

Dezernat III

Verantwortung:

Ausschuss:

Umweltausschuss

Dezernatsleitung:

ELB Ulrich Hoehler



Produktbereich 12

Sicherheit & Ordnung

12.21 Verkehrswesen

Produktbereich 21

Schulträgeraufgaben

21.40 Schülerbeförderung

Produktbereich 51

Räumliche Planung & Entwicklung

51.10 Räumliche Planung*

51.10.15 Verkehrsplanung / Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung*

Produktbereich 53

Ver- & Entsorgung

53.60 Breitbandversorgung

Produktbereich 54

Verkehrsflächen & Anlagen, ÖPNV

54.20 Kreisstraßen

54.30 Landesstraßen

54.40 Bundesstraßen

54.50 Straßenreinigung und Winterdienst

54.70 ÖPNV

Produktbereich 55

Natur- und Landschaftspflege

55.20 Gewässerschutz

Produktbereich 56

Umwelt

56.10 Umweltschutz*

56.10.06 Energie und Klimaschutz*

56.20 Arbeitsschutz

Produktbereich 57

Wirtschaft & Tourismus

57.10 Wirtschaftsförderung

57.50 Tourismus

Strategische Entwicklung

Strategische Schwerpunkte THH 4

Der Landkreis setzt sich für ein intermodal verknüpftes Verkehrsnetz aller Verkehrsträger ein.

Der Landkreis setzt sich für ein attraktives ÖPNV-Angebot ein.

Der Landkreis fördert die aktive Mobilität und sorgt für eine gute und sichere Radverkehrsinfrastruktur.

Der Landkreis verbessert den Erhaltungszustand der Kreisstraßen.

Der Landkreis fördert zukunftsweisende Informations- und Mobilitätstechnologien.

Der Landkreis senkt die kreisweiten Treibhausgasemissionen, wirkt auf Energiesparen und eine effizientere Energienutzung hin und fördert den Einsatz regenerativer Energien.

Der Landkreis wirkt den Folgen des Klimawandels entgegen.

Der Landkreis fördert und stärkt Dienstleistung, Handwerk, Handel und Industrie sowie Land- und Forstwirtschaft durch aktive Wirtschaftsförderung. Ein aktives Standortmarketing sorgt für eine gute Außenwahrnehmung und trägt zur Werbung von Fachkräften und Talenten bei.

Der Landkreis fördert durch aktive Strukturpolitik gleichwertige Lebensbedingungen für den ländlichen Raum.

Der Landkreis setzt sich für eine zukunftsfähige digitale Infrastruktur in allen Lebens- und Arbeitsbereichen ein.

Zielbeiträge 2025

Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis setzt sich für ein intermodal verknüpftes Verkehrsnetz aller Verkehrsträger ein.

■ Wirkungsziele 2025 – PG 51.10

- Die Nutzung der Verkehrsarten ist mit Blick auf Komfort, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Klimaschutz bestmöglich verknüpft.
- Der Modal Split ist in Richtung der aktiven Mobilität und des Öffentlichen Nahverkehrs verbessert und trägt zum Ziel der klimaneutralen Region bis 2040 bei.

Der Landkreis gestaltet die Infrastruktur- und verkehrliche Planung übergeordneter Aufgabenträger in seinem Sinne mit. Die Anbindung des Landkreises über Gleisstrecken, (Fern-)Straßen, den Wasserweg Rhein und den Flughafen EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg weist einen hohen Standard auf. Allerdings gibt es Defizite, die sich an bestimmten Engstellen, Überlastungen bzw. unzureichender Bedienqualität festmachen lassen. Zudem gilt es, aus Gründen des Verkehrsflusses, der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes und der Lebensqualität mehr Anteile vom motorisierten Individualverkehr auf die aktive Mobilität und den ÖPNV zu verlagern. Vor diesem Hintergrund hat sich der Landkreis eine eigene Mobilitätsstrategie gegeben.

Mit Blick auf die Entwicklung, Steuerung und Koordinierung der Mobilitätsstrategie hat sich die in 2022 angestoßene Neuausrichtung der SST Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität innerhalb des Dezernats III als zielführend erwiesen. Im Jahr 2025 wurden in den Arbeitsgruppen hervorragende Weichenstellungen zu den Themen Carsharing, geteilte Mobilität, Mobilstationen und Mikromobilität erreicht und gemeinsame Ausschreibungen durchgeführt.

Ein wichtiges Instrument für den Landkreis stellt die Mitwirkung im Agglomerationsprogramm Basel dar. Der Metropolitanraum Basel ist verkehrlich von einer Überlagerung des regionalen, nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehrs geprägt. Um dem gerecht zu werden, wird eine übergeordnete, integrierte Planung in den verkehrlichen Themenbereichen und der Raumplanung angestrebt. Infrastrukturelle Maßnahmen werden durch den Schweizer Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms finanziell gefördert. Die deutsche Seite (Landkreis Lörrach und Regionalverband Hochrhein-Bodensee) ist als stimmberechtigter Partner an allen Entscheidungen beteiligt. Die 4. Generation des Programms wurde im Dezember 2023 beschlossen. Auf Gemarkung des Landkreises sind unter anderem die Radschnellverbindung RS7, die Verlängerung der Tram 8 in Weil am Rhein, der Bau von B&R/P&R-Anlagen am Bahnhof Schliengen sowie dem künftigen S-Bahn-Halt Rheinfelden-Warmbach, sowie Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz enthalten. Das Aggloprogramm der 5. Generation befindet sich bereits in der Vorbereitung und wurde dem Schweizer Bund im September 2025 zur technischen Prüfung vorgelegt.



Planungen zur Trinationalen S-Bahn Basel werden seit 2018 mit dem Namen „trireno“ unter dem Dach des Vereins Agglo Basel geführt. Hierzu wurde Agglo Basel auf sämtliche Besteller-Aufgabenträger erweitert; für die deutsche Seite ist das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs Mitglied bei trireno. Der Landkreis Lörrach ist als ständiger Gast vertreten.

Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis setzt sich für ein attraktives ÖPNV-Angebot ein.

■ Wirkungsziele 2025 – PG 54.70

- Der Landkreis sorgt für einen bedarfsgerechten, günstigen und komfortablen Öffentlichen Nahverkehr, auch grenzüberschreitend in der Agglomeration Basel.
- Der Landkreis unterstützt bürgerschaftliche Initiativen, die den ÖPNV ergänzen.

Mit dem Nahverkehrsplan hat der Landkreis umzusetzende Maßnahmen und Prüfaufträge für die nächsten Jahre festgeschrieben. Damit werden die bestehenden Bedarfe für ein zukunftsorientiertes, umweltschonendes Mobilitätsangebot sichergestellt sowie qualitative Standards und Regelungen z. B. hinsichtlich Barrierefreiheit, Clean-Vehicles-Directive und Mobilitätsgarantie festgelegt. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass auf eine gleichwertige Versorgung des ländlichen Raums besonders Wert gelegt wird.

In 2025 sind folgende Maßnahmen/Prüfaufträge umgesetzt bzw. angestoßen worden:

- Vorbereitung und Vergabe Linienbündel „Markgräflerland“ mit dem Ziel der Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 2026: Das bislang aus eigenwirtschaftlichem Busverkehr und freigestelltem Schülerverkehr bestehende Bündel wurde in einem engen Prozess mit den betroffenen Gemeinden, den Bürger*innen und den Gremien des Kreistags komplett neu konzipiert. Ziel ist ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 einen modernen, gut vertakteten Verkehr einschließlich integriertem Schülerverkehr bereitstellen zu können.
- Vorbereitung Vergabe Linienbündel Hochrhein: Ende 2025 wurde mit einer Online-Befragung zu Anpassungen und Verbesserungen der erste Aufschlag gemacht. Ziel ist die Anschlussvergabe des aktuell gut konzipierten Bündels zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027.



■ Wirkungsziel 2025 – PG 21.40

- Der Landkreis sorgt dafür, dass alle Schülerinnen und Schüler die geeignete Schule erreichen können.

Bisher wird diese Aufgabe durch die Schulträger (Städte, Gemeinden, Landkreis) durchgeführt, wobei der Landkreis die Kommunen dabei sowohl organisatorisch, als auch durch finanzielle Mittel unterstützt. Auch die Eltern profitieren durch einen geringeren Eigenanteil, der für die Schülerbeförderung aufzubringen ist.

Die derzeitige Organisation der Schülerbeförderung verursacht bei allen Schulträgern sowohl finanziell als auch personell einen enorm hohen Aufwand. Im Haushaltsplan des Landkreises sind über 2,5 Mio. EUR für die kreiseigenen Schulen und über 4,8 Mio. EUR für die Schulen anderer Schulträger veranschlagt. Hinzu kommen die Aufwendungen, die bei den Städten und Gemeinden als Schulträger entstehen.

Um künftig effizienter vorzugehen, plant der Landkreis die Schülerverkehre der anderen Träger weitestgehend in den ÖPNV zu integrieren. Hiermit werden die Schulträger entlastet und die Schülerlinien für alle Bürger*innen geöffnet. In diesem Zuge wird ebenfalls geprüft, ob und welche Aufgaben bei den Kommunen verbleiben und welche auf den Landkreis übergehen sollen.

Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis fördert die aktive Mobilität und sorgt für eine gute und sichere Radverkehrsinfrastruktur.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 54.20

- Mit seinem Radverkehrskonzept verbessert der Landkreis die Infrastruktur und steigert die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 54.20 und PG 54.50

- Der Landkreis erhält seine Radverkehrsinfrastruktur in einem bedarfsgerechten, guten baulichen und betrieblichen Zustand.

Im Radverkehrskonzept des Landkreises von Oktober 2013 wurde das Radroutennetz des Landkreises in verschiedene Routenkategorien unterteilt. Dabei wurden ca. 1.000 Maßnahmvorschläge erarbeitet, die es umzusetzen gilt. Alle Maßnahmen in der Baulast des Landkreises wurden priorisiert und zusammengefasst. Im Rahmen des Kreisstraßenprogramms 2021-2025 sind die für den genannten Zeitraum vorgesehenen Maßnahmen benannt und dargestellt. Die Planung für die Radwege im Zuge der K 6333 zwischen Minseln und Adelhausen sowie im Zuge der K 6336 zwischen Nordschwaben und Wiechs wurde weiter vorangetrieben. Die Planfeststellungsverfahren werden voraussichtlich für den Radweg zwischen Minseln und Adelhausen im 1. Quartal 2026 und für den Radweg zwischen Nordschwaben und Wiechs Anfang 2027 abgeschlossen. Bei der Planung des Radwegs entlang der K 6351 Egringen-Holzen wurde die Leistungsphasen 3 HOAI (Entwurfsplanung) sowie die Vorplanung der drei erforderlichen Brückenbauwerke weiterbearbeitet.



Radschnellverbindung Wiesental Lörrach – Schopfheim - RS7 (K)

Der Landkreis Lörrach hat nach Abschluss der Machbarkeitsstudie die Planungsträgerschaft für die Radschnellverbindung Wiesental (RS 7 (K) Wiesental Lörrach – Schopfheim) übernommen. Auf einer Länge von ca. 17 km soll die Stadt Lörrach über Steinen und Maulburg mit Schopfheim verbunden werden. Das Projekt zeichnet sich neben seiner Leuchtturmwirkung als komfortable, sichere und schnelle Radführung für Pendelnde durch eine intensive Information und Einbeziehung der Öffentlichkeit aus.

Mit Abschluss der HOAI Lph. 2 liegt neben dem zugehörigen Erläuterungsbericht, den entsprechenden Plänen, den Ergebnissen der UVS damit auch eine angepasste Kostenschätzung vor. Die Gesamtbaukosten für das Projekt liegen demnach bei ~38 Mio. EUR. Daraus ergeben sich gestiegene, geschätzte Planungskosten von ~4,4 Mio. EUR. Diese werden bis zur Ausschöpfung des bestehenden Fördertopfes von Land und Bund über die entsprechenden Vereinbarungen finanziert. Darüber hinaus entstehende Kosten werden durch die Förderung mittels LGVFG und erhöhter Planungskostenpauschale aufgrund der besonderen Klimafreundlichkeit des Projektes abgedeckt.

Für die weitere Planung wurden in Abstimmung mit den Kommunen verkehrswirksame Abschnitte gebildet. Diese zeichnen sich durch einen unmittelbaren Zugewinn an komfortabler und sicherer Radverkehrsführung aus und ermöglichen gleichzeitig ein zügigeres Vorankommen mit der Planung der Teilabschnitte. Im nächsten Schritt steht die Ausschreibung und Vergabe der nächsten Leistungsphasen an.



Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis verbessert den Erhaltungszustand der Kreisstraßen.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 54.20

- Der bauliche Zustand und die Verkehrssicherheit aller Kreisstraßen werden kontinuierlich verbessert.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 54.20 und 54.50

- Die bedarfsgerechte und wirtschaftliche Unterhaltung wird durch einen leistungsfähigen Straßenbetriebsdienst sichergestellt.

Der Fachbereich Straßen verbessert den baulichen Zustand und die Verkehrssicherheit aller Kreisstraßen kontinuierlich. Hierzu wurde das Kreisstraßenprogramm 2021 bis 2025 erstellt. Auf Grund der schwierigen Haushaltslage wurde das Kreisstraßenprogramm auf die kommenden Jahre gestreckt. Im Jahr 2025 wurden dementsprechend bewusst keine der ursprünglich angedachten Maßnahmen umgesetzt.

Der Mittelbedarf des Kreisstraßenprogramms wurde bei der Aufstellung anhand von damaligen Erfahrungswerten geschätzt. Es hat sich inzwischen gezeigt, dass das Kreisstraßenprogramm aus personeller Sicht zu ehrgeizig geplant und auf der Kostenseite nicht auskömmlich ist.

