

Nr.: 141/2026

19.06.2026

■ Dezernat	III - Mobilität & Infrastruktur
■ Fachbereich	
■ Verfasser/-in	Hoehler, Ulrich
■ Telefon	07621 410-3000

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	08.07.2026
Kreistag	öffentlich	22.07.2026

Tagesordnungspunkt

Antrag der CDU-Kreistagsfraktion auf Erweiterung des Untersuchungsgebiets der Machbarkeitsstudie ARiVE³ auf den gesamten Landkreis Lörrach

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität & Infrastruktur
Produktgruppe	51.10	Räumliche Planung
Produkt(e)	51.10.15	Verkehrskonzepte

Inhalt der Mitteilung

■ Sachverhalt

Mit dem Antrag der CDU-Fraktion vom 12.05.2026 wird zusammengefasst vorgeschlagen, sich an den laufenden und z. T. projektierten Untersuchungen zum „automatisierten Ridepooling“ zu beteiligen, sodass diese im Landkreis Lörrach nicht auf dem Perimeter des Agglomerationsprogramms Basel beschränkt bleiben. Konkret geht es um eine Ausweitung auf das Wiesental über Zell i. W. hinaus.

Hintergrund

Flächendeckend ist voll-autonomes Fahren bislang weder in Deutschland noch in den Nachbarländern verfügbar. Es gibt keine Typenzulassungen für Fahrzeugtechnologien und auch keine Gebietszulassungen/-vorschriften für den Betrieb.

Die Hauptpendlerströme des Landkreises bewegen sich im urbanen Raum in Richtung Schweiz. Schon heute zeigt die sehr hohe Quote des motorisierten Individualverkehrs für diese Nutzergruppe, dass der ÖPNV für Grenzgänger nicht überall passend ist. Es wird versucht, diesem Umstand mit Großprojekten wie der Elektrifizierung der Hochrheinbahn, dem Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn, der Radschnellverbindung Wiesental und den grenzüberschreitenden Bus-Angeboten (Markgräflerland, Hochrhein) entgegenzuwirken. Gleichwohl verbleiben Hindernisse im ÖPNV, die aus unterschiedlichen nationalen Verkehrssystemen resultieren. Für den Landkreis ist es daher stets von Interesse, dass sich durch neue Technologien keine weiteren Unterbrüche für den grenzüberschreitenden Verkehr ergeben, indem z. B. in Frankreich, in Deutschland und in der Schweiz unterschiedliche Standards gelten oder Anbieter den Betrieb aufnehmen und diesen jeweils an der Grenze enden lassen bzw. lassen müssen.

Projekt ARiVE³

Vor diesem Hintergrund wird im Projekt ARiVE³ – „Studien zur Einführung von automatisiertem Ridepooling als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs im Dreiländereck Basel und entlang der Hochrheinbahn“ untersucht, unter welchen Voraussetzungen ein automatisiertes Ridepooling-Angebot den öffentlichen Verkehr im Dreiländereck Basel gezielt ergänzen und stärken kann.

