

Drucksachen-Nr. **XI/1502**

Bad Schwalbach, den 27.01.2026

Aktenzeichen:

Ersteller: Herr Brandscheid

Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Kreisstraßen

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	09.02.2026		nein
Kreistag	10.02.2026		ja

Titel

Aufbau einer Ladeinfrastruktur; hier: Antwort auf die Große Anfrage Nr. 05/25 der GRÜNEN vom 21.05.2025

I. Sachverhalt:

Vorbemerkung:

Durch den Landrat des RTK wurde die RTV bereits im Frühjahr 2025 beauftragt ein strategisches Umsetzungskonzept für eine mögliche Klimatransformation des ÖPNV im Rheingau-Taunus-Kreis zu erstellen, bzw. die erforderlichen Schritte zur Material- und Datensammlung als Grundlage für eine solche Konzeption einzuleiten.

Im Laufe des Jahres 2025 haben deshalb, teilweise unter Beteiligung der relevanten Fachdienste der Kreisverwaltung, mehrere Treffen und Workshops stattgefunden.

Unter anderem wurde das Beratungsunternehmen **VCDB** VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH durch die RTV mit der Erstellung einer möglichen Roadmap für den Zeitraum 2026 bis 2040 beauftragt. Diese Roadmap lag im Herbst 2025 vor.

Parallel wurde in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ein Tagesworkshop zur Thematik klimaneutraler Busbetriebshöfe durchgeführt. Im Zuge dieser erheblichen Vorarbeiten und durch Gespräche mit sachkundigen Dritten konnte herausgearbeitet werden, dass ein klimaneutraler ÖPNV im RTK am sinnvollsten über den Einsatz batterieelektrischer Busse umsetzbar scheint.

Aus diesem Grund fand auch ein ausführliches Gespräch mit der technischen Geschäftsführung des wesentlichen Netzbetreibers Syna statt.

Alle diese sehr umfangreichen Erkenntnisse und Inhalte sind auftragsgemäß in ein erstes strategisches Gesamtkonzept für den RTK eingeflossen, welches sich aktuell noch in den letzten Abstimmungszyklen mit den beteiligten Partnern befindet.

Der Landrat wird am 23.02.2026 im Rahmen eines runden Tisches das Konzept den Fraktionsvorsitzenden und den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen vorstellen und anschließend den neuen Kreistag mit der politischen Bewertung befassen.

Insofern werden auch die nachstehenden Fragen der großen Anfrage in diesem Konzept und im erforderlichen Gesamtzusammenhang mit der erforderlichen Tiefe ausführlich angesprochen.

1. Wie kann ein CO2-freier Betrieb des Busnetzes im Rheingau-Taunus-Kreis ab 2035 umgesetzt werden?

Aktuell sind Teile der bestehenden Linienbündel (Hünstetten, Idstein, Niedernhausen, mittlerer und unterer Rheingau) noch bis längstens Ende 2032 fest beauftragt und können strukturell erst nach diesem Zeitpunkt überhaupt klimaneutral umgestellt werden.

Auch für die Ende 2027 auslaufenden Linienbündel (Eltille-Schlangenbad, Bad-Schwalbach-Heidenrod und Taunusstein) liegen die erforderlichen Voraussetzungen für eine klimaneutrale Umsetzung, für die bereits in Kürze anstehende Ausschreibungsrunde nicht vor. Aktuell ist geplant bei den anstehenden Ausschreibungen, wenn möglich die Verwendung von klimafreundlichem Dieselkraftstoff (HVO 100) vorzugeben. Allerdings gibt es im Kreisgebiet bislang noch keine Tankstelle, die diesen Kraftstoff bevorratet und abgibt. Auch hat bislang nur einer der bisher beauftragten Verkehrsunternehmen eine eigene Betriebstankstelle. Auch können nach Abfrage der Verkehrsunternehmen noch nicht alle der bisher eingesetzten Fahrzeuge diesen Treibstoff tanken.

Für die erforderliche Schaffung der für eine elektrische Umstellung benötigten Ladeinfrastruktur sind zudem zeitaufwändige Analysen der Fahrplenumläufe und anderer Parameter zwingend erforderlich. Auch die Frage, wer letztlich und wo die benötigte Infrastruktur aufgebaut werden soll, muss nach noch durchzuführenden Untersuchungen politisch entschieden werden.

