

23.09.2026

**Dezernat 2 - Mobilität, Ordnung und Kommunales
Nahverkehr**

Zukunftsthemen ÖPNV

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	07.10.2026	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag folgendem Beschluss zuzustimmen:

1. Der Kreistag nimmt den Sachstandsbericht bezüglich der Zukunftsthemen im Nahverkehr zur Kenntnis.
2. Der Kreistag nimmt den Entwurf zum Letter of Intent (Anlage 1) zur Elektromobilität und dem autonomen Fahren zur Kenntnis und ermächtigt die Verwaltung diesen zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung des Letter of Intent (LOI) begründet nicht automatisch die Schaffung von zusätzlichen Personalressourcen.

Sachverhalt:

Neben den aktuellen Nahverkehrsthemen stehen vier bedeutende und wichtige Zukunftsthemen im ÖPNV an, welche angegangen werden sollten bzw. müssen:

- Umsetzung der Linienbündel Ost (O) und Nordost (NO) auf 12/27 und in der Folge die weiteren Linienbündel
- Aktualisierung/Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
- Dekarbonisierung im ÖPNV / Linienbusverkehr
- Autonomes Fahren im ÖPNV / Linienbusverkehr

Die aktuelle Situation bei den Arbeitsschwerpunkten der beiden Beschäftigten im Nahverkehr stellt sich wie folgt dar:

Die Abteilung Nahverkehr betreut seit Jahren zusätzlich zum laufenden Tages- und Kerngeschäft drei Großprojekte: Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn, Vollreaktivierung der Unteren Wutachtalbahn (eigener Tagesordnungspunkt) und Einführung des automatisierten Fahrgastzählsystems (AFZS). Dabei haben auch der Schienenersatzverkehr (SEV) im Zuge der Bauarbeiten, temporäre Verkehrsführungen und Öffentlichkeitsarbeit eine erhebliche Außenwirkung entfaltet und die Vielzahl neuer Verträge und deren Umsetzung bedeuten eine enorme finanzielle Verantwortung für den Landkreis (dies ebenso in stellvertretender Form für die Anrainerkommunen).

Die Erfahrung aus den beiden Schienenprojekten zeigt zudem: Selbst bei rechtzeitiger politischer und finanzieller Absicherung kann die tatsächliche Umsetzung an unzureichenden Kapazitäten bei Planungsbüros, der Bauindustrie oder den Fahrzeugherstellern bzw. Ausrustern ins Wanken geraten oder sich erheblich verzögern. Dies gilt es immer wieder frühzeitig zu erkennen und entgegenzuwirken, um Schaden vom Projekt und den Partnern abzuwenden und möglichst die zeitgerechte Realisierung zu erreichen. Hier bringen wir uns stets aktiv mit aller Kraft ein.

Neben den genannten Themen konnten vier weitere Themenfelder, welche für die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Landkreis von erheblicher Bedeutung sind, teilweise nur mit spürbar reduzierter Tiefe bearbeitet werden. Wir halten den jetzigen Zeitpunkt für günstig und es ist sinnvoll/notwendig, diese Themen anzugehen: Zum einen stehen aktuell noch Förderfenster offen (Personalkostenförderung des Landes, Klimaschutz- und Dekarbonisierungsprogramme), zum anderen zeigt die Erfahrung aus den beiden Schienenprojekten, dass Fördertöpfe und politische Aufmerksamkeit häufig nach dem Windhundprinzip vergeben werden – wer zuerst einen belastbaren Antrag vorlegt, sichert sich die Mittel, bevor andere mit vergleichbaren Vorhaben nachziehen.

Hier die vier konkreten Themenfelder:

1. Sachstand und Umsetzung der Linienbündel Ost und Nordost/Mitte

Mit Bescheiden vom 13.03.2026 wurde den eigenwirtschaftlichen Anträgen der Südbadenbus (SBG) auf Erteilung der Linienverkehrsgenehmigungen nach § 42 PBefG für die Linienbündel Ost und Nordost/Mitte stattgegeben. Das Linienbündel Ost (Linien 7331, 7340, 7347) wurde für den Zeitraum vom 01.01.2028 bis 31.12.2035 genehmigt, das Linienbündel Nordost/Mitte (Linien 7338, 7341–7346, 7348) für den Zeitraum vom 01.01.2028 bis 31.12.2033 (Rhythmisierung aller Landkreisbündel auf 2 Jahre).

