

Nun liegt der Fokus auf der Fahrgast-(rück)gewinnung. Anspruchsvolles Ziel ist es in 2023 wieder die Fahrgastzahlen von 2019 zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, so hätten die Verkehrsunternehmen voraussichtlich Probleme das Fahrplanangebot zu finanzieren und kommen ggf. auf den Aufgabenträger bzw. Landkreis zu.

Der Landkreis will das bedarfsgerechte und befriedigende bis gute Fahrplanangebot im Buslinienverkehr beibehalten, um weiterhin den über 20.000 Nutzern (2019: 22.000) und potentiellen Neukunden eine ansprechende Alternative zum Individualverkehr bieten zu können. Die Dynamisierung des WTV-Zuschusses des Landkreises (reine Dynamisierung 1,5 %) trägt zur Stabilisierung der Situation bei. So konnten die WTV-Tarife und Eigenanteile in der Schülerbeförderung in den letzten Jahren stabil gehalten werden. Stabile Fahrgastzahlen tragen zum nachhaltigen Fahrplanangebot bei, ggf. müssen sehr schwache Fahrten einmal gestrichen und in Strecken mit besserem Fahrgastpotenzial reinvestiert werden.

Die Finanzierung des Fahrplanangebotes auf der Schiene ist grundsätzlich Sache des Landes. Ob und in welchen Dimensionen der Landkreis sich auch im Schienenverkehr in Zukunft – *je nach gewünschtem Angebot, beispielsweise ein Halbstundentakt beim IRE im Rahmen der Elektrifizierung* – finanziell stärker engagieren sollte bzw. muss, ist derzeit in der Diskussion und Abklärung.

## **7. Verkehrsangebot Bus Schülerbeförderung – Schülerbeförderungsverträge / Dienstleistungsaufträge**

Die ursprünglichen Schülerbeförderungsverträge wurden abgeschmolzen und aufgrund rechtlicher Notwendigkeit angepasst bzw. in Dienstleistungsverträge umgewandelt. Sie laufen 2022 endgültig aus. Damit ist der Rahmen für den Genehmigungswettbewerb auch beim letzten Linienbündel gegeben. Soweit notwendig sind für zusätzlich notwendige Schülerbeförderungsfahrten, wie beispielsweise für die Gemeinschaftsschule Wutöschingen (Gymnasialstufe), neue kleine Dienstleistungsaufträge abzuschließen. Primäres Ziel der Verwaltung ist es, Mehrleistungen und damit Mehrkosten durch Anpassungen von Schulzeiten, Abstimmen von Schulzeiten zwischen verschiedenen Schulen und Schulträgern, angepasste Pausenregelungen, Einsparen von schwachen Fahrten etc. zu vermeiden.

## **8. Ergänzende Mobilitätsangebote (Bürgerbusse / Car-Sharing)**

Die Bürgerbusse in einigen Gemeinden im Landkreis (z.B. Murg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) haben sich etabliert. Diese konnten Corona bedingt in 2021 teilweise nur eingeschränkt angeboten werden. Bürgerbusse werden von uns aus Sicht des Personenbeförderungsrechts und soweit gewünscht auch in Bezug auf Einrichtung und Organisation begleitet. Sie sind eine sinnvolle Ergänzung zum Nahverkehr. Es ist darauf zu achten, dass Bürgerbusse nicht parallel zum Linienverkehr fahren und so den Linienverkehr unterlaufen/schwächen. Fahrplanmäßige Bürgerbusse (z.B. Murg, Lauchringen, Mauchen, Wehr) werden über die Linienbusunternehmen in die Fahrplanauskunft des Landes Baden-Württemberg integriert.

Car-Sharing ist im Landkreis weiterhin ein Thema. An den Orten Waldshut, Tiengen, Dogern, Murg, Todtmoos, Wehr, Jestetten, Laufenburg; Lauchringen, Küssaberg und Bad Säckingen ist Car-Sharing möglich.

