

## PROJEKT «Netzwerk für nachhaltige Mobilität im Doppelkorridor Kandertal/Oberrhein»

1/9



Kandertalgemeinden

Binzen, Rümmingen, Schallbach, Wittlingen, Stadt Kandern

Oberrheingemeinden

Bad Bellingen, Eimeldingen, Efringen-Kirchen, Fischingen, Schliengen

Geschäftsstelle Agglo Basel, Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein-Bodensee



# Projekt «Netzwerk für nachhaltige Mobilität Kandertal/Oberrhein»

## 1 Rahmenbedingungen

### 1.1 Ausgangslage.

Im Korridor Kandertal leben ca. 15.000 Einwohner auf einer Gesamtfläche von ca. 80 Quadratkilometern, im Korridor Oberrhein ca. 23.000 Einwohner auf einer Gesamtfläche von ca. 103 Quadratkilometern.

Beschrieb des Korridors Oberrhein/Kandertal (Auszug aus Korridorbericht Oberrhein/Kandertal 2016):

„Das Markgräfler Land im Rheingraben ist geprägt von zwei sehr unterschiedlichen Seiten: ein weites Tal nach Westen zum Rhein hin, die Hangkante mit Weinbau im Osten. Das Kandertal liegt als engeres Tal zwischen den Hügelketten des Schwarzwalds. Beide Täler münden in den gemeinsamen Ballungsraum um Weil am Rhein. Dieser Ballungsraum im Süden und die nördlich gelegenen Talachsen lassen sich hinsichtlich ihres Verhältnisses der Siedlungs- und Landschaftsflächen sehr unterschiedlich lesen einerseits «Perlen»: Die Gemeinden in den Talachsen, die sich um die alten Dorfkerne entwickelt haben, liegen wie aufgefädelt entlang der Infrastrukturlinien. Sie sind als in der Landschaft liegende, abgegrenzte Siedlungseinheiten erfahrbar. Andererseits «Schwamm»: Im Verdichtungsraum um Weil am Rhein und Lörrach verschwinden die landschaftlichen Zäsuren zunehmend; es verbleiben landschaftliche «Intarsien» im Siedlungsteppich. Die Autobahn läuft gleich einer Demarkationslinie zwischen diesen Bereichen.“