Beide Genehmigungen sind mit der Auflage versehen, dass Fahrplananpassungen aufgrund des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinbahn und der Vollreaktivierung der Wutachtalbahn während der Laufzeit verbindlich umzusetzen sind. Die Abteilung Nahverkehr steht hierzu bereits in enger Abstimmung mit der SBG: Die neuen Busfahrpläne werden bestmöglich konsequent auf die künftigen Zugfahrpläne von Hochrheinbahn (RE3, HBE, S7) und Wutachtalbahn (RB37) ausgerichtet, mit besonderem Augenmerk auf die Anschlussknoten Waldshut, Erzingen und Stühlingen.

Die SBG hat den Gesamtverkehr der beiden Linienbündel eigenwirtschaftlich angeboten. Dies jedoch vor dem Hintergrund der weiteren guten Entwicklung der Anzahl der Deutschland-Tickets (D-Tickets) im Landkreis und der entsprechenden Einnahmen über den Waldshuter Tarifverbund. Hier bestehen schlussendlich Chancen und Risiken für das eigenwirtschaftliche Fahrplanangebot, welche es gilt mit der SBG zu besprechen und zu gestalten.

2. Aktualisierung des Nahverkehrsplans

Der geltende Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahr 2006. Er wurde seither lediglich ein Mal – im Rahmen des Linienbündelungskonzepts 2012/2013 – ergänzt und im Übrigen nicht fortgeschrieben. Gemäß § 12 ÖPNVG Baden-Württemberg ist eine Überprüfung und ggf. Fortschreibung alle fünf Jahre vorgesehen. Die tatsächliche „Verkehrslandschaft“ im Landkreis hat sich seither deutlich verändert: Ausbau und Elektrifizierung sowie in Folge Fahrplanumbau auf der Hochrheinbahn, Vollreaktivierung der Wutachtalbahn, demografischer Wandel, Änderung der Schullandschaft und in Folge in der Schülerbeförderung sowie – siehe Punkte 3 und 4 – die Perspektive der Dekarbonisierung und automatisierter Angebote. Eine Fortschreibung ist damit nicht nur rechtlich angezeigt, sondern auch die fachliche Grundlage, um die übrigen Zukunftsthemen sauber zu verankern und förderfähig zu machen.

Die Fortschreibung war vom Amt 26 spätestens für 2025/26 angedacht. Dies war personell – Vorrang der aktuellen Themen – nicht machbar. Wir sollten dieses Thema nun, spätestens mit der mit Realisierung der beiden Schienenprojekte, anpacken.

3. Dekarbonisierung im ÖPNV / Linienbusverkehr

Der Landkreis ist Aufgabenträger des Linienbusverkehrs und für diesen und seine „Steuerung“ verantwortlich. Wir sehen die Notwendigkeit hier tätig zu werden und haben einen ersten kleinen Schritt unmittelbar auf den Weg gebracht:

Es liegt ein mit der SBG abgestimmter Letter of Intent (siehe Anlage) zur Zusammenarbeit im Bereich der Elektromobilität vor. Ziel ist die schrittweise Umstellung der im Landkreis eingesetzten Busflotten auf emissionsfreie Antriebe, verbunden mit dem gemeinsamen Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur. Als erster konkreter Schritt ist die gemeinsame Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts vereinbart, das einen realistischen Zeitplan sowie die Eigentums- und Betreiberverhältnisse der Ladeinfrastruktur (SBG inkl. Auftragsunternehmen) klärt. Der (stufenweise) Aufbau der notwendigen Infrastruktur benötigt – auch in Verbindung mit den Auftragsunternehmen – erhebliche Zeit in der Planung und Umsetzung. Ein entsprechender frühzeitiger Start ist angezeigt.

Aktuelle Studien zur Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen im Vergleich zu Dieseln (Total Cost of Ownership) zeigen einen sich abzeichnenden Kipppunkt: Ohne Förderung wird mit einer Kostenparität etwa ab 2030/2031 gerechnet, mit den heute möglichen Förderquoten ist der Elektrobuss teilweise bereits jetzt – je nach Situation – wirtschaftlicher als der Dieseln. Wesentlicher Treiber ist der steigende CO₂-Preis, der den Dieselnbetrieb zunehmend verteuert, hinzu kommt ein sich verengendes Angebot an Dieseln im Markt. Für den Landkreis bedeutet das: Wer jetzt die Grundlagen – Ladeinfrastrukturkonzept, Betrei-

bermodell, Förderanträge – schafft, kann genau in dem passenden Zeitfenster „zuschlagen“, in dem sich die Investition erstmals eindeutig rechnet und gleichzeitig bei Herstellern und Ausrüstern die „große Welle“ – Verfügbarkeit? Kosten/Preissteigerungen – noch nicht angekommen ist.