Der WTV und die Car-Sharing Anbieter kooperieren. Der WTV ist aktiver Partner der beiden Car-Sharing-Anbieter – *Stadtmobil Südbaden* und *my-e-car* – im Landkreis. So informiert der WTV auf seiner Homepage über das Car-Sharing-Angebot, bietet gemeinsamen Nutzern von WT-Ticket und Car-Sharing vergünstigte Tarife (9 für 12 beim Ticket und 10 % Rabatt bei den Car-Sharing-Nutzungstarifen) und man wirbt gemeinsam. Es ist zu wünschen, dass sich das Car-Sharing Angebot stärker etabliert und weitere Standorte und Fahrzeuge in den Städten und Gemeinden möglich werden. Besonders die junge Generation steht diesem Angebot offen gegenüber.

## **9. Auswirkungen von Corona auf den Nahverkehr und seine Finanzierung**

Die Corona-Krise hat den Öffentlichen Personennahverkehr sehr hart getroffen. Fahrgäste blieben fern. Das Fahrplangebot wurde dennoch, zur Sicherung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger erhalten. Erhebliche Tarifeinnahmen, besonders im Einzelfahrscheinbereich und bei den Monatskarten, fehlen dem WTV bzw. den Verkehrsunternehmen.

Es wurde ein „ÖPNV-Rettungsschirm“ aus Bundes- und Landeshilfen für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger gespannt. Für das Jahr 2021 fehlen dem WTV Tarifeinnahmen von ca. 1,68 Mio. €. Landkreis, WTV und Verkehrsunternehmen arbeiten eng zusammen, um an den Zuschüssen des Rettungsschirms voll umfänglich zu partizipieren. Die Verfahren sind kompliziert, aufwändig und schlussendlich durch Verwendungsnachweise zu bestätigen. Beispielsweise müssen Mehr- und Minderkosten auch zwischen Verkehrsunternehmen und Landkreis berücksichtigt werden. Die Verkehrsunternehmen erhalten eine Schadenserstattungsquote von bis zu 100%. Der Antrag auf „Spitzabrechnung“ des Jahres 2021 erfolgt Anfang 2023.

Positiv ist, dass ein Großteil der Gelegenheitskunden und Nutzer von Monatskarten nach und nach zurückgekehrt sind. Im Abo-Bereich wurden für September und Oktober 2021 erstmals erheblich mehr Zu- als Abgänge verzeichnet. WTV, Verkehrsunternehmen und Landkreis arbeiten daran, dass in 2023 wieder möglichst nahe das Fahrgastniveau von 2019 erreicht werden kann. Vor dem Hintergrund der Veränderungen durch Corona in der Arbeitswelt und

die angepasste Mobilität der Menschen ist dies ein sehr ehrgeiziges Ziel. Sollte dies nicht gelingen, müssten ggf. weitere Maßnahmen des Kreises in Abstimmung mit den Busverkehrsunternehmen und dem WTV ergriffen werden, um das Fahrplanangebot und die Tarife in 2023/24 zu sichern.

## **II. Stellungnahme der Verwaltung**

Durch die aufgezeigten Entwicklungen und Aktivitäten ist der ÖPNV und „die Mobilität allgemein“ im Landkreis Waldshut – trotz Corona – auf einem guten Weg und entwickelt sich mit überschaubarem Kostenrahmen weiterhin Schritt für Schritt vorwärts. Die Kreisverwaltung wird die weitere Entwicklung im Angebots- und Zuschussbereich intensiv beobachten und die notwendigen Schritte einleiten, um das bedarfsgerechte Angebot zu erhalten und, wo notwendig, zu verändern.

Im Busverkehr können wir im Rahmen der stetigen Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen den Fahrplan bedarfsgerecht mitgestalten und optimieren.

Wir sehen im Schienenverkehr die dringende Notwendigkeit die Fahrplanstabilität und -flexibilität, die Barrierefreiheit und die Qualität auf der Hochrheinbahn durch die Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahme, welche wir konsequent verfolgen und anschieben, zu erreichen. Wir haben uns stetig für Verbesserungen der Situation auf der Hochrheinbahn eingesetzt, wodurch das genannte „Übergangskonzept“ seit Dezember 2021 erreicht werden konnte.