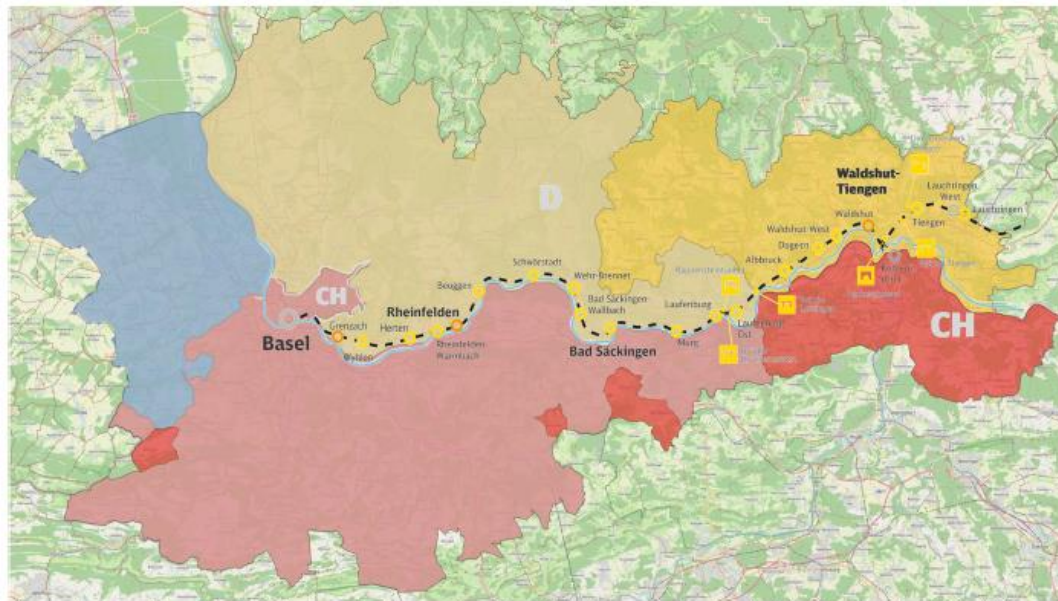
Das Konzept der Projektträger sieht eine schrittweise Bearbeitung, nämlich zunächst eine Machbarkeitsstudie und anschließend eine Simulationsstudie vor. Während die Machbarkeitsstudie bereits läuft, soll die Simulationsstudie ein von der EU gefördertes Projekt werden:

Studien	Beschreibung
Machbarkeitsstudie (Leitung Urban Places Lab)	Technisch-rechtlich-operative Machbarkeit. Finanziert durch Agglomeration Basel, Mobilitätsfonds Basel, AMAG, BVB, BLT, EuroAirport.
Simulationsstudie ARiVE ³ (Leitung FHNW)	Gesamtverkehrliche und sozial-ökologische Wirkungsanalyse. Projektverantwortlicher: Prof. Dr. Alexander Erath, FHNW.

Der Bearbeitungsperimeter der Machbarkeitsstudie entspricht demjenigen des Agglomerationsprogramms Basel, ergänzt durch weitere Teilregionen des Landkreises Waldshut:

Abbildung 1

Untersuchungsperimeter von ARiVE³ in der Schweiz, Deutschland und Frankreich



Anmerkung. Die Farben kennzeichnen die drei Staaten: Schweiz (rot), Deutschland (gelb) und Frankreich (blau). Das Kerngebiet der trinationalen Agglomeration Basel ist in hellerer, der Korridor entlang der Hochrheinbahn mit Teilgebieten des Landkreises Waldshut in kräftigerer Farbe dargestellt. Die schwarz gestrichelte Linie zeigt den Verlauf der Hochrheinbahn mit ihren Stationen (gelbe Punkte). Eigene Darstellung.

Für die Machbarkeit sind sieben Arbeitspakete vorgesehen:

1: Machbarkeitsstudie							2. Simulation und Wirkung
AP 1:	AP 2:	AP 3:	AP 4:	AP 5:	AP 6:	AP 7:	
Ausgangslage & Zielsetzung	Anforderung	Strategische Konzeption	Technische Machbarkeit	Rechtliche Machbarkeit	Umsetzungsplanung	Nächste Schritte	Verkehrssimulation
Mobilitätsstrategie; Modal Split; Dekarbonisierung	Anforderungen Partner/Gebiet; Einbindung in Verkehrsnetz	Use Cases, Fahrzeuggröße, Service-Ziele, Rollenbedarf	Area Analysis nach ISO-34503; Bewertung Abschnitte	Gesetzgebung, Policy-Overrides & erforderliche Schritte	Finanzierungsbedarf & Modell, Rollenmodell, Phasenmodell	Roadmap für die nächste Projektphase	

Die Finanzierung der aktuellen Arbeiten wird durch AGGLO Basel, dem Mobilitätsfonds Basel, den Baseler Verkehrsbetrieben, der Baselland Transport AG, dem EuroAirport und der AMAG Gruppe sichergestellt. AGGLO Basel setzt dabei Finanzmittel ein, die z. T. durch die Mitgliedsbeiträge des Landkreises Lörrach und des Regionalverbands gegenfinanziert sind. Da der Landkreis Waldshut kein Mitglied des Agglomerationsprogramms ist, bringt er seinen Anteil ergänzend ein. Gemeinsam mit weiteren Einrichtungen ist das Landratsamt Lörrach in die Projektgruppe eingeladen und nimmt an den Besprechungen teil.