Der Letter of Intent wurde von der Abteilung Nahverkehr bewusst so ausgearbeitet, dass er nicht nur die Dekarbonisierung, sondern zugleich die Zusammenarbeit im Bereich des autonomen Fahrens (Punkt 4) mit der SBG als zentralem Partner abdeckt – mit dem Ziel, beide Themenfelder gemeinsam wirtschaftlich und sinnvoll für den Landkreis zu bearbeiten.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass eine Umstellung auf Elektrobusse natürlich auch zum Umwelt- und Klimaschutz incl. CO₂-Einsparung mit beiträgt.

4. Autonomes Fahren im ÖPNV

Der Landkreis ist bereits heute nach Kräften in Initiativen zum automatisierten Fahren aktiv: als Projektpartner der länderübergreifenden Simulationsstudie „ARiVE³“ zum automatisierten Ridepooling entlang der Hochrheinbahn, als begleitender Aufgabenträger des Pilotvorhabens der Stadt Waldshut-Tiengen für ein autonomes Shuttle (besonders mit Blick auf die Strecke Bahnhof–Aarberg) sowie potentiell als Projektträger einer parallel zum Projekt „ARiVE³“ beabsichtigten Machbarkeitsstudie zum autonomen ÖPNV im Landkreis Waldshut. Ergänzend deckt der unter Punkt 3 genannte Letter of Intent mit der SBG auch die Prüfung automatisierter Angebote als Zubringer zu Bahnknoten und zur Erschließung der ersten und letzten Meile ab.

Um diese intensive und komplexe Koordinations- und Antragsarbeit abzusichern und das Thema voranzutreiben, hat die Verwaltung vorsorglich bereits einen Antrag auf Förderung einer Personalstelle „Autonomes Fahren im Öffentlichen Verkehr“ bei der KEA-BW / beim Verkehrsministerium gestellt (gehobener Dienst, 100 %, vier Jahre Stellenlaufzeit, Förderung für zwei Jahre). Über den Antrag ist noch nicht entschieden.

Die Förderung deckt nach den Grundsätzen zur Förderung von Personalkosten maximal zwei der vier Jahre Stellenlaufzeit ab (164.500 € bei 100 % Stellenanteil, gehobener Dienst); die verbleibenden zwei Jahre wären vollständig aus Kreismitteln zu finanzieren. Im Ergebnis trägt der Landkreis damit rechnerisch rund die Hälfte der Gesamtpersonalkosten über die vierjährige Laufzeit.

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr hat die Zukunftsthemen im ÖPNV vorbereitet und sieht die zusätzliche Personalstelle vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage kritisch. Ein Präjudiz für die Schaffung einer zusätzlichen Personalstelle entsteht durch die Unterzeichnung des Letter of Intent nicht.

Stellungnahme der Verwaltung

Die höchste Priorität haben aktuell – neben dem Erledigen der Regularbeit – die Umsetzungen der beiden Schienenprojekte auf 12/27. Daneben müssen wir die Linienbündel NO und O zwingend auf 12/27 mit einem attraktiv gestalteten Fahrplan umsetzen.

Eine weitere hohe Priorität hat der WTV Waldshuter Tarifverbund mit dem D-Ticket und der notwendigen Neugestaltung des dortigen Einnahmenaufteilungsvertrages (EAV) auf 12/27 mit den neuen Verkehrsunternehmen (SBB und SWEG) – siehe auch Punkt 1 letzter Absatz.

Die genannten Themen 2 – 4 können deshalb realistisch und nachhaltig nur mit zusätzlichem – möglichst geförderten – Personal angegangen werden. Über dieses Personal soll im Rahmen der Haushaltsberatung beraten werden. Das Land fördert eine entsprechende

Stelle mit bis zu 164.500 €. Auf den Kreishauhalt kämen somit im Förderzeitraum zusätzliche Kosten von 41.125 € pro Jahr hinzu. Ohne entsprechendes Personal wird es schwierig machbar sein, diese Zukunftsthemen in der notwendigen Tiefe und Form zu bedienen. Dies kann in den Folgejahren zu ggf. erheblichen Mehrkosten im laufenden Betrieb des Linienbusverkehrs führen.

Die Verwaltung ist der festen Überzeugung, dass sich die anteiligen Mehrkosten des Landkreises an der Stelle rasch - mit erheblicher positiver finanzieller Wirkung für die Folgejahre 2030ff - amortisieren.

Finanzierung:

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

Durch die Unterzeichnung des Letter of Intent entstehen keine rechtlich bindenden Verpflichtungen. Die Kosten für die übrigen Projekte sind bei den entsprechenden Haushaltsstellen eingestellt und sind Teil der Haushaltsberatungen.

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagenverzeichnis:

Letter of Intent Elektromobilität / Autonomes Fahren