Auch Mobilitätsthemen über Bus und Bahn hinaus - Rufbusse, Bürgerbusse, Kooperationen, Car-Sharing, Taxenangebote, etc. - begleitet und unterstützt die Kreisverwaltung gerne, um positive Akzente auch in diesen Bereichen der Mobilität zu setzen. Um vor Ort mehr fahrplanrelevante Mobilität zu ermöglichen, hat der Landkreis neben planerischen auch finanzielle Anreize geschaffen.

Wir begleiten die Maßnahmen zum Corona-Rettungsschirm im ÖPNV sehr eng, damit die Verkehrsunternehmen von den entsprechenden Zuschüssen voll umfänglich profitieren, um das Fahrplanangebot im Landkreis kurz-, mittel- und langfristig zu sichern. Auch begrüßen und unterstützen wir alle Maßnahmen zur Fahrgast(rück)gewinnung.

## **III. Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2021**

Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007 regelt den Umgang mit öffentlichen Zuschüssen zum ÖPNV. Die detaillierten Zahlen über die Zuschusshöhe und deren Verwendung zum ÖPNV sind in Anlage 2 dargestellt.

## **IV. Nahverkehrsplan**

Ein Großteil der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan sind umgesetzt (vgl. Vorjahresberichte). Der Nahverkehrsplan sollte in absehbarer Zeit aktualisiert bzw. fortgeschrieben werden. Es war beabsichtigt das Thema im Laufe des Jahres 2022 anzugehen. Durch den großen zusätzlichen Arbeitsanfall durch Corona (einschließlich Unterstützung Gesundheitsamt und „Hotline“), musste dieser Start verschoben werden. Wir beabsichtigen nun dieses Thema 2023 oder 2024 aufzugreifen.

Nachfolgend einige Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan:

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

Direktmarketing/Mobilitätsberatung



Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) konnte 2021 Corona bedingt nur sehr begrenzt und eingeschränkt auf Werbetour gehen und Interessierte zu Bus & Bahn informieren. Diese Aktionen werden nun langsam wieder aufgenommen, so hat im Juli 2021 die erste Bus- und Automaten-schulung stattgefunden.

### Mobilitätsagenturen

Der Waldshuter Tarifverbund (WTV) hat sich immer stärker nicht nur dem Thema Tarif und Bus & Bahn, sondern dem Gesamtthema „Mobilität“ angenommen. So gehören Aktivitäten und Partnerschaften im Bereich Freizeitverkehre, Verkehr/Sondertarife zu größeren Veranstaltungen, Bike&Ride, Park&Ride, Barrierefreiheit, Automaten-schulungen, Neubürgermarketing und Car-Sharing zum WTV-Programm. Er bietet den Kunden eine umfassende Information zum Thema Mobilität. So leistet der WTV über seine Grundaufgabe hinaus einen wesentlichen Beitrag, die Bürgerinnen und Bürger allgemein zur umweltfreundlichen Mobilität und bestmöglich zu Bus & Bahn zu bringen. Dies ist einer der vielen Beiträge, damit gute Fahrgastzahlen erreicht werden und das Fahrplanangebot weiterentwickelt werden kann. Dabei ist es wichtig, dass der WTV in Waldshut eine für Kunden offene Geschäftsstelle bietet. Durch persönlichen Kontakt können den Kunden die Mobilitätsangebote am besten nahegebracht werden. Der WTV möchte alle Aktivitäten im Rahmen seiner Möglichkeiten fortführen.

Es ist sinnvoll dieses Angebot für Bürger, Bürgerinnen und Gäste auch an weiteren Standorten zur Verfügung zu stellen. Hier bot der Verkehrsknoten Bad Säckingen für den westlichen Landkreis einen geeigneten Standort. Durch eine Bündelung der Kräfte der Südbadenbus, Stadt/Tourismus, Stadtwerke/Stadtbuss und Landkreis wurde im Dezember 2018 in Bad Säckingen eine Mobilitätsagentur realisiert. Diese wird sehr gut angenommen und weckt Interesse. Nun kann auch im westlichen Teil des Kreises über „die Mobilität“ gut und persönlich informiert und diese auch „vermarktet“ werden. Das ist ein weiterer Baustein, um gute Fahrgastzahlen zu erreichen und damit schlussendlich das Angebot im Landkreis positiv weiterzuentwickeln. Das Projekt läuft zunächst fünf Jahre.