2/9

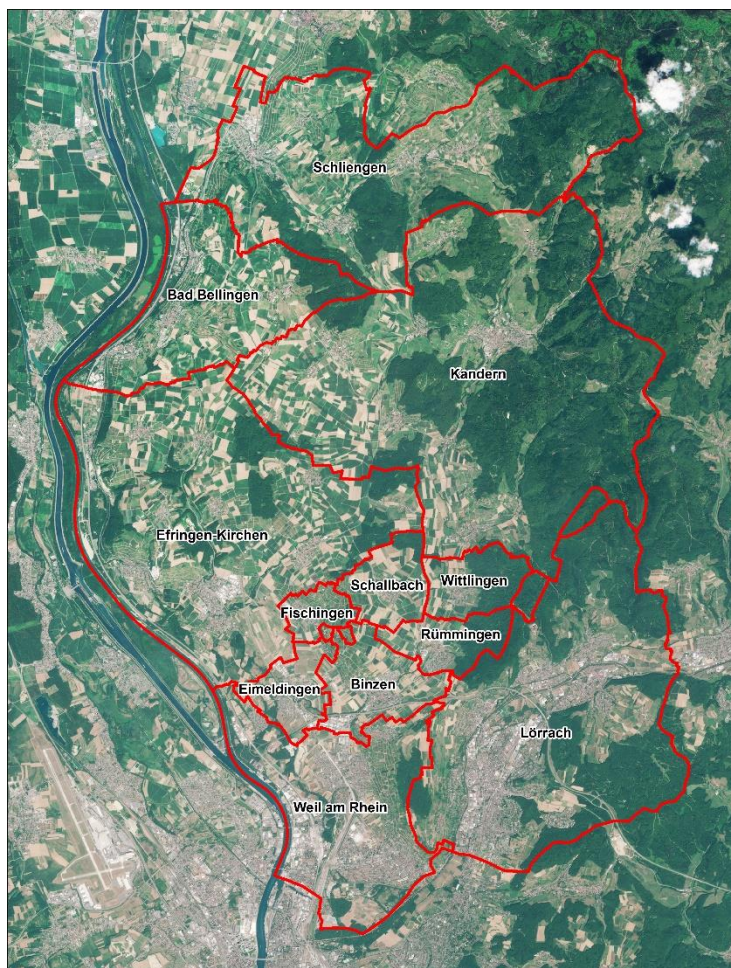


Abb. 1: Kandertal und Oberrhein

Für das Kandertal wurde im Zeitraum 2018 bis 2020 das Raumkonzept Kandertal 2040 mit den Schwerpunktthemen «Landschaft, Siedlung und Verkehr» erstellt. Am 8. Juni 2021 unterzeichneten die Gemeinden Binzen, Kandern, Rümmingen, Schallbach, Wittlingen, sowie die regionalen Partner: Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB), der Landkreis Lörrach und der Verein AggloBasel, eine Charta zum Raumkonzept. Mit der Charta bekunden die Projektpartner den Willen, das Raumkonzept, resp. die darin enthaltenden Massnahmen umzusetzen. Hierzu fanden bereits mehrere Sitzungen der Lenkungsgruppe, die sich aus den o.g. Partnern zusammensetzt, zur Umsetzung des Raumkonzeptes statt.

Bei der Erarbeitung des 3. Aggloprogramms Basel haben sich die Gemeinden im Kandertal und am Oberrhein unter der Moderation von Agglo Basel in diversen Workshops mit den Themen «Siedlung und Verkehr» auseinandergesetzt. Dabei wurde bestätigt, dass die beiden Achsen Kandertal und Oberrhein einen gemeinsamen funktionalen Raum darstellen. Die beteiligten Gemeinden bekundeten mit dem Korridorbericht Oberrhein/Kandertal (Oktober 2016), dass aufgrund des im Korridor Kandertal-Oberrhein festzustellenden und auch künftig überdurchschnittlich ansteigend prognostizierten Bevölkerungswachstums und der steigenden Pendlerströme hauptsächlich dem Anspruch an eine funktionierende und gemeinverträgliche Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen werden muss. Für die damalige Abstimmung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes dienten die Verkehrsachsen als Orientierung. Die Verkehrsströme im Korridor Oberrhein/Kandertal sind ausgerichtet auf die Zentren Weil am Rhein, Basel (CH), Lörrach und (Müllheim) Freiburg.

3/9

Die drei Gemeinden Binzen, Rümmingen, Wittlingen sowie die Stadt Kandern liegen direkt an der Kandertalbahn (zurzeit lediglich Museumsbetrieb). Die Gemeinden Bad Bellingen, Eimeldingen, Efringen-Kirchen und Schliengen liegen an der Oberrheinstrecke Basel – Freiburg. Schallbach und Fischingen liegen nicht direkt an einer Bahnstrecke. Fischingen zählt aufgrund der Lage zum Oberrhein und Schallbach zum Kandertal. Die Verkehrsströme im Korridor Kandertal / Oberrhein sind ausgerichtet auf die Städte Weil am Rhein, Basel (CH), Lörrach, Freiburg.

Vor diesem Hintergrund soll sich das zu beantragende Projekt „Mobilitätsnetzwerk für nachhaltige Mobilität“ im ländlichen Raum auf den Doppelkorridor Kandertal/Oberrhein (kurz „Mobilitätsnetzwerk Kandertal/Oberrhein“) beziehen.