Zwischenergebnisse Machbarkeitsstudie

Zum Arbeitspaket 4 – Technische Machbarkeit/Gebietsanalyse liegen Zwischenergebnisse vor. Danach müssen in den drei Teilräumen unterschiedliche Herausforderungen bewältigt werden:

- **Schweiz:** In Basel ist vor allem die enge Verzahnung der verschiedenen Verkehrsmodalitäten in herausfordernder Verkehrsumgebung ein Problem (z. B. mehrspuriger Kreisverkehr mit motorisiertem Individualverkehr, Radverkehr, Fußverkehr und kreuzender Tram in zwei Richtungen). Auch Tunnelbauwerke sowie enge Kurven mit Radius unter 6m und ohne Einsicht stellen ein Problem dar. Außerhalb der Stadt beginnen auch Steigungen, Herausforderung darzustellen: Steigungen über 20% sind schwierig zu bewältigen. Netzabdeckung ist in

der Stadt kein Problem.

- **Deutschland:** In den Flussebenen sind gute Voraussetzungen gegeben, allerdings müssen Problemstellungen im Straßenausbau und bei manchen einmündenden Kreuzungen (Sicht) bewältigt werden. Auch die Netzabdeckung erscheint in diesen Bereichen hinreichend. Herausfordernder wird es bei Hanglagen: Ab 20 % Steigung ist es problematisch und auch im Bereich 15-20% Steigung nicht ideal. Selbst Kurven mit 8m-Radius sind für die Technik anspruchsvoll. In den von den Hauptachsen entfernten Gebieten wird das Thema Mobilfunknetz zu einer Herausforderung. Tunnelbauwerke, Straßenausbau und -markierung ist zunehmend ein Problem, weiche Fahrbahnrande und auch witterungsbedingte Einflüsse (Schnee, Nebel, Starkregen mit Sichtbehinderung) führen zu Beeinträchtigungen.
- **Frankreich:** Frankreich hat von allen Beteiligten in der Region die beste Ausgangslage: flaches Gelände, Straßenraum mit gut einsehbaren Kurven und Einmündungen, wenig herausfordernde Verkehrssituation wegen vielfacher Entflechtung der verschiedenen Verkehrsformen (KFZ, Tram, Velo, Roller, Fußgänger). Auch die Netzabdeckung ist durchweg gut.

Simulationsstudie

Mit der Simulationsstudie sollen die Wirkungen des Einsatzes autonomen Ridepoolings in verkehrlicher und sozial-ökologischer Hinsicht untersucht werden. Nach erfolgreicher Vorprojektstufe stieß das Projekt auf Probleme in der Genehmigungsphase und wurde in der ursprünglichen Projektkonfiguration (INTERREG) unterbrochen. Ein neues Finanzierungskonzept für den erforderlichen Aufwand von 400.000 EUR ist bislang nicht bekannt. Die Projektträger geben an, Finanzierungsbeiträge der anderen Projektbeteiligten einwerben zu wollen.

Entscheidungsmoment

Ob und in welcher Form ARIVE³ nach der Stufe Machbarkeit weiter geht, ist derzeit unklar. Mit Blick auf die erwünschten zusätzlichen Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie (z. B. mit Daten für das Wiesental) besteht kein Eilbedarf. Denn sofern die Projektträger an dem Projekt weiterarbeiten, lässt sich die Gebietskulisse auch nachträglich erweitern. Über die Sache kann also dann entschieden werden, wenn das weitere Schicksal der Simulationsstudie klar ist.

Parallel erwägt der Landkreis Waldshut ebenfalls, seine außerhalb des Projektperimeters liegenden ländlichen Gebiete mituntersuchen zu lassen. Dasselbe gilt für den Kanton Basel-Landschaft. Eine Entscheidung wurde noch nicht getroffen. Die beiden Landkreise und der Regionalverband stehen zur möglichen Erweiterung um die jeweiligen ländlichen Gebiete in Austausch.