Hervorzuheben ist, dass lediglich die Kosten der Asphaltsanierung angesetzt wurden. Zu einer fachgerechten Deckensanierungsmaßnahme gehören jedoch weitere Maßnahmen, u.a. die Sanierung von Schadstellen in der unteren Asphaltdecke, die Entsorgung von pechhaltigem Material, die Anpassung der Entwässerung, Leitpfostensetzung, Fahrzeugrückhaltesysteme (Schutzplanken), Straßenmarkierungen, Kontrollprüfungen sowie SiGeKo-Leistungen (Sicherheits- und Gesundheitskoordinator).

Weiter werden die geschätzten Mittelansätze durch die tatsächlich zu sanierenden Flächen, das jeweilige Sanierungsgutachten anhand des Schädigungsgrades sowie die technischen und verkehrlichen Randbedingungen wie z.B. dem Aufwand für Umleitungen beeinflusst. Die tatsächlichen Baukosten bestimmt schlussendlich der marktübliche Wettbewerb der Baufirmen.

Zur Erreichung der vom Kreistag beschlossenen Standards des Straßenbetriebsdienstes werden sukzessive die Betriebsabläufe in den Straßenmeistereien umgestellt. Der festgelegte Standard bringt tiefgreifende Veränderungen gewohnter Arbeitsabläufe mit sich und stellt in den Straßenmeistereien eine Herausforderung dar. Die Umstellung muss über einen dauerhaften Veränderungsprozess gesteuert werden.



Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis fördert zukunftsweisende Informations- und Mobilitätstechnologien.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 54.70

- Die Mobilitätsinformationen sind verknüpft und werden von Verwaltung und Bevölkerung bestmöglich genutzt.

Seit Abschluss des ÖPNV-Projekts „Digitale Fahrgastinformationssysteme (DFI)“ werden den Fahrgästen an stark frequentierten Haltestellen im Busnetz Echtzeitdaten für ihre Verbindung zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig betreibt der Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) eine Nahverkehrs-App, welche ebenfalls Echtzeitdaten anbietet. Darüber hinaus wurde mit Inbetriebnahme des Liniensbündels Wiesental die eigens geschaffene App „LöGo“ eingeführt. Hiermit ist es möglich bedarfsspezifischen On-Demand-Verkehr im Wiesental, einschließlich des Stadtverkehrs Schopfheim, zu bestellen.



Ein weiteres Projekt zur Datenerhebung und -nutzung ist das sog. AFZS (Automatisiertes Fahrgastzählsystem). Entsprechend des gesetzlichen Auftrags des Landes werden ab 2027 auf allen Linien qualitativ hochwertige Fahrgastdaten automatisch erhoben. Diese sind in der ÖPNV-Planung des Landkreises gewinnbringend nutzbar.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 51.10

- Der Landkreis nutzt die Chancen innovativer nachhaltiger und klimaschonender Antriebstechnologien.

Die Kenntnis aktueller Technologieentwicklungen im Mobilitätsbereich und die – mit anderen Akteuren in der Region abgestimmte – Nutzung dieser neuen Angebote hat für den Landkreis eine hohe Bedeutung. Das 2022 gegründete Mobilitätsnetzwerk Kandertal/Oberrhein (KOMO), hat weiterhin Mobilitätsprojekte umgesetzt. Im Jahr 2025 wurden Ausschreibungen im Bereich „Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge“ und „Car-Sharing“ vorgenommen. Erste Vergaben sind erfolgt. Auch im Netzwerk für nachhaltige Mobilität NEMO ist gebündelte Vergabe von Car-Sharing-Stellplätzen gestartet worden.

Im Bereich Wasserstoff kommt der Wirtschaftsregion Südwest die Aufgabe zu, wesentliche Entwicklungen zu beobachten.

Die neu geschaffene grenzüberschreitende Linie 220 FREUND wird klimaschonend betrieben. Bereits jetzt verwenden die französischen Vertragspartner den alternativen Kraftstoff HVO, von Seiten des beteiligten deutschen Busunternehmens wurde ein E-Fahrzeug bestellt, welches zeitnah auf der Strecke zum Einsatz kommt. Auch der On-Demand-Verkehr „LöGo“ im Liniensbündel Wiesental läuft inzwischen voll elektrisch.

Auch bei der Fahrzeugbeschaffung für die Straßenmeistereien werden die Möglichkeiten neuer Antriebstechnologien in den Blick genommen. Während die Dienstfahrzeuge für die Straßenmeister in der Straßenmeisterei Kandern-Wollbach bereits elektrisch betrieben sind, wurde im Jahr 2024 für einen Testlauf die Vergabe und Beschaffung eines elektrischen „StraMot“ (Motorisierter Straßenwärter) vorbereitet. Die Ergebnisse sollen Erkenntnisse über den Einsatz von E-Fahrzeugen im Nutzfahrzeugbereich liefern. Das Fahrzeug wird voraussichtlich 2026 geliefert.

Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis senkt die kreisweiten Treibhausgasemissionen entsprechend der gesetzten Absenkpfade, wirkt auf Energiesparen und eine effizientere Energienutzung hin und fördert den Einsatz regenerativer Energien. Der Landkreis wirkt den Folgen des Klimawandels entgegen.

■ Wirkungsziele 2025 – PG 56.10

- Der Landkreis setzt sich zum Ziel, bis 2040 eine klimaneutrale Region zu werden; bis 2030 senkt der Landkreis die Treibhausgasemissionen um 65 % im Vergleich zum Basisjahr 1990; die Wärmeversorgung ist bis 2040 klimaneutral gestaltet.
- Der Landkreis ist als Vorreiter der Energiewende positioniert.
- Die Energieeffizienz ist erhöht und der Anteil an erneuerbaren Energien (Wärme und Strom) gesteigert im gewerblich-industriellen Bereich.
- Alle ökologisch und ökonomisch verträglichen Potenziale der erneuerbaren Energiequellen (Wind-, Wasser-, Erdwärme-, Solar-, Biomasseanlagen) sind bestmöglich genutzt.
- Die Schonung der natürlichen Ressourcen in allen Handlungsfeldern ist sichergestellt.
- Die Verwaltung des Landkreises ist bis 2030 klimaneutral.
- Strategien zur Klimaanpassung liegen in allen Handlungsfeldern vor und ein Prozess zur Unterstützung der Städte und Gemeinden ist angestoßen.

Der Klimaschutz hat sich im Landkreis Lörrach zu einem zentralen Handlungsfeld entwickelt. Die zuständige Stabsstelle verfügt über fünf Vollzeitstellen, davon drei projektgefördert. Im Folgenden werden exemplarische Projekte dieses strategischen Schwerpunkts aufgeführt:

Klimaneutrale Verwaltung: 2024 sanken die Treibhausgasemissionen erstmals auf 3.805 t. Größter Emissionsverursacher bleibt der Gebäudesektor, gefolgt von Dienstreisen. Zur Erreichung des Ziels ist eine gebündelte Steuerung durch die Beauftragte für die klimaneutrale Verwaltung essentiell. Hierdurch werden die etablierten Strukturen und Kooperationen in der Verwaltung und den Eigenbetrieben fortgeführt, Synergien gefunden und die Effizienz im Haus erhöht. Im Rahmen des Strategieprozesses des Kreistags wurde entschieden, das Ziel Klimaneutrale Verwaltung nunmehr bis 2040 anzustreben.

Nachhaltigkeit in Beschlussvorlagen: Im Rahmen der Klausurtagung 2025 wurde die Zukunftsstrategie neu konzipiert und mit den UN-Nachhaltigkeitszielen (SDGs) verknüpft. Zur Umsetzung wird der sogenannte „NI-Check“ der Landesumweltanstalt Baden-Württemberg erprobt, im Oktober 2026 wird über eine dauerhafte Einführung entschieden.

Klimaschutzkoordination: Nach einjähriger Vakanz ist die Stelle wiederbesetzt und durch die Nationale Klimaschutzinitiative finanziert. Ziel ist die strategische Verankerung des Klimaschutzes und das Anstoßen verschiedener Maßnahmen in den Gemeinden. Neue Projekte sind beispielsweise der Energietag in Schopfheim, die Vorbereitung der Energiekarawanen im Landkreis sowie die Begleitung der Gemeinden bei der Einführung von Energiemanagementstellen und -systemen.

Klimaanpassungskonzept: Das Konzept von 2021 wird seit April 2025 mithilfe einer geförderten Stelle aktualisiert. Schwerpunkte sind naturbasierte Lösungen wie Landschaftselemente, Waldwirtschaft und Flussrenaturierung. Die Überarbeitung soll im Frühjahr 2027 abgeschlossen sein.



Der Landkreis ist im Klimaschutz landes- und teilweise bundesweit anerkannt. Klimaschutz bleibt eine Daueraufgabe – für Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Region.

Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis fördert und stärkt Dienstleistung, Handwerk, Handel und Industrie sowie Land- und Forstwirtschaft durch aktive Wirtschaftsförderung. Ein aktives Standortmarketing sorgt für eine gute Außenwahrnehmung und trägt zur Werbung von Fachkräften und Talenten bei. Die Bedarfe, die sich aus der Transformation zur klimaneutralen Region ergeben, sind mitbedacht.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 57.10

- Der Landkreis setzt sich kreisübergreifend für zukunftsfähige Strukturen, eine leistungsfähige Infrastruktur sowie attraktive Lebens- und Standortbedingungen mit dem Ziel der Schaffung einer prosperierenden Wirtschaftsregion ein, die zudem die Chancen des Klimaschutzes für sich erkennt und nutzt.

Die Gestaltung der strukturpolitischen Rahmenbedingungen im Landkreis wird auch künftig kontinuierlich und mit wachsender Bedeutung fortgeführt. Neben der Breitbandversorgung (Produktgruppe 53.60) betreut der Landkreis im Bereich der Wirtschaftsförderung verschiedene Netzwerke. Darüber hinaus engagiert er sich in den Themenfeldern Coworking und Innovation. Im Jahr 2025 setzte der Landkreis Lörrach die bewährte und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsregion Südwest GmbH (WSW) innerhalb der Wirtschaftsförderung fort. Zahlreiche Veranstaltungen, darunter die Unternehmertreffe und das WirtschaftsForum, konnten erfolgreich durchgeführt werden. Ergänzend dazu haben sich die digitalen Formate nachhaltig etabliert und stellen eine sinnvolle Ergänzung zu den Präsenzveranstaltungen dar. Auch das Fachkräftenetzwerk SüdWestWork entwickelt sich weiterhin sehr positiv. Mit der qualitativ anspruchsvollen Kampagne „Wish you worked here“ konnte es den Landkreis im Jahr 2025 als Standort attraktiver Arbeitgeber in einer besonders lebenswerten Region wirkungsvoll positionieren.

Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis fördert durch aktive Strukturpolitik gleichwertige Lebensbedingungen für den ländlichen Raum.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 57.10

- Der Landkreis unterstützt die zielgerichtete und nachhaltige Entwicklung im Ländlichen Raum unter Beachtung der relevanten strategischen Handlungsfelder.

Der Bereich der **regionalen Strukturförderung** gilt mittlerweile als etabliertes Themenfeld. Innerhalb des Bereichs können zahlreiche Maßnahmen und Projekte gemeinsam mit Gemeinden und Bürgern bearbeitet werden. Der Landkreis hat in den vergangenen Jahren verschiedene lokale Entwicklungskonzepte und Leitbildprozesse gefördert und strebt dies auch zukünftig an. Daneben engagiert sich der Landkreis auch durch intensive Beratung und Qualifizierung in den unterschiedlichen Förderkulissen.

Das in der Vergangenheit etablierte Angebot des Landkreises zur fachlichen Begleitung und finanziellen Unterstützung ausgewählter Projekte (z.B. Kommunale Entwicklungskonzepte, Car-Sharing im ländlichen Raum, Vermarktung regionaler Produkte über eigene Verkaufsautomaten etc.) über eigene Strukturfördermittel wurde aufgrund der angespannten Haushaltslage 2025 gestrichen.

Mit dem **Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR)** konnten in der Vergangenheit Fördermittel in den Landkreis gebracht werden, die den Bürger*innen direkt zu Gute kommen. Unterstützt durch die Wirtschaftsregion Südwest können regelmäßig Landeszuschüsse für strukturell wichtige Projekte in den Förderschwerpunkten Wohnen, Kommunale Einrichtungen und Arbeiten für Projekte im Landkreis erwirkt werden. Der Landkreis beteiligt sich außerdem an der Förderkulisse **LEADER Südschwarzwald**. Die LEADER Aktionsgruppe Südschwarzwald wurde mit dem fortgeschriebenen Regionalen Entwicklungskonzept in die neue Förderperiode 2023 - 2027 aufgenommen. In den Handlungsfeldern Nachhaltigkeit, Mobilität, Jugendbeteiligung und Energie und Klimaschutz arbeitet der Landkreis Lörrach eng mit der LEADER Geschäftsstelle zusammen und bemüht sich Förderanträge aus Kommunen und dem bürgerschaftlichen Engagement zu generieren.



Strategischer Schwerpunkt

Der Landkreis setzt sich für eine zukunftsfähige digitale Infrastruktur in allen Lebens- und Arbeitsbereichen ein.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 57.10

- Der Landkreis beteiligt sich gemeinsam mit relevanten Akteuren an der Entwicklung der Region im Hinblick auf Forschung, Entwicklung und Innovation.