Neben den im Raumkonzept Kandertal 2040 formulierten Massnahmen zum Thema «Mobilität» gibt es durch den Landkreis Lörrach koordinierte, vertiefende Untersuchungen zum ÖPNV im Kandertal. Mit der Verkehrsstudie Kandertal, deren Ergebnisse im 1. Quartal 2022 veröffentlicht wurden, wurden die Bus- und mögliche Schienenverkehre beleuchtet. Eine aktuell vergebene Machbarkeitsstudie Kandertal beschäftigt sich mit den Potentialen einer möglichen Reaktivierung der Kandertal S-Bahn. Die Ergebnisse dieser Studie haben langfristig Relevanz für die verkehrliche Entwicklung im Kandertal und werden im dritten Quartal 2022 erwartet.

Im Raumkonzept wurden folgende Vorschläge für erste Projekte im Themenbereich Verkehr formuliert:

Verkehr

V1: Ausbau Fahrradnetz, Schließung von Netzlücken und Schaffung von durchgehenden Hauptrouten für den Pendlerverkehr	Gemeinden mit Landkreis	kurzfristig
V2: Ausbau regionales Busnetz, Bushauptkorridore und Schnellbusachse	Landkreis Lörrach	Kurz-/mittelfristig
V3 Gestaltung Ortsdurchfahrten und Verkehrsberuhigung	Gemeinden zusammen mit Landkreis (Fachbereich Straßen)	mittelfristig
V4: Konzept alternative Angebotsformen, E-Mobilität und Pilotprojekte	Landkreis Lörrach zusammen mit Gemeinden	mittelfristig
V5 Entwicklungsoption Kandertalbahn	Landkreis Lörrach	Kurzfristig (Verkehrsstudie)

Die Maßnahme V4 steht in Korrelation mit dem durch den Landkreis Lörrach beauftragten Kommunalen Elektromobilitätskonzept, dessen Arbeitspakete in der folgenden Grafik dargestellt sind:



Die Kommunalen Maßnahmen der «Standortanalyse für öffentliche Ladeinfrastruktur» und «Kommunikation und Beratung» wurden in der Verwirklichung einer gemeinsamen kommunalen Maßnahme zur Gründung einer Dachmarke zusammengefasst. Die Dachmarke soll der Sichtbarmachung unterschiedlicher Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität dienen. Das Kandertal und die Oberrheinregion bieten sich hierfür, aufgrund der vorgenannten vertiefenden Betrachtung des Handlungsfeldes Mobilität, als Modellregion an.

Die Gemeinden des Kandertals haben sich im Nachgang zum Raumkonzept intensiv mit den möglichen Projekten der nachhaltigen Mobilität auseinandergesetzt. Die entstandene Projektskizze ist Grundlage und Bestandteil dieses Antrags.

Voraussetzung für das vorliegende Netzwerk-Projekt, das den Schwerpunkt insbesondere auf die Umsetzung von Konzepten, Strategien und daraus abgeleiteten Maßnahmen legt, sind unter anderem die zuvor beschriebenen konzeptionellen Grundlagen.

## 1.2 Zielsetzung Mobilitätsnetzwerk Kandertal/Oberrhein

Die am Raumkonzept Kandertal 2040 beteiligten Gemeinden Binzen, Rümmingen, Schallbach, Wittlingen und die Stadt Kandern sowie die Oberrheingemeinden Bad-Bellingen, Efringen-Kirchen, Eimeldingen, Fischingen und Schliengen haben sich darauf verständigt, im Rahmen eines durch die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) geförderten Mobilitätsnetzwerkes wesentliche Schwerpunktthemen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung individuell und gemeinsam mit Hilfe externer Fachunterstützung voranzutreiben.

Durch die Umsetzung der im Rahmen des Mobilitätsnetzwerkes zu entwickelnden Maßnahmen sollen die Gemeinden in die Lage versetzt werden, die beiden Regionen als innovative und nachhaltige Wohn- und Wirtschaftsstandorte weiterzuentwickeln und bei den Zielgruppen und Akteuren zu positionieren. Insofern leistet die Umsetzung der Mobilitäts-Maßnahmen einen Beitrag zur nachhaltigen Stärkung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes der neuen Entwicklungsachse Kandertal und des Korridors Oberrhein.