Der erforderliche zeitliche Vorlauf mit allen dann dazu zu treffenden Entscheidungen und für die hieraus zu ergreifenden Maßnahmen beträgt von heute an mindestens fünf bis sechs Jahre.

2. Unter Berücksichtigung der bundesweit verbreiteten Forderung nach Technologieoffenheit ist ein CO2-emissionsarmes kostengünstiges zuverlässiges Verfahren auszuwählen. Welches wird von der Verwaltung als dafür geeignet angesehen?

Aus den bisherigen Gesprächsrunden und vor dem Hintergrund der für die Umsetzung erforderlichen Aufwände wird derzeit eine batterieelektrische Lösung präferiert.

3. Welche Lade-Kapazitäten für eine Elektrifizierung für die Busverkehre wären notwendig?

Nach Aussage des Netzbetreibers Syna wird für die nächtliche Ladung von 40-50 Bussen (insgesamt setzen wir im RTK rd. 160 Busse ein) auf einem solcherart ertüchtigten Busbetriebshof ein Strombedarf erwartet, der dem durchschnittlichen Stromverbrauch von bis zu 15.000 Haushalten entspricht. Zudem werden zum Anschluss solcher Betriebshöfe mindestens 110 KV-Leitungen und entsprechend ertüchtigte Transformatoren benötigt. Der bauliche Vorlauf des Netzbetreibers erfordert umfangreiche Planungen und dauert je nach Situation erfahrungsgemäß zwischen 3-4 Jahren. Im Auftragsfall wären zudem je nach Standort Baukostenzuschüsse von mehreren Millionen Euro zu leisten.

4. Wo könnte eine notwendige Ladeinfrastruktur bedarfsorientiert im Kreisgebiet errichtet werden?

Diese Frage kann eindeutig erst nach Vorlage entsprechender Untersuchungen und unter Berücksichtigung der Fahrplenumläufe seriös beantwortet werden. Die Beantwortung ist zudem von der Wahl der jeweiligen Betreiberkonzepte möglich. Seitens der RTV wird derzeit davon ausgegangen, dass bei einer vollständigen Elektrifizierung aller Linien zwischen 160 bis 180

Busse vorgehalten und geladen werden müssen. Wirtschaftlich sinnvoll wäre dies mglw. mit drei dezentral im Kreisgebiet verteilten Busbetriebshöfen.

Für einen elektrischen Busbetriebshof mit Abstell- und Ladeflächen, mit Sozial- und Verwaltungsräumen, mit Werkstattflächen wird mit einem Flächenbedarf von 3.000 bis 4.000 m² gerechnet.

5. Wenn ein Betrieb mit Wasserstoff für wahrscheinlich gehalten wird, wie kann eine ausreichende Versorgung mit Wasserstoff gewährleistet bzw. aufgebaut werden?

Nach derzeitigen Erkenntnissen kommt ein Wasserstoffbetrieb wegen der erheblich schwierigeren Anforderungen an die benötigte Infrastruktur und wegen der derzeit erheblich teureren Fahrzeugpreise nicht zum Tragen.

6. Welche Fördermöglichkeiten für einen notwendigen Umbau gibt es?

Das Thema der Förderung ist derzeit nicht seriös zu beantworten, dazu ändern sich die Rahmenbedingungen noch zu oft. Teilweise gibt es Förderaufrufe für die Fahrzeugbeschaffung, bei denen dann bis zu 40% der Mehrkosten eines klimaneutralen Fahrzeugs bezuschusst werden. Die Herstellung der Ladetechnik wird ebenfalls nur von Fall zu Fall und in Abhängigkeit der von Bund und Land bereitgestellten Fördermittel ausgelobt. In der Vergangenheit waren hier Förderquoten zwischen 40-70% der Kosten möglich. Ein Problem ist auch der hohe administrative Aufwand der Beantragung und auch der frühe Zeitpunkt einer solchen Beantragung.

7. Welche anderen Flächen-Kreise können als Best-Practise-Beispiele herangezogen werden?

Bisher liegen uns hierzu noch keine Umsetzungserkenntnisse vor, die sich auf einen Flächenkreis wie den RTK seriös übertragen ließen. Viele Landkreis sind noch nicht weiter als der RTK.

(Sandro Zehner)
Landrat