Im dritten Projektjahr 2025 verstärkte das RegioWIN-Projekt „Zukunft.Raum.Schwarzwald“ seine Wirkung nochmals deutlich. Dabei erfolgte eine intensive Zusammenarbeit mit kleinen und mittleren Unternehmen zu den Themen Innovation, Transformation und Nachhaltigkeit. Das durch Kreismittel geförderte Innovationsvorhaben knüpft an die Vorgängerinitiativen „DIGIHUB Südbaden“ und „InnovationsForum Südwest“ an. Die dort gewonnenen Erkenntnisse werden genutzt, um ein Innovationsökosystem auf- und auszubauen. Die bestehenden Netzwerke werden gezielt miteinander verzahnt und an das bis Sommer 2028 laufende RegioWIN-Projekt angebunden.

■ Wirkungsziel 2025 – PG 53.60

- Der Landkreis treibt den flächendeckenden Breitbandausbau gemeinsam mit den Städten und Gemeinden voran.

Die Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raums hängt maßgeblich von der Breitbandversorgung ab. Sie ist das Rückgrat für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung, wichtiger Standortfaktor und unverzichtbar für Bildung und bürgernahe Verwaltung. Um den Breitbandausbau zu unterstützen und voranzutreiben, beteiligt sich der Landkreis seit dessen Gründung aktiv im Zweckverband Breitbandversorgung Landkreis Lörrach. Seit 2020 sind alle kreisangehörigen Städte und Gemeinden an die Backboneleitungen angeschlossen. Bereits im Jahr 2023 wurden die verbliebenen im Bau befindlichen „Weißen Flecken“ im Landkreis mit dem modernsten Standard „FTTB“ (Glasfaser bis ins Gebäude) erschlossen, sodass der Ausbau des Backboneetzes im Landkreis Lörrach im Wesentlichen abgeschlossen werden konnte. Seither liegt der Fokus beim Ortsnetzausbau bei den „Grauen Flecken“. Dies sind Gebiete mit einer nach heutigem Stand ausreichenden, jedoch mittelfristig zu schlechten Ist-Versorgung. Der Ausbau dieser wird stetig vorangetrieben.

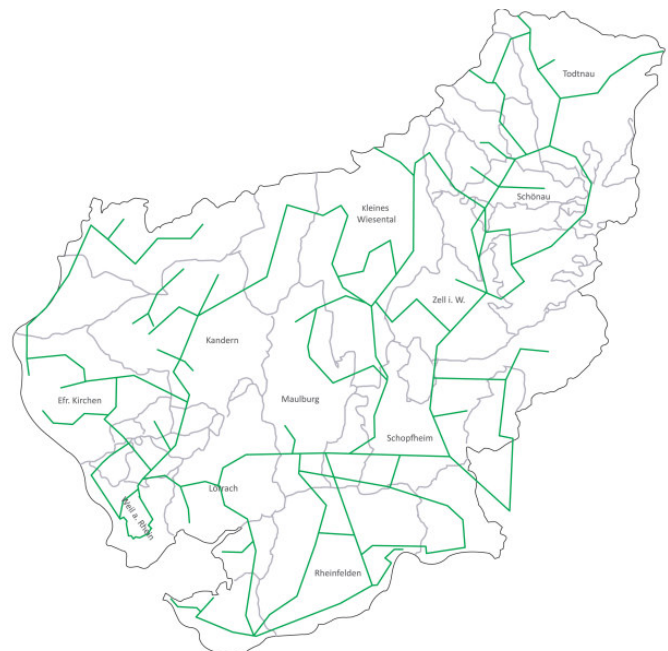


Abb.: Backboneplanung Landkreis Lörrach

Weitere Aufgabenschwerpunkte 2025

■ Wärmewende

Ende 2022 wurde gemeinsam mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden das Projekt „Unternehmensneutrale interkommunale Wärmeplanung“ abgeschlossen. Ziel des vom Umweltministerium Baden-Württemberg geförderten Projekts ist, die Wärmeversorgung im Landkreis auf erneuerbare, klimaneutrale Energieträger (z. B. Biomasse, Geothermie, Solarthermie, „grünes Gas“, Abwärme aus Industrie/Gewerbe) umzustellen. Es konnte festgestellt werden, dass im Landkreis genügend Potenzial besteht, um die Wärmeversorgung bis zum Jahr 2040 klimaneutral zu gestalten. Hierfür wurden 12 Maßnahmen entwickelt.

Die Wärmeplanung stützt sich auf drei Säulen:

- Wärmeverbund Hochrhein-Oberrhein-Wiesental: Mit der zwischenzeitlich abgeschlossenen Machbarkeitsstudie ist ein Weg aufgezeigt, wie u. a. Industrieabwärme vom Hochrhein in Richtung Oberrhein und Wiesental mittels einer „Wärmeringleitung“ geführt und mit anderen klimaschonenden Wärmedargeboten und -bedarfen verknüpft werden kann. Für die Umsetzung sind technische, finanzielle und organisatorische Aufgaben zu lösen. Startmoment für den weiteren Prozess war der Regionale Wärmegipfel unter Beteiligung der baden-württembergischen Umweltministerin im November 2025 in Grenzach-Wyhlen.
- Tiefengeothermie: Als weitere jederzeit verfügbare Wärmequelle soll Tiefengeothermie erschlossen werden. Die Firma badenova hat hierfür die Genehmigung zur Aufsuchung von Erdwärme, Sole und Lithium im nordwestlichen Bereich des Landkreises erhalten.
- Kampagnen und Infoveranstaltungen durch die Energieagentur Südwest: Durch Öffentlichkeitsarbeit in den Bereichen Heizungstausch, Gebäudesanierung etc. wird das Thema Energieeffizienz und erneuerbare Energien adressiert.

Gemeinsam mit den verschiedenen Projektpartnern wurden in 2025 die Projekte in allen Bereichen vorangetrieben.

■ Vergaben im ÖPNV

Die Linienbündelung im ÖPNV stellt die Verwaltung vor große Herausforderungen und strikte Terminplanung bei den Vergaben. Die Vorarbeiten mit Vorabbekanntmachungen müssen immer zwei Jahre vor Betriebsstart durchgeführt werden, das Vergabeverfahren spätestens 12 Monate danach.

Nach der Inbetriebnahme der beiden Bündel „Wiesental“ und „Schwarzwald“ zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 war in 2025 die Neugestaltung des Linienbündels Markgräflerland im Fokus. Für die europaweite Ausschreibung wurde der bislang eigenwirtschaftlich betriebene Verkehr in einem aufwändigen Prozess mit den betroffenen Städten und Gemeinden, Bürger*innen sowie den Gremien des Kreistags vollständig neu sortiert und öffentlich ausgeschrieben. Ziel ist ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 einen hochwertigen, modernen und gut vertakteten Linienverkehr anbieten zu können. Zudem wird der Schülerverkehr integriert und damit für die Allgemeinheit geöffnet.

Daneben wurde mit der Anschlussvergabe des Linienbündels Hochrhein für den Fahrplanwechsel im Dezember 2027 begonnen, indem eine erste Online-Beteiligung durchgeführt wurde.

■ **Planung Radschnellverbindung Wiesental**

Die Radschnellverbindung Wiesental (RS 7 (K) Wiesental Lörrach – Schopfheim) soll auf einer Länge von ca. 17 km die Stadt Lörrach über Steinen und Maulburg mit Schopfheim verbinden. Sie soll aufgrund seines hohen Ausbaustandards neben dem Freizeitradverkehr insbesondere als Pendleralternative zum motorisierten Individualverkehr dienen. Die Planungsträgerschaft für dieses Projekt hat der Landkreis Lörrach übernommen. Bund und Land beteiligen sich an den Planungen in einem Umfang von zusammen 87,5%. Der Landkreis erbringt einen Finanzierungsaufwand von 6,25%. Die restlichen Planungskosten werden von den beteiligten Städten und Gemeinden getragen. Im Jahr 2025 wurde die Leistungsphase 2 HOAI abgeschlossen und die europaweite Ausschreibung der Leistungsphase 3 HOAI in Abschnitten vorbereitet. Für Weiteres siehe S. 221.

■ **Elektrifizierung der Hochrheinbahn – Vorbereitung der finalen Leistungsphasen**

Seit Anfang 2025 liegen für alle Abschnitte die benötigten Planfeststellungsbeschlüsse und Genehmigungen vor. Damit ist die Genehmigungsplanung abgeschlossen. Hiernach ist das Projekt in die finalen Umsetzungsphasen 5-9 HOAI (Ausführungsplanung, Umsetzung, Inbetriebnahme) eingetreten. Die Inbetriebnahme ist unverändert in 2027 vorgesehen. Für Weiteres siehe S. 241.

■ **Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn – Validierung des Infrastrukturbedarfs**

Beim Projekt "Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn" wurde im Jahr 2025 die Vorplanung inhaltlich abgeschlossen und den Projektpartnern vorgestellt. Hiernach gilt es die Beauftragung der Leistungsphasen 3+4 HOAI inhaltlich vorzubereiten und in 2026 die entsprechenden Entscheidungen zu treffen. Für Weiteres siehe S. 241 f.

■ **Nachhaltige Mobilität – Netzwerkarbeit**

Im Bereich der nachhaltigen Mobilität lag auch im Jahr 2025 ein Schwerpunkt auf der Zusammenarbeit in belastbaren Netzwerken. Gemeinsam mit dem Landkreis haben die Kommunen Synergien der thematischen Zusammenarbeit erkannt. Sowohl im Netzwerk für nachhaltige Mobilität NEMO als auch im Netzwerk zur Koordination von Mobilstationen KOMO war die Zusammenarbeit zielführend. Beide Netzwerke beschäftigen sich insbesondere mit den Themen Car-Sharing, Ladeinfrastruktur und der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Hierzu wurden jeweils gemeinsame Vergaben vorbereitet. Das ermöglicht eine verbesserte gesamthafte Wirtschaftlichkeit und damit eine bestmögliche Teilhabe der einzelnen Gemeinden.

Erläuterungen zur Teilergebnisrechnung 2025

PG THH 4	PLAN 2025	IST 2025	Abw eichung 2025	Erläuterung
12.21	1.881.302	1.073.347	-807.955	Deutliche Mindererträge im Bereich Geschwindigkeitserhöhung von ca. 1 Mio. EUR wegen hohen Vakanzen können nur teilweise durch Mehrerträge in der Kfz-Zulassung sowie dem Bereich Personen- und Güterbeförderung ausgeglichen werden.
21.40	-6.229.858	-5.865.693	364.165	Positives Ergebnis durch Minderaufwendungen für die Schülerbeförderung iHv 380.000 EUR
51.10	-592.757	-571.287	21.470	Erträge und entsprechende Aufwendungen in Höhe von ca. 150.000 EUR für Projekte zur nachhaltigen Mobilität verschieben sich auf den Haushalt 26/27
53.60	20.750	15.355	-5.395	
54.20	-739.353	-191.544	547.809	Mehrerträge iHv 386.000 EUR aus Auflösung von Rückstellungen (98.000 EUR), Kostenerstattung Unfallschäden (91.000) und Förderung RS7/Radverkehrskonzept (149.000 EUR). Minderaufwendungen bei Erhaltungsmaßnahmen (190.000 EUR). Mehraufwendungen wegen Unfallschäden (56.700 EUR).
54.30	-513.521	-389.660	123.861	Minderaufwendungen bei Erhaltungsmaßnahmen (45.000 EUR). Mehraufwendungen für Sonderaufgaben und Beseitigung von Felsstürzen iHv 311.000 EUR wurden durch Erstattungen des Landes ausgeglichen.
54.40	-497.528	-556.471	-58.942	Mindererträge aus nicht erstatteten Unfallschäden aus 2020 (78.000 EUR). Mehrerträge aufgrund von höherer Erstattung vom Bund (24.000 EUR).
54.50	-644.632	-652.800	-8.168	Minderaufwendungen auf Grund des milden Winters (118.000 EUR). Mehraufwendungen für Wartung und Service an den Einsatzfahrzeugen (21.000 EUR). Für Abweichungen bei der Verteilung von Personalerstattungen (199.000 EUR) vgl. weitergehende Erläuterungen
54.70	-7.801.565	-7.568.854	232.710	Rückzahlung RVL 231.000 EUR aufgrund fehlerhafter Berechnung der Verbundförderung SPNV durch das Land, überplanmäßige Mehraufwendungen für das D-Ticket Jugend BW in Höhe von 1,1 Mio. EUR werden durch ungeplante Erträge in Höhe von ca. 500.000 EUR aufgefangen, vgl. weiterführende Erläuterungen.
55.20	-1.171.433	-1.069.075	102.357	Minderaufwendungen wegen hohen Vakanzen im Personal
56.10	-718.967	-690.930	28.037	Mehrerträge aus Gebühren für Windkraft Genehmigungsverfahren Zeller Blauen (150.000 EUR) Verschoebene Aufwendungen und Erträge für Sanierung Bochmann-Grube gleichen sich aus.
56.10.06	-474.665	-374.564	100.101	Neue Landeszuschüsse zur Förderung von Energieagenturen iHv 139.000 EUR werden an Energieagentur Südwest weitergeleitet. Weitere Abweichungen ergeben sich aus Stellenvakanz
56.20	-305.368	-241.379	63.990	
57.10	-315.382	-306.471	8.910	
57.50	-334.897	-260.670	74.227	
gesamt	-18.437.875	-17.650.697	787.178	

Weiterführende Erläuterungen

Im **FB Verkehr** zeigen sich deutliche Mindererträge von über 1 Mio. EUR im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung. Im ersten Halbjahr des Jahres 2025 waren drei Stellen längere Zeit vakant und konnten erst im Juli/August nachbesetzt werden. Bis eigenständige Messungen durch die neuen Kollegen durchgeführt werden können, müssen zunächst diverse Schulungen absolviert werden. Das hat zur Folge, dass die Einsatzzeiten in allen Bereichen (mobil, stationär, sem-stationär) 30 - 50% unter dem Plan liegen. Inzwischen ist das Team Geschwindigkeitsüberwachung wieder voll im Einsatz.