Zwar klingt der Einsatz autonom fahrender Fahrzeuge und die Perspektive, hohe Personalkosten bei geringer Fahrzeugauslastung einzusparen, für den ländlichen Raum vielversprechend. Zunächst einmal bedeutet ein Einsatz dieser neuen Technik aber einen weiteren wesentlichen Kostenfaktor und vielfache Investitionen. Die ersten Ergebnisse im Untersuchungsperimeter von ARIVE³ zeigen, dass die Umsetzung des autonomen Fahrens in der aktuellen Phase bereits in der Ebene und für Stadträume sehr anspruchsvoll ist. Die Herausforderungen nehmen zu, je schwieriger das Terrain, je schlechter der Straßenzustand, die Einsehbarkeit von Kreuzungen, das Mobilfunknetz usw. sind.

Einordnung autonom fahrender ÖPNV

Für den ÖPNV stellt autonomes Ridepooling eine Neuentwicklung dar. Fahrten sind nicht mehr linien- und fahrplangebunden, sondern werden auf individuellen Abruf angeboten. Es besteht auch keine Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Fahrpersonal. Personal für die (Fern-)Steuerung ist wohl stets einzusetzen, was im Aufwand aber reduziert sein wird.

Im Rahmen von Pilotprojekten werden derzeit entsprechende Vorhaben entwickelt oder bereits getestet. Typischerweise laufen die genannten Pilotprojekte in stark urbanen Räumen (z. B. In-

nenstädte von Hamburg, Oslo oder Zürich) oder in Sondergebieten (z. B. Shuttle-Verkehr auf der damaligen Landesgartenschau in Neuenburg a. R.).

Es ist nicht abwegig festzustellen, dass es beim autonom fahrenden ÖPNV nur um eine Frage der Zeit und nicht des „Ob“ geht. Um eine Region und die regionale Unternehmenslandschaft im Wettbewerb zu platzieren oder auch die Forschung und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu fördern, kann es also sinnvoll sein, den Weg dorthin über eigene Projekte und eine Vorreiterstellung zu beschleunigen.

Technisch werden die beste Mobilfunkqualität, zwei vollständige Fahrstreifen, befestigte Fahrbahnrandränder und signalistisch aufgerüstete Fahrwege (einwandfreie Fahrbahnmarkierung, Schilder, Schutzplanken und Lichtsignalanlagen) benötigt. Steigungen, enge Kurven und Tunneln müssen gemieden werden.

Als Antriebstechnik wird in Pilotprojekten mit Autonomen Ridepooling stets auf emissionsfreie Motoren gesetzt. Dies nimmt die vollständige Antriebswende vorweg und entspricht auch den gesetzlichen Zielen (Clean Vehicle Directive). Umgekehrt ist der – mutmaßlich unumkehrbare – Weg zu emissionsfreien Fahrzeugen nicht davon abhängig, ob Fahrpersonal eingesetzt wird oder autonome Technologien zur Anwendung kommen. Der Landkreis führt seit 2025 das LÖGO-Angebot im Wiesental als entsprechendes Pilotprojekt mit On-Demand-Verkehr und mit Elektrofahrzeugen, um die Bedienung in Randzeiten und die Anbindung des ländlichen Raums an Hauptverkehrsstrecken zu stärken und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen zu senken.

Schlussbemerkung: Bezug zur Haushaltssperre

Aufwendungen für eine finanzielle Beteiligung des Landkreises an dem Projekt wurden in den Doppelhaushalt 2026/2027 nicht eingeplant. Das vorgesehene Budget für Gutachten bzw. Beratung im Mobilitätsbereich (15.000 €) ist zwar noch nicht angetastet, unterliegt aber komplett der verfügbaren Sperre. Die Verwaltung hat diese Haushaltsposition auf die Streichliste zur Konsolidierung der Haushalte 2026 und 2027 gesetzt.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

■ Anlage: Antrag der CDU-Fraktion vom 12.05.2026