2020 wurden die Weichen für einen entsprechenden Standort in St. Blasien gestellt (Bündelung/Synergie mit dem SBG-Kundencenter/Tourismus). Der Landkreis unterstützt die Realisierung (Beschluss TUV) dieser Mobilitätsagentur analog zu Bad Säckingen im investiven Bereich. Mitte Dezember 2021 wurde die Mobilitätsagentur eröffnet und im 1. Halbjahr 2022 wurde diese neu und attraktiv im Haus des Gastes gestaltet.

Auch weitere Standorte beispielsweise in Bonndorf oder Erzingen sind denkbar.

### Aus- / Neubau von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen an Schienenbahnhöfen

Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen tragen wesentlich zur Attraktivität der Gemeinden bei und sind ein wichtiger Beitrag für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis. Alle Anlagen werden aufgrund des sich ändernden Mobilitätsverhaltens grundsätzlich sehr gut in Anspruch genommen. Vielerorts ist die Kapazitätsgrenze erreicht und Erweiterungen sind von den Gemeinden zu prüfen. Wichtig ist, dass die bestehenden Anlagen attraktiv gehalten und bei entsprechender Nutzung weiter ausgebaut werden. Verbesserungen sind aktuell im Rahmen des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn anzustreben.

Ein besonderer Hinweis gilt den Fahrradboxen (Beispiele: Bad Säckingen, Lauchringen, Wehr-Brennet, St. Blasien). Diese erhöhen die Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV wesentlich und sind auch an Bushauptachsen im ländlichen Raum denkbar. So könnten auch kleinere Orte, welche keine so häufige oder keine direkte Bedienung haben, gut und attraktiv an das Busnetz angebunden werden (Vergleiche Informationen zu Mobilitätsstationen).

## **2. Maßnahmen mit Prioritätsstufe II**

### Maßnahmen zum Fahrplan

Die stetigen Fahrplanverbesserungen der letzten Jahre im Busbereich konnten grundsätzlich bis heute erhalten werden.

Es besteht im Landkreis – abgesehen von den Notwendigkeiten im Schülerverkehr – immer mehr ein bestmöglicher bedarfsorientierter Taktverkehr. Die Takte variieren je nach Bedarf zwischen einem Viertelstundentakt und einem Zwei-Stundentakt.

Hinweise zu den Fahrplanverbesserungen (Nennenswerte Fahrplanänderungen 2021 Bus):

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- bzw. Handlungsspielraum sieht. Nur mit erheblichem finanziellem Engagement des Landkreises oder der Gemeinden könnte ein Mehrverkehr im ländlichen Raum angeboten und finanziert werden.

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

Ob und ggf. wie künftig über den Genehmigungswettbewerb stetig ein verbessertes Angebot, so zuletzt im „Bündel Mitte West“ zum Fahrplanwechsel Dezember 2021, zu erreichen ist, bleibt abzuwarten.

## **V. Demographie / Barrierefreiheit**

Immer mehr ältere Menschen nutzen, teilweise bedingt durch den demographischen Wandel, Bus & Bahn. Dies besonders auf den stärker nachgefragten Linien. Auch vor dem Hintergrund voraussichtlich noch leicht sinkender Schülerzahlen und dem Ziel die absoluten Fahrgastzahlen im WTV und damit den Linienbusverkehr im vorhandenen Angebot zu erhalten, ist es – auch wirtschaftlich – notwendig, den älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen den Einstieg zu erleichtern. Siehe auch Punkte I. 5. und II.

### **Finanzierung:**

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

Durch die Ausführung entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt: Die Finanzierung für die genannten Themen und Projekte sind im Haushalt 2022 eingestellt bzw. werden in den Haushalt 2023 eingebracht.