Auch wenn in der Kfz-Zulassungsstelle höhere Gebühreneinnahmen zu verzeichnen waren, darf nicht unerwähnt bleiben, dass die personelle Situation über das gesamte Jahr äußerst angespannt war. Häufige Personalwechsel und Dauererkrankungen haben zu Ausfällen und Mehrarbeit bei den verbleibenden Mitarbeitenden geführt. Auch das stetig neue Einarbeiten führt zu zusätzlichen Belastungen. Die durchschnittliche Ausfallquote lag in der Zulassungsstelle bei 30 Tagen/MA.

Hinsichtlich des Bereichs **ÖPNV** ergeben sich deutliche negative Abweichungen in Höhe von 1,1 Mio. EUR bezüglich der Abrechnung des Landesweiten Jugendtickets (bis Dezember 2023) bzw. des D-Tickets Jugend BW (seit Dezember 2023). Hintergrund der Planabweichungen ist eine Erhöhung der Abschläge des Landkreises. Diesen steht eine zeitlich nachfolgende Schlussrechnung gegenüber. Die Mehraufwendungen werden teilweise durch außerplanmäßige Erträge in Höhe von ca. 500.000 EUR aus Rückzahlungen des Landes (Schlussrechnung Landesweites Jugendticket 2023) aufgefangen.

Hinsichtlich des **FB Straßen** sind die Minderaufwendungen von insgesamt 135.000 EUR bei den planmäßigen Erhaltungsmaßnahmen an Landes- und Kreisstraßen im Personalmangel in den Straßenmeistereien (u.a. fehlender stv. Straßenmeister) begründet. Weitere Minder- bzw. Mehrerträge ergeben sich durch die Verteilung von Personalkosten nach dem Lohnstundenschlüssel auf die PG 54.30 Landesstraßen, PG 54.40 Bundesstraßen und PG 54.50 Straßenreinigung und Winterdienst. Das zeigt sich deutlich bei Mindererträgen in der PG 54.40 in Höhe von 199.000 EUR, gleicht sich aber zwischen den drei PGs aus.

Die in den Produktgruppen entstandenen Mindererträge und Mehraufwendungen werden insbesondere durch Minderaufwendungen für die Schülerbeförderung in Höhe von 380.000 EUR (PG 21.40) und durch Mehrerträge in Höhe von 386.000 EUR aus der Auflösung von Rückstellungen (98.000 EUR), Kostenerstattungen von Unfallschäden (91.000 EUR) und der Förderung des RS7/Radverkehrskonzepts (149.000 EUR) in der PG 54.20 kompensiert. Hinzu kommen Personalminderaufwendungen aufgrund von Stellenvakanz.

Investitionen 2025

PG	Bezeichnung der Investitionsmaßnahme	zeitliche Umsetzung	Gesamt- betrag	bis 2024 finanziert	Ermächti- gungsübertra- gungen aus Vorjahr	2025 PLAN	2025 IST	Ermächti- gungsübertra- gungen ins Folgejahr	Finanzpl. Jahre 2026- 2028
			- in EUR -	- in EUR -	- in EUR -	- in EUR -	- in EUR -	- in EUR -	- in EUR -
12.21	Überwachungsfahrzeug	2025	-60.000			-60.000		-60.000	
54.20	Fuhrpark Straßenmeistereien	2021-2031	-5.980.100	-1.825.172	-138.900	-192.200	-229.134	-178.500	-1.875.700
	Veräußerung von bewegl. Anlagevermögen	fortlaufend		153.202			67.120		224.800
	jährl. Investitionskostenzuschuss Bund	2021-2031	1.138.000	434.092		108.000	117.481		352.500
	Saldo Investitionstätigkeit Fuhrpark Straßenmeistereien		-4.842.100	-1.237.878	-138.900	-84.200	-44.533	-178.500	-1.298.400
54.20	BW 8213611 Ersatzneubau im Zuge der K6302 Brücke über den Angenbach bei Hög-Ehrsberg	2025-2027	-763.000		-60.000		-15.989	-44.000	-763.000
	Zuschuss Land	2028	350.000						350.000
	Saldo		-413.000		-60.000		-15.989	-44.000	-413.000
54.20	Radschnellverbindung Wiesental	2021-2030	-37.400.000		-119.700	-415.000		-145.700	-491.100
	Zuschuss Bund, Land und Gemeinden	2021-2030	37.336.000			389.000			460.400
	Saldo Radschnellverbindung Wiesental		-64.000		-119.700	-26.000		-145.700	-30.700
54.20	Radwegbau und Querungshilfe Radweg K6333	2016-2027	-2.350.000	-109.220	-30.000	-79.000	-39.659	-69.300	-2.178.000
	Zuschuss Bund, Land und Agglo		1.460.000	78.013					1.460.000
	Saldo		-890.000	-31.207	-30.000	-79.000	-39.659	-69.300	-718.000
54.20	Radwegbau und Querungshilfe Radweg K6336	2016-2027	-1.750.000		-30.000	-25.200	-8.229	-46.900	-1.555.000
	Zuschuss Bund, Land und Agglo		1.225.000						1.225.000
	Saldo		-525.000		-30.000	-25.200	-8.229	-46.900	-330.000
54.20	Radwegbau und Querungshilfe Radweg K6351	2016-2028	-5.430.000		-140.000	-38.700	-28.073	-150.600	-2.955.000
	Zuschuss Bund, Land und Agglo		4.500.000						
	Saldo		-930.000		-140.000	-38.700	-28.073	-150.600	-2.955.000
54.20	Grunderwerb Radwege Dinkelberg	2024-2028	-420.000		-29.000	-80.000		-109.000	-420.000
54.20	Teilerneuerung K6350	2026-2028	-4.020.000			-20.000		-20.000	-1.820.000
54.70	Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn	2017-2031	-10.931.000	-2.823.766	-2.464.000	-4.140.300	-1.383		-1.742.000
	Anteil Gemeinden für Haltestellen	2025-2031	1.432.500			64.300			1.432.500
	Erstattungen Land / Anteil CH	2018-2025	14.033.200	821.600		9.355.500			
	Saldo Elektrifizierung Hochrheinbahn		4.534.700	-2.002.166	-2.464.000	5.279.500	-1.383		-309.500
54.70	Erwerb Anteil RVL GmbH	2025	-10.762				-10.762		
54.70	Zuschuss an ZRL 2030 zum Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn	2021-2035	-21.456.500	-1.463.964	-176.000	-1.271.100	-764.454	-644.800	-2.774.900
54.70	ÖPNV On-Demand-Software und App	2023			-75.000		0	-75.000	
57.10	Investitionszuschuss Nordic Arena Notschrei	2022-2026	-150.000	-60.000			-60.000		-30.000
XX.XX	Software, Bewegliches Anlagevermögen und Investitionszuschüsse	2025			-20.600	-31.100	-59.639		
Saldo aus Investitionstätigkeit			-29.085.900	-4.735.215	-3.283.200	3.564.200	-1.032.721	-1.543.800	-11.069.500

Erläuterungen zu den Investitionen 2025

■ ÖPNV

Die zunächst geplanten Investitionen im Bereich ÖPNV für die Erstellung einer Landkreiseinheitlichen Nahverkehrs-App wurden im Jahr 2025 nicht benötigt. Der On-Demand-Verkehr im Wiesental kann durch die durch Dritte bereitgestellte, eigens kreierte App LÖGO abgewickelt werden. Daneben werden die ÖPNV-Informationen in Echtzeit auf der RVL-App gebündelt bereitgestellt.

■ Weitere Investitionen FB Verkehr

Die in 2025 geplante Ersatzbeschaffung eines Überwachungsfahrzeugs für die Geschwindigkeitsüberwachung konnte nicht abgeschlossen werden. Eine entsprechende Markterkundung wurde durchgeführt, hiernach kann nur ein Hybridfahrzeug die erforderlichen Einsatzvoraussetzungen erfüllen. Die Beschaffung wird in 2026 erfolgen.

■ Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV

Das Projekt Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn wurde 2025 weiter vorangetrieben. Die Ausschreibungen der Hauptgewerke sind erfolgreich abgeschlossen. Die wesentlichen Investitionen folgen in den Jahren 2026/27. Für Näheres siehe S. 241.

■ Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn

Seit 2021 ist der Landkreis an der Umsetzung der Leistungsphasen 1 und 2 HOAI des ZRL-Projekts beteiligt. Diese wurden im Jahr 2025 inhaltlich abgeschlossen. Die Fertigstellung des Gesamtprojekts ist für 2035 angepeilt. Für Näheres siehe S. 241 f.

■ Radverkehr

Beim **RS7** sind die gestiegenen Planungskosten durch den bestehenden KT-Beschluss sowie die bestehende Planungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht abbildbar. Alle darüber hinaus entstehenden Kosten werden über das LGVFG und die erhöhte Planungskostenerstattungspauschale für besonders klimafreundliche Projekte gefördert. Um einen zügigen weiteren Projektfortschritt zu sichern wurden für die weiteren Planungen verkehrswirksame Abschnitte gebildet, welche jeweils eine deutliche Verbesserung in den Punkten Sicherheit und Befahrbarkeit bringen. Für weiteres siehe S. 221

K6333: Die Planung konnte 2025 gut vorangebracht werden. Der Baubeschluss wird im März 2026 erwartet. Die Planung und der Grunderwerb für den Radweg werden dann fortgesetzt. Ein Baustart ist für 2027 geplant.

K6336: Aufgrund von Planungsänderungen kam es 2025 zu Verzögerungen in der weiteren Projektbearbeitung. Es konnten nicht alle geplanten Leistungen erbracht werden. Die Planänderungen sind abgeschlossen und werden 2026 durch die Planfeststellungsbehörde geprüft. Darauf folgt der Grunderwerb. Ein Baustart ist für 2028 geplant.

K6351: Aufgrund notwendiger Abstimmungen bzgl. Gründung von Brückenbauwerken kam es 2025 zu leichten Verzögerungen in der Planung. In 2026 soll mit der Genehmigungsplanung gestartet werden. Ein Baustart ist für 2028/2029 geplant.

■ Fuhrpark der Straßenmeistereien

Aufgrund der bekannten Haushaltslage infolge dessen das Fuhrparkkonzept gestreckt wurde und der anhaltenden Lieferschwierigkeiten (Lieferzeiten bis zu 1,5 Jahren) konnten Maschinen und Geräte nicht wie geplant gekauft/geliefert und verkauft werden. Die auszutauschenden Maschinen und Geräte konnten dementsprechend erst nach Lieferung des neuen Pendants verkauft werden.

Teilergebnisrechnung

lfd. Nr.	Teilergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässiger Mehraufw. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
2	+ Umlagen, Zuweisungen und Zuschüsse	16.963.457,02	17.779.800	17.653.836,55	125.963,45-	0	0	125.963,45	0
3	+ Aufgelöste Investitionszuwendungen	284.157,93	302.249	275.293,25	26.956,21-	0	0	26.956,21	0
5	+ Öffentlich-rechtliche Entgelte	66.414,77	353.100	12.185,80	340.914,20-	0	0	340.914,20	0
6	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	277.188,11	191.300	219.287,43	27.987,43	0	0	27.987,43-	0
7	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	5.145.550,72	6.762.699	7.368.044,95	605.346,17	0	0	605.346,17-	0
10	+ Sonstige ordentliche Erträge	1.365.761,10	1.400	199.383,25	197.983,25	0	0	197.983,25-	0
11	= Ordentliche Erträge	24.102.529,65	25.390.548	25.728.031,23	337.482,99	0	0	337.482,99-	0
12	- Personalaufwendungen	11.741.848,51-	12.181.032-	11.766.606,30-	414.425,40	0	0	414.425,40-	0
14	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	4.696.013,20-	3.764.750-	3.264.218,40-	500.531,96	0	0	500.531,96-	0
15	- Abschreibungen	1.271.499,62-	1.197.435-	1.243.074,80-	45.640,11-	0	0	45.640,11	0
17	- Transferaufwendungen	13.193.882,98-	17.759.100-	18.626.241,88-	867.141,88-	0	0	867.141,88	0
18	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	8.001.397,41-	8.926.106-	8.478.586,65-	447.519,79	0	0	447.519,79-	0
19	= Ordentliche Aufwendungen	38.904.641,72-	43.828.423-	43.378.728,03-	449.695,16	0	0	449.695,16-	0
20	= Ordentliches Ergebnis	14.802.112,07-	18.437.875-	17.650.696,80-	787.178,15	0	0	787.178,15-	0
40	+ Erträge aus internen Leistungen	63.721,85	31.509	65.711,70	34.202,94	0	0	34.202,94-	0
51	- Aufwand für Mitwirkungsleistungen	679.648,62-	820.290-	752.685,72-	67.604,64	0	0	67.604,64-	0
52	- Aufwand für Serviceleistungen	1.973.176,34-	2.199.945-	2.234.461,54-	34.517,01-	0	0	34.517,01	0
53	- Aufwand für Miete (intern)	607.129,56-	763.884-	665.163,84-	98.719,77	0	0	98.719,77-	0
54	- Aufwand für IT	722.827,58-	648.709-	657.706,50-	8.997,10-	0	0	8.997,10	0
55	- Aufwand für Steuerung/-unterstützung	581.387,05-	538.544-	503.921,08-	34.622,76	0	0	34.622,76-	0
60	- Kalkulatorische Kosten	841.819,21-	898.208-	888.651,46-	9.556,92	0	0	9.556,92-	0
70	= Kalkulatorisches Ergebnis	5.342.266,51-	5.838.071-	5.636.878,44-	201.192,92	0	0	201.192,92-	0
90	= Nettoressourcenbedarf oder -überschuss	20.144.378,58-	24.275.946-	23.287.575,24-	988.371,07	0	0	988.371,07-	0

Teilfinanzrechnung

lfd. Nr.	Teilfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässige Mehrausz. 2025	Ermächti- gungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	+ Einzahlungen der Ergebnisrechnung	22.308.418,65	25.086.899	24.011.838,41	1.075.060,55-	0	0	1.075.060,55	0
2	- Auszahlungen der Ergebnisrechnung	37.455.246,01-	42.630.991-	42.983.026,35-	352.035,41-	0	0	352.035,41	0
3	= Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf der Ergebnisrechnung	15.146.827,36-	17.544.092-	18.971.187,94-	1.427.095,96-	0	0	1.427.095,96	0
4	+ Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	158.269,00	9.916.800	120.967,68	9.795.832,32-	9.481,00	0	9.805.313,32	0
6	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Sachvermögen	209.522,82	0	67.119,95	67.119,95	67.119,95	0	0	0
7	+ Einzahlungen aus der Veräußerung von Finanzvermögen	500,00	0	0	0	0	0	0	0
9	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	368.291,82	9.916.800	188.087,63	9.728.712,37-	76.600,95	0	9.805.313,32	0
10	- Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden	0	80.000-	0	80.000,00	0	29.000,00-	109.000,00-	109.000,00
11	- Auszahlungen für Baumaßnahmen	53.779,16-	577.900-	91.949,86-	485.950,14	0	379.700,00-	865.650,14-	476.500,00
12	- Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Sachvermögen	961.021,24-	283.300-	260.980,78-	22.319,22	56.907,09-	159.500,00-	238.726,31-	238.500,00
13	- Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen	0	0	10.762,15-	10.762,15-	10.762,15-	0	0	0
14	- Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen	1.340.970,25-	5.411.400-	857.116,68-	4.554.283,32	54.931,71-	2.640.000,00-	7.249.215,03-	644.800,00
15	- Auszahlungen für den Erwerb von immateriellen Vermögensgegenständen	48.576,99-	0	0	0	0	75.000,00-	75.000,00-	75.000,00
16	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	2.404.347,64-	6.352.600-	1.220.809,47-	5.131.790,53	122.600,95-	3.283.200,00-	8.537.591,48-	1.543.800,00
17	= Saldo aus Investitionstätigkeit	2.036.055,82-	3.564.200	1.032.721,84-	4.596.921,84-	46.000,00-	3.283.200,00-	1.267.721,84	1.543.800,00
18	= Finanzierungsmittelüberschuss/-fehlbetrag	17.182.883,18-	13.979.892-	20.003.909,78-	6.024.017,80-	46.000,00-	3.283.200,00-	2.694.817,80	1.543.800,00
21	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
22	= Delta Finanzierungsmittelbestand	17.182.883,18-	13.979.892-	20.003.909,78-	6.024.017,80-	46.000,00-	3.283.200,00-	2.694.817,80	1.543.800,00

Ausblick, Chancen und Risiken

■ Themenfokus im gesamten THH 4

Für die kommenden Haushaltsjahre werden mit dem THH 4 neben den ständigen Aufgaben in den Bereichen Straße, Verkehr und Umwelt, die immer neue Herausforderungen mit sich bringen, eine Reihe grundsätzlicher Zukunftsthemen in den Fokus genommen. Im Vordergrund steht hierbei die Transformation hin zu einer klimaschonenden, nachhaltigen Mobilität sowie die entsprechende Entwicklung weiterer Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft. Daneben sind im Bereich Klimaschutz große Anstrengungen nötig, um die Ziele Klimaneutrale Verwaltung bis 2030 und Klimaneutraler Landkreis bis 2040 zu erreichen.

Gleichzeitig setzt sich der im Zusammenhang mit der angespannten Haushaltslage begonnene Prozess fort, wobei alle Projekte auf einen zielführenden Umfang und absolute Effizienz ausgelegt werden.

■ Schienenpersonennahverkehr

Die Interessen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie des Landkreises den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreffend, werden im **Zweckverband Regio-S-Bahn 2030** gebündelt. Über den Zweckverband beteiligt sich der Landkreis am Projekt **„Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn“**. Ziel ist eine Angebotsverdichtung zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf zu einem 15 Minuten-Takt, die Anbindung des im Bau befindlichen Zentralklinikums durch einen eigenen Haltepunkt sowie die ganztägige Durchbindung der S5 bis Schopfheim mit Bedienung aller Unterwegshalte.

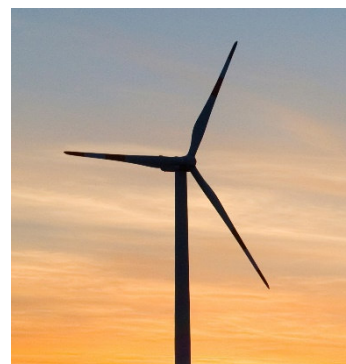


Der Landkreis engagiert sich zudem aktiv am Projekt **„Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV“** zwischen Basel und Erzingen (Baden). Neben der Elektrifizierung der ca. 74 km langen Bahnstrecke und damit Beseitigung der „Dieselinsel“ umfasst das Projekt den zukunftsfähigen Ausbau der Bahnstationen entlang der Strecke und den Bau drei neuer Haltepunkte.

Neu hinzu kommt die Beteiligung des Landkreises am Reaktivierungsprojekt **Kandertal-S-Bahn**. Ziel ist die Reaktivierung der Strecke für den SPNV, die barrierefreie Herstellung der acht Haltepunkte und die Einrichtung eines Verkehrs Kändern – Basel im Stundentakt, ggf. ergänzt zu einem Halbstundentakt im Wege einer Durchbindung der S5 Kändern – Weil am Rhein – Wiesental. Das Vorhaben wird ebenfalls als ZRL-Projekt ausgestaltet. Für nähere Informationen zum Stand der SPNV-Thema siehe S. 241 f.

■ Windenergie

Der Fachbereich Umwelt betreut die Verfahren zur Genehmigung von Windenergieanlagen (WEA). Hierzu zählt auch die Beratung vor und während des Genehmigungsverfahrens. Die Situation im Bereich Windkraft ist nach wie vor äußerst agil. Im September 2025 wurde die immissionsschutzrechtliche Genehmigung zum Bau und Betrieb des Windparks Zeller Blauen erteilt. Die Vorhabenträgerin hat Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg gegen mehrere Vorgaben aus der Entscheidung erhoben. Der Ausgang des Verfahrens wird im Laufe des Jahres 2026 erwartet.



Um von den Genehmigungserleichterungen des § 6 Windenergieflächenbedarfsgesetzes Gebrauch machen zu können, wurden im Juni 2025 folgende Anträge eingereicht, deren Verfahren ruhend gestellt wurden:

1. **Windpark Hohenmuttlen** (5 WEA auf Gemarkung Gerspach, 1 WEA auf Gemarkung Hög)
2. **Windpark Wasen** (3 WEA auf Gemarkung Wies, 5 WEA auf Gemarkung Endenburg und 1 WEA auf Gemarkung Malsburg)
3. **Erweiterung des Windparks Zeller Blauen** um die WEA 1 auf Gemarkung Böllen und Repowering der WEA 4 auf Gemarkung Fröhnd

Sobald der Regionalplan 3.2 – Teilfortschreibung Windenergie für die Region Hochrhein-Bodensee – rechtskräftig wird, werden die Genehmigungsverfahren beginnen. Dies wird voraussichtlich Ende März 2026 der Fall sein.

Zudem werden am Hochgescheid auf der Gemarkung Fröhnd zwei neue Windenergieanlagen geplant. Für das Projekt hat bereits eine Vorantragskonferenz im Juni 2024 stattgefunden. Wann entsprechende Antragsunterlagen eingereicht werden, ist nicht bekannt.

■ Digitale Transformation

Mit dem RegioWIN-Projekt „Zukunft.Raum.Schwarzwald“ stellt sich der Landkreis Lörrach im Bereich der Wirtschaftsförderung den digitalen Herausforderungen. Gemeinsam mit weiteren RegioWIN-Partnern werden Unternehmen im ländlichen und suburbanen Raum sensibilisiert, unterstützt und vernetzt. Das vorhandene Innovationsumfeld wird mit einer Vielzahl an Maßnahmen begleitet, um den Prozess des Strukturwandels intensiv zu begleiten. Gleichzeitig wird die Region durch passgenaue Angebote befähigt, möglichen negativen Folgen digitaler Transformation entgegen zu wirken.

Zur Steuerung und Umsetzung der Digitalen Transformation des Landkreises existiert eine hausübergreifende, interdisziplinäre Arbeitsgruppe unter Leitung des Ersten Landesbeamten. Von hier aus wird die Kommunale Kooperation zur Digitalisierung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden begleitet, die in drei Bereichen – Digitale Verwaltung, Smarte Region und Bildung – arbeitet. Insgesamt geht es darum, sämtliche Potenziale der Digitalisierung für die Entwicklung des Landkreises in den Blick zu nehmen und entsprechend der verfügbaren Kapazitäten zu nutzen.

51.10 Räumliche Planung

Ziele & Kennzahlen

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

WIRKUNGSZIELE			Zielgruppe		
A	S	Die Nutzung der Verkehrsarten ist mit Blick auf Komfort, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Klimaschutz bestmöglich verknüpft.	Bevölkerung im Landkreis, Unternehmen, Städte & Gemeinden		
B	S	Der Modal Split ist in Richtung der aktiven Mobilität und des Öffentlichen Nahverkehrs verbessert und trägt zum Ziel der klimaneutralen Region 2040 bei.	Bevölkerung im Landkreis, Unternehmen, Städte & Gemeinden		
C	S	Der Landkreis nutzt die Chancen innovativer nachhaltiger und klimaschonender Antriebstechnologien.	Bevölkerung im Landkreis, Unternehmen, Städte & Gemeinden		
D	S	Der Landkreis berät, aktiviert und vernetzt die Städte und Gemeinden bei der Radverkehrsförderung.	Städte und Gemeinden		
Um die Wirkungsziele zu erreichen wurden folgende LEISTUNGSZIELE definiert			Messgröße		
A 1	S	Die Gestaltungschancen im Öffentlichen Nahverkehr sind erkannt und genutzt.	A 2 k1		
A 2	S	Mobilitätsknotenpunkte sind an verkehrlich relevanten Stellen geschaffen/optimiert			
B 1	S	Der Landkreis unterstützt die gemeinsamen Projekte zur Weiterentwicklung der Trinationalen S-Bahn Basel, für die deutschen Korridore der Agglomeration wirken der Landkreis und die Städte und Gemeinden über den Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 mit.	B 1k1, B 1k2, B 1k3		
B 2	S	Der Landkreis fördert den Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel	B 2 k1, B 2 k2		
C 1	S	Der Landkreis nutzt sein kommunales E-Mobilitätskonzept	C 1k1		
C 2	S	Der Landkreis arbeitet an der Wissensbildung und -vernetzung bezüglich aller alternativer Antriebstechnologien	C 2 k1		
D 1	S	Die Kommunen erfahren über die Stelle Radverkehrsbeauftragte/r aktive Unterstützung bei der Radverkehrsförderung.	D 1k1		
Um die Leistungsziele zu erreichen wurden folgende MAßNAHMEN geplant			Umsetzungsgrad		
A 1.1	S	Wissensaufbau und Gestaltungsoptimierung.	100 %		
A 2.1	S	Eine Beratungs- und Vernetzungsstelle ist vorhanden			
B 1.1	S	Teilziel Hochrheinbahn: Der Landkreis wirkt am zügigen Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung aus der Perspektive der Region mit und beteiligt sich an der Finanzierung. Der Landkreis wirkt bei der Festlegung auf ein Konzept zur Gesamtfinanzierung mit.			
B 1.2	S	Teilziel Garten- und Wiesentalbahn: Der Landkreis wirkt am künftigen Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn aktiv mit und beteiligt sich an der Finanzierung (Haltepunkt Zentralklinikum, 15-Minuten-Takt Basel-Lörrach, Verlängerung der S5).			
B 1.3	S	Teilziel Kandertalbahn/Wehratalbahn: Die Potenziale und Umsetzungschancen einer Reaktivierung für den SPNV sind bekannt.	50 %		
B 2.1	S	Der Landkreis sorgt öffentlichkeitswirksam für eine positive Wahrnehmung des Radverkehrs			
B 2.2	S	Der Landkreis arbeitet konzeptionell an der Verbesserung des Radverkehrs anhand des Radverkehrskonzepts	100 %		
C 1.1	S	Maßnahmen werden über das Mobilitätsnetzwerk umgesetzt	100 %		
C 2.1	S	Aktive individuelle Weiterbildung und Vernetzung	50 %		
D 1.1	S	Der Landkreis initiiert aktiv Maßnahmen zur Aktivierung und Wissensvernetzung			
KENNZAHLEN der ZIELERREICHUNG			ZIEL	IST	Kommentierung der Abweichung
A 2 k1	S	Anzahl der Beratungsleistungen	15	10	
B 1 k1	S	Elektrifizierung der Hochrheinbahn: Fortschritt der Leistungsphasen 3+4 HOAI	100%	100%	
B 1 k2	S	Elektrifizierung der Hochrheinbahn: Fortschritt der Leistungsphasen 5-8 HOAI	50%	33%	
B 1 k3	S	Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn: Fortschritt der Leistungsphasen 1+2 HOAI	100%	100%	
B 2 k1	S	Durchgeführte Maßnahmen	1	1	
B 2 k2	S	Anzahl der in Vorplanung befindlichen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept	4	4	
C 1 k1	S	Umgesetzte Maßnahmen pro Jahr	10	1	
C 2 k1	S	Vernetzungserfolg in der Hausübergreifenden Strategiegruppe	60%	60%	
D 1 k1	S	Durchgeführte Maßnahmen	0	0	
GESAMTBETRACHTUNG					

Die Ziele werden weitestgehend erreicht, in finanzieller Hinsicht ist das Ergebnis ausgeglichen. Hinsichtlich der Mobilitätsnetzwerke NEMO und KOMO verschieben sich Projektmittel iHv ca. 150.000 EUR sowohl bzgl. der Ertrags- als auch der Aufwandsseite auf den Haushalt 2026/27.