Dr. Martin Kistler  
Landrat

### **Anlagenverzeichnis:**

- Anlage 1: Ergänzende Mobilitätsangebote
- Anlage 2: Zuschüsse im ÖPNV (EUVO 1370/2007)



**Ergänzende Mobilitätsangebote  
Förderung durch den Landkreis Waldshut 2021**

**Bürgerbusse**

Murg	3.027,60 €
Lauchringen	928,20 €
Mauchen	1.018,75 €
Wehr	5.187,50 €

**Ergänzende Linienfahrten**

Stadt Waldshut-Tiengen (7345)	2.658,33 €
-------------------------------	------------

**SUMME: 12.820,38 €**

Waldshut-Tiengen, 23.08.2022

<b>Anlage 2 zum Nahverkehrsbericht vom 15.10.2022</b>
---

## **Informationen zu den Zuschüssen des Landkreises zum ÖPNV im Jahr 2021**

EU-Verordnung Nr. 1370/2007

1. Tarifzuschüsse durch den Landkreis (und das Land Baden-Württemberg):

an DB Regio (Schiene)	1.275.138 €
an Südbadenbus GmbH (SBG)	3.190.924 €
an Stadt Laufenburg	2.848 €

**G e s a m t (Tarifzuschuss) 4.468.910 € davon Land BW 575.500 €**

*Die Stadtwerke Bad Säckingen erhalten keinen Zuschuss, da Einnahmen über erhöhte Fahrgelder gedeckt sind.*

*Die Verkehrsunternehmen wurden daraufhin geprüft (EUVO 1370/2007), ob sie durch die genannten Zuschüsse mehr Geld im Vergleich zu den ursprünglichen fortgeschriebenen Haustarifen erhalten haben und damit überkompensiert sind. Diese Berechnung hat für 2020 ergeben, dass die Einnahmen der vier Verkehrsunternehmen im WTV unter den fortgeschriebenen Haustarifen liegen. Dies wurde durch Wirtschaftsprüfer testiert. Keines der vier Verkehrsunternehmen ist daher überkompensiert.*

2. Zuschüsse zur WTV-Geschäftsstelle (Regiekosten):

**G e s a m t 370.000 €, davon Land BW 185.000 €**

*Beteiligung Verkehrsunternehmen 121.400 € (zusätzlich)*

*Die Verkehrsunternehmen erhalten bzw. beteiligen sich am Gesamtzuschuss zur WTV-Geschäftsstelle mit folgendem Verteilerschlüssel: 77,33 % SBG, 22,07 % DB Regio, 0,39 % Stadtwerke Bad Säckingen, 0,21 % Stadt Laufenburg. Grundlage dieses Verteilerschlüssels sind die verkehrlichen Erlöse (2015).*

3. Zuschüsse aufgrund der Allgemeinen Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr im Rahmen des Verbundtarifes der Waldshuter Tarifverbund GmbH (WTV) aufgrund der ÖPNV-Finanzreform Baden-Württemberg (Bus):

an Südbadenbus GmbH (SBG)	5.483.188,79 €
an Stadt Laufenburg	9.260,42 €
an Stadtwerke Bad Säckingen	2.175,00 €

**G e s a m t 5.494.624,00 €**

*Diese Finanzmittel werden dem Landkreis aufgrund § 15 ÖPNVG vom Land Baden-Württemberg zur Verfügung gestellt.*

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

an SüdbadenBus GmbH                      144.426 €\* (2020: 306.398 € 2009:  
827.380 €\*)

*\*Einsparung 30.000 € wegen einheitlicher Festlegung der beweglichen Ferientage.*

*Diese Zuschüsse sind für Fahrten zu oder von Schulen im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz Die Zuschüsse betreffen folgende Linien: 7324 und 7342. Diese Linien werden durch Busse der SBG und deren Subunternehmer in einer guten bis befriedigenden Qualität bedient.*

5. Sonstige Zuschüsse

Es gibt kleinere Zuschüsse (bis 25.000 €) des Landkreises zu folgenden Projekten: Wutachschluchtwanderbus, Grenzverkehrskonzept Land Baden-Württemberg - Kanton Aargau, Wutachtalbahn, Erweiterung des Nahverkehrsangebotes durch „Flexible Angebote“, geringfügige Schülerverkehrsverträge.