Teilergebnisrechnung

Räumliche Planung **51.10**

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässiger Mehraufw. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
6	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	81,67	0	0	0	0	0	0	0
7	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	203.301,28	312.000	26.599,66	285.400,34-	0	0	285.400,34	0
10	+ Sonstige ordentliche Erträge	5.500,00	0	0	0	0	0	0	0
11	= Ordentliche Erträge	208.882,95	312.000	26.599,66	285.400,34-	0	0	285.400,34	0
12	- Personalaufwendungen	141.625,89-	159.841-	145.682,15-	14.158,65	0	0	14.158,65-	0
14	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	683,33-	156.151-	28.905,80-	127.245,36	0	0	127.245,36-	0
15	- Abschreibungen	11,52-	13-	13,20-	0	0	0	0	0
17	- Transferaufwendungen	444.595,98-	490.500-	351.985,52-	138.514,48	0	0	138.514,48-	0
18	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	115.005,47-	98.252-	71.299,74-	26.951,78	0	0	26.951,78-	0
19	= Ordentliche Aufwendungen	701.922,19-	904.757-	597.886,41-	306.870,27	0	0	306.870,27-	0
20	= Ordentliches Ergebnis	493.039,24-	592.757-	571.286,75-	21.469,93	0	0	21.469,93-	0
52	- Aufwand für Serviceleistungen	34.019,35-	28.580-	29.549,97-	969,65-	0	0	969,65	0
53	- Aufwand für Miete (intern)	13.229,16-	16.569-	14.414,88-	2.153,81	0	0	2.153,81-	0
54	- Aufwand für IT	15.136,34-	13.554-	11.290,95-	2.262,82	0	0	2.262,82-	0
55	- Aufwand für Steuerung/-unterstützung	16.653,87-	11.131-	10.502,81-	628,28	0	0	628,28-	0
60	- Kalkulatorische Kosten	25.791,08-	11.502-	28.286,71-	16.784,79-	0	0	16.784,79	0
70	= Kalkulatorisches Ergebnis	104.829,80-	81.336-	94.045,32-	12.709,53-	0	0	12.709,53	0
90	= Nettoressourcenbedarf oder -überschuss	597.869,04-	674.092-	665.332,07-	8.760,40	0	0	8.760,40-	0

Teilfinanzrechnung

Räumliche Planung **51.10**

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässige Mehrausz. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	+ Einzahlungen der Ergebnisrechnung	111.495,15	312.000	20.809,95	291.190,05-	0	0	291.190,05	0
2	- Auszahlungen der Ergebnisrechnung	722.077,99-	904.743-	592.945,21-	311.798,27	0	0	311.798,27-	0
3	= Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf der Ergebnisrechnung	610.582,84-	592.743-	572.135,26-	20.608,22	0	0	20.608,22-	0
9	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
16	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
17	= Saldo aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
18	= Finanzierungsmittelüberschuss/-fehlbetrag	610.582,84-	592.743-	572.135,26-	20.608,22	0	0	20.608,22-	0
21	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
22	= Delta Finanzierungsmittelbestand	610.582,84-	592.743-	572.135,26-	20.608,22	0	0	20.608,22-	0

51.10.15 Verkehrsplanung/Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung

Ziele & Kennzahlen

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

Neben den Leistungszielen der Produktgruppe wurden folgende SCHLÜSSELPOSITIONSZIELE definiert	Messgröße
Der Landkreis verfügt über eine Strategie, wie die Mobilitätsbedürfnisse möglichst optimal, nachhaltig und klimafreundlich erfüllt werden können, und setzt diese Strategie um Einbringung der Landkreis-Interessen bei Verkehrsprojekten in der Region Umsetzung, Mitgestaltung und Unterstützung bei der Genehmigung beantragter Agglomerationsprogramme (AP) Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn: Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel 12/2027 Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn; Taktverdichtung sowie neuer Haltepunkt am Zentralklinikum: Vorplanung bis Ende 2025, beschleunigte Umsetzung des Gesamtprojekts Reaktivierung von Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr Umsetzung Kommunales E-Mobilitätskonzept	
Um die Schlüsselpositionsziele zu erreichen wurden folgende MAßNAHMEN geplant	Umsetzungsgrad
Konkreter Mobilitätsbedarf ist bekannt; Strategie ist erarbeitet; Umsetzungsschritte sind definiert	100 %
Aktive Teilnahme an Terminen und Abgabe von Stellungnahmen	100 %
Aggloprogramme der 3. und 4. Generation werden umgesetzt, 5. Generation wird vorbereitet. Der Landkreis bringt sich aktiv ein und setzt seine Maßnahmen um.	100 %
Umsetzungsphasen werden vorangebracht (2025-2027)	100 %
Erfolgreicher Abschluss der Vorplanung Ende 2025; Schnittstellenprojekte werden koordiniert; kritische Verkehrsknotenpunkte werden in den Fokus genommen	100 %
Aktive Beteiligung am Nachfolgeprozess zu den Reaktivierungsuntersuchungen und Eruiierung der gemeinsamen Ziele	100 %
Maßnahmenkatalog des E-Mobilitätskonzepts ist für die Bereiche Landratsamt, Kommunen und Wirtschaft definiert, Maßnahmen werden umgesetzt.	100 %

Schlüsselposition Verkehrsplanung/Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung **51.10.15**

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

Die Schlüsselposition umfasst die Erarbeitung von Plänen, Konzepten und Maßnahmen bzw. die Mitwirkung an solchen Planungen, die der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und des Öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Lörrach dienen.

Hierzu gehören derzeit:

- Bundesverkehrswegeplan, Straßenbauplanungen des Landes Baden-Württemberg
- Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation (Prüfung durch den Schweizer Bund in 2023)
- Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation (in Vorbereitung)
- Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 (ZRL): Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn
- Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 (ZRL): Reaktivierungsprojekt Kandertal-S-Bahn
- Projekt „Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr“
- Radverkehrskonzepte und Öffentlichkeitsarbeit
- Kommunales E-Mobilitätskonzept
- Projektstelle „Nachhaltige Mobilität – Mobilitätsstationen“

Voraussetzung für Fortschritte in den Mobilitätszielen des Landkreises sind Konzepte und Planungen, welche die Mobilitätsbedarfe, die sich u. a. aus der Grenzlage und zunehmenden Pendlerströmen ergeben, sowie Umwelt-, Klimaschutz- und Wirtschaftlichkeitsaspekte berücksichtigen. Neue Mobilitätstechnologien gewinnen dabei vermehrt an Bedeutung. Hierzu gehört insbesondere auch die E-Mobilität. Ebenfalls in den Vordergrund gerückt ist die aktive Mobilität.

■ **Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den Schienenpersonennahverkehr**



Der Landkreis engagiert sich aktiv am Projekt „Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn für den SPNV“ zwischen Basel und Erzingen (Baden). Neben der Elektrifizierung der ca. 74 km langen Bahnstrecke und damit Beseitigung der „Dieselinsel“ umfasst das Projekt den zukunftsfähigen Ausbau der Bahnstationen entlang der Strecke und den Bau drei neuer Haltepunkte. Mit dem Ausbau einhergehen soll eine Verbesserung der Bedienqualität. Zudem ist ein Angebotsausbau geplant. Nach Erhalt des Baurechts Anfang 2025 ist das Projekt in die finalen Umsetzungsphasen 5-9 HOAI eingetreten. Neben den vorgezogenen Umweltmaßnahmen und der Vergabe der Hauptgewerke wurden vorbereitende Maßnahmen wie Baufeldfreimachung und Kabeltiefbaumaßnahmen durchgeführt. Der Hauptteil der Gewerke soll in 2026 und im ersten HJ 2027 durchgeführt werden, sodass die Inbetriebnahme plangemäß zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 erfolgen kann.

■ **Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn**

Über den Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 (ZRL) beteiligt sich der Landkreis am Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn. Ziel ist die Anbindung des im Bau befindlichen Zentralklinikums mit einem eigenen S-Bahn-Haltepunkt, die Kapazitätserweiterung für einen 15-Minuten-Takt zwischen Basel Bad Bf und Lörrach Hbf, sowie die ganztägige Durchbindung der S5 bis Schopfheim mit Bedienung aller Unterwegshalte. Mit der Realisierung wird bis 2035 gerechnet.

Im Herbst 2021 wurde die Deutsche Bahn mit den Lph 1+2 HOAI (Grundlagenermittlung und Vorplanung) beauftragt. Der Landkreis beteiligt sich an den Kosten der Lph 1+2 HOAI im Umfang von 42%.

Im Jahr 2025 wurde die Lph. 2 HOAI (Vorplanung) inhaltlich abgeschlossen und den Projektpartnern vorgestellt. Hiernach gilt es die Inhalte für die nachfolgenden Leistungsphasen 3+4 HOAI (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) vorzubereiten. Ziel ist die Anschlussbeauftragung der DB InfraGO im 2. HJ 2026.

51.10.15 Verkehrsplanung/Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung

Schlüsselposition

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

■ **Reaktivierungsprojekt Kandertal-S-Bahn**

Das Reaktivierungsprojekt Kandertal-S-Bahn bezweckt die Reaktivierung der Strecke für den SPNV, die barrierefreie Herstellung von 8 Haltepunkten sowie die Einführung eines Stundentaktes Kandern – Basel, optional ergänzt durch eine stündliche Durchbindung der S5 Kandern – Weil am Rhein – Wiesental, was im Kandertal einen 30-Min-Takt herstellen würde.

Nachdem die vorgeschalteten Machbarkeitsstudien dem Projekt die voraussichtliche technische und volkswirtschaftliche Umsetzbarkeit nachweisen, liegen nun Beschlüsse des Landkreises, der Stadt Kandern sowie der Gemeinden Rümmingen und Wittlingen zum Einstieg in die Grundlagenermittlung und Vorplanung (Lph. 1+2 HOAI) vor. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich ebenfalls mit 50% an den Planungskosten. Ein Umsetzungsbeschluss soll erst im Anschluss mit der Vorbereitung der Lph. 3+4 HOAI (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) erfolgen. Es ist beabsichtigt, dass der Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 die Federführung für das Reaktivierungsprojekt übernimmt.

■ **Nachhaltige Mobilität**

Mit der Arbeit der Stabsstelle Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität bekennt sich der Landkreis weiterhin klar zu den klimapolitischen Zielen des Bundes und Landes und ihrer Umsetzung über die Mobilitätsstrategie des Landkreises.

Im Rahmen der Mobilitätsnetzwerke NEMO (Netzwerk für Nachhaltige Mobilität Kandertal / Oberrhein) und KOMO (Kompetenznetzwerk Mobilstationen im Landkreis Lörrach) begleitet die Stabsstelle die Städte und Gemeinden bei der gemeinsamen Umsetzung von Mobilitätsprojekten und ermöglicht die Vernetzung und den Austausch der Kommunen untereinander. Der Fokus liegt hierbei auf der Stärkung von Mobilstationen: Umsteigebeziehungen zwischen individueller und geteilter Mobilität werden aktiv gestaltet und neue Mobilitätsangebote etabliert. Die Netzwerkpartner konnten in 2025 zwei gebündelte Ausschreibungen für Car-sharing-Stellplätze mit Fokus auf den ländlichen Raum durchführen. Daneben wurde eine landkreisweite digitale Plattform zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften gestartet, und Fortschritte in der Erarbeitung eines gemeinsamen Leitfadens für Mobilstationen erzielt.

Hinsichtlich des Radverkehrskonzepts übernimmt die Stabsstelle die planerische Umsetzung der priorisierten Projekte. Zudem engagiert sie sich in der Öffentlichkeitsarbeit. Im Jahr 2025 wurde die über das Landesmobilitätsgesetz finanzierte Stelle einer Radverkehrskoordination geschaffen und besetzt. Erste Maßnahmen in der Radkultur wurden durchgeführt.

■ **Planung Radschnellverbindung Wiesental**

Die Radschnellverbindung Wiesental (RS 7 (K) Wiesental Lörrach – Schopfheim) soll auf einer Länge von ca. 17 km die Stadt Lörrach über Steinen und Maulburg mit Schopfheim verbinden. Sie soll aufgrund seines hohen Ausbaustandards neben dem Freizeitradverkehr insbesondere als Pendleralternative zum motorisierten Individualverkehr dienen. Die Planungsträgerschaft für dieses Projekt hat der Landkreis Lörrach übernommen. Bund und Land beteiligen sich an den Planungen in einem Umfang von zusammen 87,5%. Der Landkreis erbringt einen Finanzierungsaufwand von 6,25%. Die restlichen Planungskosten werden von den beteiligten Städten und Gemeinden getragen. Im Jahr 2025 wurden die Vorbereitungen zur europaweiten Ausschreibung in funktionellen Abschnitten für die Leistungsphase 3 HOAI vorgenommen. Für Weiteres siehe S 221.

Teilergebnisrechnung Verkehrsplanung/Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung **51.10.15**

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässiger Mehraufw. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
6	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	81,67	0	0	0	0	0	0	0
7	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	203.301,28	312.000	25.789,71	286.210,29-	0	0	286.210,29	0
10	+ Sonstige ordentliche Erträge	5.500,00	0	0	0	0	0	0	0
11	= Ordentliche Erträge	208.882,95	312.000	25.789,71	286.210,29-	0	0	286.210,29	0
12	- Personalaufwendungen	130.635,51-	148.722-	133.818,85-	14.903,21	0	0	14.903,21-	0
14	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	635,75-	156.026-	28.905,58-	127.119,94	0	0	127.119,94-	0
15	- Abschreibungen	11,40-	13-	13,08-	0	0	0	0	0
17	- Transferaufwendungen	76.811,98-	142.000-	3.452,52-	138.547,48	0	0	138.547,48-	0
18	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	48.199,12-	31.120-	4.970,25-	26.149,27	0	0	26.149,27-	0
19	= Ordentliche Aufwendungen	256.293,76-	477.880-	171.160,28-	306.719,90	0	0	306.719,90-	0
20	= Ordentliches Ergebnis	47.410,81-	165.880-	145.370,57-	20.509,61	0	0	20.509,61-	0
52	- Aufwand für Serviceleistungen	29.606,87-	23.278-	24.361,60-	1.083,27-	0	0	1.083,27	0
53	- Aufwand für Miete (intern)	12.778,07-	15.952-	13.886,52-	2.065,13	0	0	2.065,13-	0
54	- Aufwand für IT	14.563,36-	13.090-	10.821,24-	2.268,28	0	0	2.268,28-	0
55	- Aufwand für Steuerung/-unterstützung	13.313,92-	7.843-	7.400,61-	442,72	0	0	442,72-	0
60	- Kalkulatorische Kosten	25.635,23-	11.315-	28.118,61-	16.804,11-	0	0	16.804,11	0
70	= Kalkulatorisches Ergebnis	95.897,45-	71.477-	84.588,58-	13.111,25-	0	0	13.111,25	0
90	= Nettoressourcenbedarf oder -überschuss	143.308,26-	237.358-	229.959,15-	7.398,36	0	0	7.398,36-	0

Teilfinanzrechnung Verkehrsplanung/Konzepte zur Verkehrslenkung und Steuerung **51.10.15**

Martina Hinrichs, SSt Strukturpolitik und Nachhaltige Mobilität – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässige Mehrausz. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	+ Einzahlungen der Ergebnisrechnung	111.495,15	312.000	20.000,00	292.000,00-	0	0	292.000,00	0
2	- Auszahlungen der Ergebnisrechnung	276.479,44-	477.867-	166.676,99-	311.190,11	0	0	311.190,11-	0
3	= Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf der Ergebnisrechnung	164.984,29-	165.867-	146.676,99-	19.190,11	0	0	19.190,11-	0
9	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
16	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
17	= Saldo aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
18	= Finanzierungsmittelüberschuss/-fehlbetrag	164.984,29-	165.867-	146.676,99-	19.190,11	0	0	19.190,11-	0
21	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
22	= Delta Finanzierungsmittelbestand	164.984,29-	165.867-	146.676,99-	19.190,11	0	0	19.190,11-	0

56.10 Umweltschutz

Ziele & Kennzahlen

Tim Traub, FBL Umwelt – Umweltausschuss

WIRKUNGSZIELE			Zielgruppe		
A	S	Der Landkreis setzt sich zum Ziel, bis 2040 eine klimaneutrale Region zu werden, bis 2030 senkt der Landkreis die Treibhausgasemissionen um 65% im Vergleich zum Basisjahr 1990, die Wärmeversorgung ist bis 2040 klimaneutral gestaltet.	Bürger*innen des Landkreises (auch Flora und Fauna)		
B	S	Der Landkreis ist als Vorreiter der Energiewende positioniert.			
C	S	Die Energieeffizienz ist erhöht und der Anteil an erneuerbaren Energien (Wärme und Strom) gesteigert im gewerblich-industriellen Bereich.	Industrie und Gewerbe		
D	S	Alle ökologisch und ökonomisch verträglichen Potentiale der erneuerbaren Energiequellen (Wind-, Wasser-, Erdwärme-, Solar-, Biomasseanlagen) sind bestmöglich genutzt.	Potentielle EE-Anlagenbetreiber		
E	S	Die Schonung der natürlichen Ressourcen in allen Handlungsfeldern ist sichergestellt.	Bürger*innen des Landkreises		
F	S	Die Verwaltung des Landkreises ist bis 2030 klimaneutral.	Bürger*innen des Landkreises (auch Flora und Fauna)		
G	S	Strategien zur Klimaanpassung liegen in allen Handlungsfeldern vor und ein Prozess zur Unterstützung der Städte und Gemeinden ist angestoßen.	Bürger*innen des Landkreises		
H	S	Im Landkreis bestehen keine Gefährdungen oder maßgebliche Beeinträchtigungen durch Altlasten. Die Qualität der Böden im Kreis wird erhalten und verbessert. Eine geordnete und umweltgerechte Abfallentsorgung in den Betrieben, maximale Sicherheit der Anlagen, Minimierung der Schadstoff- und Lärmemissionen ist sichergestellt.	Bürger*innen, Industrie- und Gewerbebetriebe Städte, Gemeinden		
Um die Wirkungsziele zu erreichen wurden folgende LEISTUNGSZIELE definiert			Messgröße		
A 1	S	Umsetzung der Maßnahmen aus dem integrierten Klimaschutzkonzept	A 1k1		
B 1	S	Klima-Jahresprogramm	B 1k1		
B 2	S	Trägerschaft und Unterstützung der EA			
B 3	S	Unterstützung des Vereins Klimapartner Oberrhein			
C 1	S	Unterstützung / Beratung der Betriebe			
D 1	S	Unterstützung / Beratung potenzieller Betreiber von EE-Anlagen	D 1k1		
E 1	S	vgl. Leistungsziele A - D			
F 1	S	vgl. Ziele SP 56.10.06			
H 1	S	Untersuchung, Gefährdungsabschätzung, ggf. Sanierung von Altlasten zeitnah und im Rahmen finanzieller Möglichkeiten, Organisieren und Bereitstellen von Fördermitteln.	H 1k1		
H 2	S	Stand der Technik bei Anlagen sicherstellen und regelmäßig anpassen, regelmäßiges Überwachen der Anlagen.	H 2 k1		
Um die Leistungsziele zu erreichen wurden folgende MAßNAHMEN geplant			Umsetzungsgrad		
A 1.1	S	Maßnahmen entsprechend KT-Beschluss vom 21.12.2018 (PV-Ausbau auf Liegenschaften, auf Dächern, Freiflächen, PV-Börse)	20 %		
B 2.1	S	Betriebskostenzuschuss leisten			
B 2.2	S	Daten / Informationen sammeln, auswerten und bereitstellen			
C 1.1	S	Kooperation mit EA und WSW			
D 1.1	S	Daten / Informationen sammeln, auswerten, Kontaktaufnahme mit potenziellen Betreibern	30 %		
E 1.1	S	vgl. A 1.1 bis D 1.1			
F 1.1	S	vgl. Maßnahmen SP 56.10.06	50 %		
G 1.1	S	ERoL durchführen	25 %		
H 1.1	S	Untersuchungen veranlassen, Bewerten der Ergebnisse, Fördergelder organisieren, ggf. Anordnungen zur Sicherung/ Sanierung treffen			
H 2.1	S	Betriebsrevisionen, Messungen vornehmen, Belastungssituationen beurteilen, ggf. Anordnungen, Beseitigungsverfügungen erlassen.			
KENNZAHLEN der ZIELERREICHUNG			ZIEL	IST	Kommentierung der Abweichung
A 1 k1	S	Zahl umgesetzter / laufender Maßnahmen	5	24	
B 1 k1	S	Zahl umgesetzter Maßnahmen	63	27	
D 1 k1	S	Zahl Beratungen für PV-Anlagen	15	40	
H 1 k1	S	Anzahl Altlastenuntersuchungen/ -sanierung	1	0	Nur anlassbezogen
H 2 k1	S	Anzahl Betriebsrevisionen (vgl. PG 56.20 Arbeitsschutz)	10	5	Nur anlassbezogen
GESAMTBETRACHTUNG					

Die Produktgruppe ist insgesamt ordnungsgemäß bewirtschaftet. Leistungsseitig konnten die Ziele im Wesentlichen erreicht werden. Auf Seiten des Umweltschutzes ergeben sich positive Abweichungen von 150.000 EUR aus Gebühreneinnahmen für das Genehmigungsverfahren Windkraftanlage Zeller Blauen. Hinsichtlich der St. Klimaschutz liegen die positiven Abweichungen vornehmlich in geminderten Personalausgaben begründet (Stellenvakanzen bis Mitte des Jahres). Für weiteres siehe SP 56.10.06

Teilergebnisrechnung

Umweltschutz **56.10**

Tim Traub, FBL Umwelt - Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässiger Mehraufw. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
2	+ Umlagen, Zuweisungen und Zuschüsse	86.691,45	96.100	381.858,83	285.758,83	0	0	285.758,83-	0
5	+ Öffentlich-rechtliche Entgelte	26.340,38	350.000	0	350.000,00-	0	0	350.000,00	0
6	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	93,78	0	0	0	0	0	0	0
7	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	251.359,01	139.000	120.686,60	18.313,40-	0	0	18.313,40	0
10	+ Sonstige ordentliche Erträge	15.000,00	0	0	0	0	0	0	0
11	= Ordentliche Erträge	379.484,62	585.100	502.545,43	82.554,57-	0	0	82.554,57	0
12	- Personalaufwendungen	1.123.267,66-	1.232.213-	1.103.502,46-	128.710,20	0	0	128.710,20-	0
14	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	88.074,13-	470.533-	188.833,45-	281.699,43	0	0	281.699,43-	0
15	- Abschreibungen	280,88-	14-	196,82-	182,90-	0	0	182,90	0
17	- Transferaufwendungen	190.800,00-	41.600-	221.596,53-	179.996,53-	0	0	179.996,53	0
18	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	17.920,65-	34.372-	53.910,19-	19.538,27-	0	0	19.538,27	0
19	= Ordentliche Aufwendungen	1.420.343,32-	1.778.731-	1.568.039,45-	210.691,93	0	0	210.691,93-	0
20	= Ordentliches Ergebnis	1.040.858,70-	1.193.631-	1.065.494,02-	128.137,36	0	0	128.137,36-	0
40	+ Erträge aus internen Leistungen	21.816,27	8.432	22.851,57	14.419,17	0	0	14.419,17-	0
51	- Aufwand für Mitwirkungsleistungen	1.502,50-	1.760-	5.411,40-	3.651,40-	0	0	3.651,40	0
52	- Aufwand für Serviceleistungen	93.363,98-	103.552-	105.935,11-	2.383,31-	0	0	2.383,31	0
53	- Aufwand für Miete (intern)	60.302,34-	85.521-	74.453,28-	11.068,08	0	0	11.068,08-	0
54	- Aufwand für IT	85.653,46-	57.071-	89.026,28-	31.955,07-	0	0	31.955,07	0
55	- Aufwand für Steuerungs/-unterstützung	74.061,61-	66.728-	62.961,76-	3.766,60	0	0	3.766,60-	0
60	- Kalkulatorische Kosten	230.253,44-	280.107-	265.353,40-	14.753,66	0	0	14.753,66-	0
70	= Kalkulatorisches Ergebnis	523.321,06-	586.307-	580.289,66-	6.017,73	0	0	6.017,73-	0
90	= Nettoressourcenbedarf oder -überschuss	1.564.179,76-	1.779.939-	1.645.783,68-	134.155,09	0	0	134.155,09-	0

Teilfinanzrechnung

Umwelt **56.10**

Tim Traub, FBL Umwelt – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässige Mehrausz. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	+ Einzahlungen der Ergebnisrechnung	383.217,16	585.100	681.415,13	96.315,13	0	0	96.315,13-	0
2	- Auszahlungen der Ergebnisrechnung	1.416.999,47-	1.778.717-	1.512.263,81-	266.453,65	0	0	266.453,65-	0
3	= Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf der Ergebnisrechnung	1.033.782,31-	1.193.617-	830.848,68-	362.768,78	0	0	362.768,78-	0
9	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
16	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
17	= Saldo aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
18	= Finanzierungsmittelüberschuss/-fehlbetrag	1.033.782,31-	1.193.617-	830.848,68-	362.768,78	0	0	362.768,78-	0
21	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
22	= Delta Finanzierungsmittelbestand	1.033.782,31-	1.193.617-	830.848,68-	362.768,78	0	0	362.768,78-	0

56.10.06 Energie und Klimaschutz

Ziele & Kennzahlen

Nele Hoge, SSt Klimaschutz – Umweltausschuss

Neben den Leistungszielen der Produktgruppe wurden folgende SCHLÜSSELPOSITIONSZIELE definiert	Messgröße
Durchführung neuer Zyklus Klimaschutzmanagement (früher eea); in diesem Rahmen: Koordination sämtlicher Maßnahmen zur Klimaschutz, zur Klimaneutralen Verwaltung und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels Umsetzung des Integrierten Energie und Klimaschutzkonzepts (IEKK) Umsetzung der Wärmewendestrategie Vermehrte Nutzung des Solarpotentials Monitoring der Klimaschutz-Fortschritte Konzept zur Zielerreichung Klimaneutrale Verwaltung 2030 Anpassung an die Folgen des Klimawandels	
Um die Schlüsselpositionsziele zu erreichen wurden folgende MAßNAHMEN geplant	Umsetzungsgrad
Umsetzung des von den Gremien beschlossenen Jahresprogramms 2025	43 %
Entwicklung von konkreten Maßnahmen zur Klimaneutralität bis 2040	100 %
Unterstützung und Monitoring bei Umsetzung des IEKK	100 %
Gründung des Wärmeverbunds Hochrhein-Oberrhein-Bodensee in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern	100 %
Kampagnen und Infoveranstaltungen zu Wärmewende mit der Energieagentur	65 %
Durchführung der PV-Initiative mit den Kommunen	70 %
Umsetzung der PV-Freiflächenstrategie	100 %
Weiterführung Klimaschutzreporting mit Aktualisierung im September 2025	100 %
Vgl. Maßnahmen im „Fahrplan zur Klimaneutralen Verwaltung“ mit Umsetzungsindikatoren	50 %
Aktualisierung des Konzepts zur Klimawandelanpassung	25 %

Schlüsselposition

Energie und Klimaschutz 56.10.06

Nele Hoge, SSt Klimaschutz – Umweltausschuss

Die Schlüsselposition ist Bestandteil der Produktgruppe Umweltschutz (56.10). Das Thema Energie & Klimaschutz hat herausragende Bedeutung im Landkreis und wurde deshalb als strategischer Schwerpunkt definiert. In Anlehnung an die verschärften Klimaschutzziele von Bund und Land hat auch der Landkreis seine Ziele wie folgt formuliert: „Der Landkreis setzt sich zum Ziel, bis 2040 eine klimaneutrale Region zu werden; bis 2030 senkt der Landkreis die Treibhausgasemissionen um 65% im Vergleich zum Basisjahr 1990.“ Weiteres Ziel ist, die Verwaltung bis 2040 klimaneutral zu gestalten. Zur Erreichung dieses Ziels wurde 2023 die geförderte Stelle „Beauftragte für die Klimaneutrale Verwaltung“ geschaffen. Im selben Jahr wurde auch die Stelle „Klimaschutzkoordination“ als Unterstützung für die Städte und Gemeinden eingerichtet.

Maßgebliches Steuerungselement für das Klimaschutzhandeln der Verwaltung ist der im fortgeschriebenen integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept berechnete Absenkpfad. Um 2040 eine klimaneutrale Region zu werden, sind jährliche Einsparungen von ca. 100.000 t CO₂-äq. erforderlich (siehe untenstehende Abbildung). Dennoch ergeben sich auch im Jahr 2040 noch Restemissionen von ca. 300.000 t CO₂-äq. durch nicht-vermeidbare Emissionen aus der Produktion von erneuerbarer Energie.

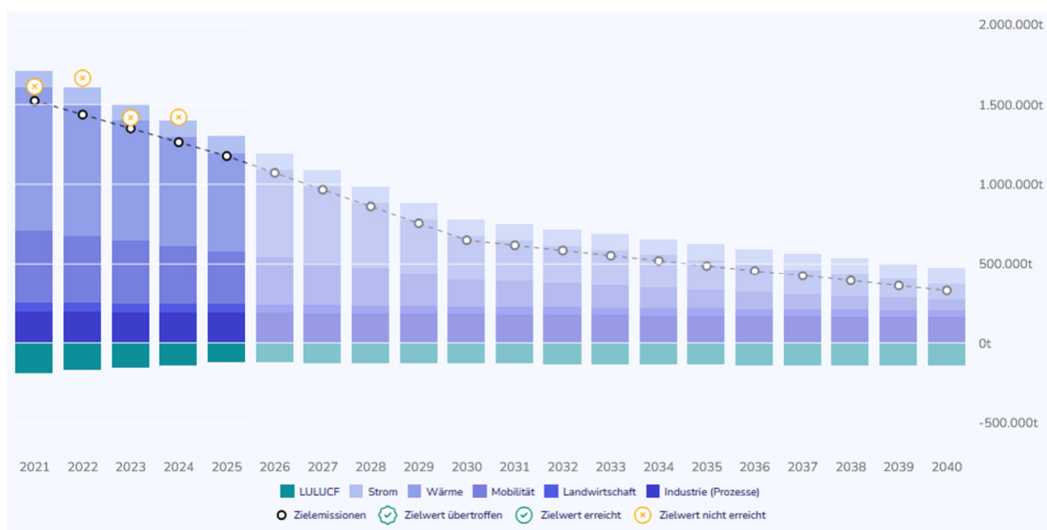


Abb. 1: Absenkpfad für den Landkreis Lörrach (Startjahr 2021 bis 2040)

Dieses Ziel kann erreicht werden, sofern alle im Klimaschutzkonzept aufgeführten Maßnahmen umgesetzt werden. Der jährliche Fortschrittsbericht mit Treibhausgas-Bilanzierung wird durch die Energieagentur Südwest erstellt und mit Hilfe des „Klimaschutz-Reportings“ auf der Homepage des Landkreises veröffentlicht. Wie in der obenstehenden Grafik zu sehen, weisen die Emissionen im Landkreis in den Jahren 2021 bis 2024 eine sinkende Tendenz auf, diese ist jedoch Schwankungen unterlegen. Die Bilanz des Jahres 2025 liegt aufgrund der verspäteten Datenlieferung durch das Land erst im Sommer bzw. Herbst 2026 vor.

Die größten Emissionen fallen landkreisweit im Sektor Wärme an, weshalb die Umsetzung der Wärmewende nach wie vor eine hohe Priorität besitzt. Ein wichtiges Element stellen die Kampagnen und Infoveranstaltungen für die Kommunen bzw. die Bevölkerung des Landkreises dar, die die Energieagentur Südwest GmbH und die Kreisverwaltung anbieten. Weiterer Meilenstein der Wärmewende im Landkreis stellt die Etablierung der langfristig aktiven Projektgruppe „Wärmeverbund Hochrhein-Oberrhein-Wiesental“ sowie die Ende 2025 fertiggestellte Machbarkeitsstudie für diesen Wärmeverbund dar.

Da der Landkreis sowie die Städte und Gemeinden die Umsetzung der Klimaschutzziele nicht alleine bewältigen können, hat Landrätin Marion Dammann 2024 das Bündnis „Regional.Klimaschutz.Machen“ ins

56.10.06 Energie und Klimaschutz

Schlüsselposition

Nele Hoge, SSt Klimaschutz – Umweltausschuss

Leben gerufen. Unter diesem Label hat der Landkreis inzwischen vier erfolgreiche Veranstaltungen durchgeführt, in denen Best-Practice-Beispiele aus der Region eine Bühne erhalten und der Austausch zwischen umsetzenden Partner:innen ermöglicht wird. Bis Ende 2025 haben sich offiziell 90 Organisationen dem Bündnis und somit den Klimaschutzzielen des Landkreises angeschlossen (siehe <http://www.regional-klimaschutz-machen.de/>).

Als Werkzeug für die Klimaschutzarbeit „nach innen“ galt bisher der European Energy Award (eea). Nach dem Beschluss durch den Kreistag im Juni 2024 vom eea zu Pausieren wurde durch die Verwaltung ein alternativer Prozess aufgesetzt, welcher im Jahr 2025 fortgeführt wurde. Dabei sind nach wie vor die konsequente Begleitung und Fortführung aller Aktivitäten der Verwaltung sichergestellt. Wesentlicher Vorteil zum bisherigen Prozess ist die schlankere Dokumentationspflicht und die schematische Aufbereitung des Tools für die Fachbereiche des Hauses.

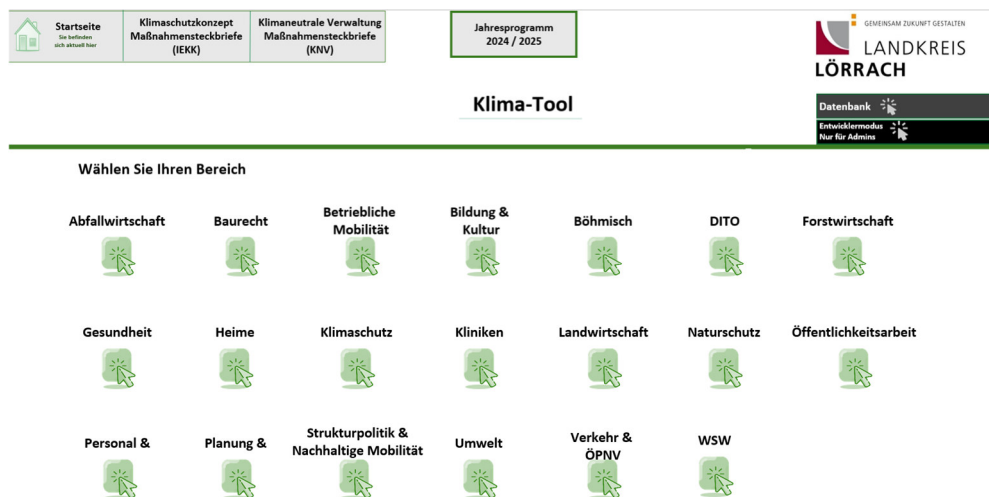


Abb. 2: Interface des internen Klimaschutzmanagement-Tools

Eng verzahnt mit dem Klimaschutzmanagement ist das Thema Klimaneutrale Verwaltung. Seit 2024 liegt der „Fahrplan zur Klimaneutralen Verwaltung“ durch den Kreistag beschlossen vor. Enthalten sind nicht nur die Berechnung der Emissionen, sondern auch 20 Maßnahmen zur Zielerreichung. Die Bilanzierung und Maßnahmenentwicklung werden jährlich fortgeschrieben, die Umsetzung der Maßnahmen eng von der Beauftragten für die klimaneutrale Verwaltung begleitet, bspw. im Rahmen von Arbeitsgruppen.

Generell sind die landkreiseigenen Liegenschaften für den Großteil der Emissionen verantwortlich gefolgt von der betrieblichen Mobilität. Die 20 in enger Zusammenarbeit entwickelten Maßnahmen befinden sich gemeinsam mit verschiedenen Fachbereichen in Umsetzung. Seit 2022 (Ausgangsjahr der THG-Bilanz auf Verwaltungsebene) sind die Emissionen um 361 t CO₂-äq gesunken. Mit 3.805 t CO₂-äq lag die Verwaltung somit im Jahr 2024 noch über dem politisch gesetzten Zielpfad (Zielwert 2024: 2.940 t CO₂-äq), ein Rückgang der Emissionen ist jedoch ersichtlich und nach aktuellem Entwicklungsstand wird dieser fortgeführt. Derzeit angestoßene Maßnahmen werden sich zum Teil erst in den kommenden Bilanzjahren niederschlagen.

Teilergebnisrechnung

Energie und Klimaschutz **56.10.06**

Nele Hoge, SSt Klimaschutz – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilergebnisrechnung Ertrags- und Aufwandsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässiger Mehraufw. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
2	+ Umlagen, Zuweisungen und Zuschüsse	11.133,00	0	139.980,53	139.980,53	0	0	139.980,53-	0
6	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	58,44	0	0	0	0	0	0	0
7	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	179.245,43	139.000	120.686,60	18.313,40-	0	0	18.313,40	0
11	= Ordentliche Erträge	190.436,87	139.000	260.667,13	121.667,13	0	0	121.667,13-	0
12	- Personalaufwendungen	391.114,18-	437.815-	342.651,34-	95.163,26	0	0	95.163,26-	0
14	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	103.419,97-	104.370-	53.509,62-	50.860,34	0	0	50.860,34-	0
15	- Abschreibungen	8,16-	10-	10,20-	0	0	0	0	0
17	- Transferaufwendungen	190.800,00-	41.600-	221.596,53-	179.996,53-	0	0	179.996,53	0
18	- Sonstige ordentliche Aufwendungen	13.568,92-	29.870-	17.463,64-	12.406,32	0	0	12.406,32-	0
19	= Ordentliche Aufwendungen	698.911,23-	613.665-	635.231,33-	21.566,61-	0	0	21.566,61	0
20	= Ordentliches Ergebnis	508.474,36-	474.665-	374.564,20-	100.100,52	0	0	100.100,52-	0
52	- Aufwand für Serviceleistungen	17.109,84-	10.472-	11.419,26-	947,36-	0	0	947,36	0
53	- Aufwand für Miete (intern)	18.536,66-	25.694-	22.406,04-	3.287,84	0	0	3.287,84-	0
54	- Aufwand für IT	13.739,28-	1.342-	31.282,80-	29.940,56-	0	0	29.940,56	0
55	- Aufwand für Steuerung/-unterstützung	31.776,64-	23.999-	22.644,68-	1.354,67	0	0	1.354,67-	0
60	- Kalkulatorische Kosten	18.635,72-	8.944-	22.236,20-	13.292,28-	0	0	13.292,28	0
70	= Kalkulatorisches Ergebnis	99.798,14-	70.451-	109.988,98-	39.537,69-	0	0	39.537,69	0
90	= Nettoressourcenbedarf oder -überschuss	608.272,50-	545.116-	484.553,18-	60.562,83	0	0	60.562,83-	0

Teilfinanzrechnung

Energie und Klimaschutz **56.10.06**

Nele Hoge, SSt Klimaschutz – Umweltausschuss

lfd. Nr.	Teilfinanzrechnung Einzahlungs- und Auszahlungsarten	IST 2024	PLAN 2025	IST 2025	Vergleich PLAN / IST 2025	Zulässige Mehrausz. 2025	Ermächtigungen aus 2024	Verfügbare Mittel abzgl. IST 2025	übertragene Ermächt. nach 2026
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	+ Einzahlungen der Ergebnisrechnung	208.773,94	139.000	435.307,13	296.307,13	0	0	296.307,13-	0
2	- Auszahlungen der Ergebnisrechnung	714.484,88-	613.655-	616.185,66-	2.531,14-	0	0	2.531,14	0
3	= Zahlungsmittelüberschuss/-bedarf der Ergebnisrechnung	505.710,94-	474.655-	180.878,53-	293.775,99	0	0	293.775,99-	0
9	= Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
16	= Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
17	= Saldo aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
18	= Finanzierungsmittelüberschuss/-fehlbetrag	505.710,94-	474.655-	180.878,53-	293.775,99	0	0	293.775,99-	0
21	= Saldo aus Finanzierungstätigkeit	0	0	0	0	0	0	0	0
22	= Delta Finanzierungsmittelbestand	505.710,94-	474.655-	180.878,53-	293.775,99	0	0	293.775,99-	0