5/9

Generelles Ziel für den interkommunalen Zusammenschluss im Kandertal/Oberrhein und des Mobilitätskonzepts für nachhaltige Mobilität ist es, die nachhaltige Mobilität in der Region zu verbessern als ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Steigerung der Lebensqualität in der Region. Dabei steht die Entwicklung hin zu Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben zwar im Fokus. Allerdings besteht die Aufgabe ausdrücklich nicht in der Erarbeitung eines eigenen Elektromobilitätskonzepts, sondern in der Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges, mit dessen Hilfe eine insgesamt nachhaltige Mobilität gefördert wird.

Durch das Netzwerk soll weiterhin für den Berufs- bzw. Alltagsverkehr der Umstieg vom heutigen MIV auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb und alternativen Fahrzeugantrieben sowie Mobilitätsangeboten erleichtert und attraktiver gestaltet werden. Hierzu gehören neben der Ladeinfrastruktur im Bereich E-Mobilität auch Mobilitätshubs, die unterschiedliche Arten der Mobilität miteinander verknüpfen. Ergänzt werden soll dies durch Sharing-Angebote verschiedener Verkehrsmittel.

Aufgabe des Mobilitätsnetzwerkes ist es zu definieren, wie der Anteil einer nachhaltigen Mobilität durch ergänzende und alternative Mobilitätsangebote in der Region Kandertal/Oberrhein gesteigert werden kann (Aufbau einer Mobilitätskette zur Überwindung der sog. ersten und letzten Meile). Es soll die beteiligten Kommunen bei der Umsetzung bedarfsgerechter nachhaltiger Mobilitätslösungen in ihrem Gebiet unterstützen und so einen Teil zu einer zukunftsfähigen Mobilitätswende und zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen.

Dabei kann auf die genannten abgeschlossenen bzw. laufenden Vorarbeiten zurückgegriffen werden.

So wird der Regionalverband Hochrhein-Bodensee im Sommer 2022 voraussichtlich in einem Kooperationsprojekt mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg Hinweise auf relevante Mobilitätsbedarfe erarbeiten und Best Practise Beispiele darstellen, wie diese mit nachhaltigen Mobilitätslösungen bedient werden können. Diese Erkundung erfolgt partizipativ mit Multiplikatoren und Bevölkerung im Kandertal mit dem Ziel der Übertragbarkeit auf andere Räume.

Diese Vorarbeiten aufgreifend soll der Projektantrag für das Mobilitätsnetzwerk insbesondere die folgenden Themen beinhalten und für diese realisierbare Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verbesserungen der Mobilität in den beiden Korridoren aufzeigen:

- a. Radverkehrskonzeption
- b. Fußverkehrskonzeption / Fußgänger-Querungskonzept
- c. Konzeption Multimodale Knoten (Mobilitätsstationen, Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit diversen anderen Verkehrsträgern wie Bike, Sharingangebote, etc.) sowie Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklung.
- d. Konzeption Ladeinfrastruktur
- e. Bike+Ride-Konzept, Park+Ride Konzept
- f. Gemeindeübergreifendes Sharingkonzept i.v. mit Punkt c
- g. Konzeption zu lebendigen, verkehrsberuhigten Ortsmitten

Sollten bei den hier genannten Themen weitere, ergänzende Bedarfsermittlungen und Erarbeitungen von Lösungsansätzen o.ä. erforderlich sein, wird auch diese Arbeit Teil der Netzwerkarbeit werden.

Der Fokus des Mobilitäts-Netzwerkes wird dann aber insbesondere auf der Umsetzung dieser Strategien und Themenschwerpunkte in den einzelnen Gemeinden (individuelle Arbeit vor Ort) sowie der gemeindeübergreifenden, interkommunalen Umsetzung von Themen liegen. Sie können mit Hilfe des Mobilitätsnetzwerkes zielgenau umgesetzt werden.

6/9

Das Netzwerk gibt den einzelnen Gemeinden hierfür die notwendigen Personalressourcen und Fachkompetenzen an die Hand.

### 1.3 Vorgesehene Eckpunkte des Vorgehens sowie Organisation des Projektes

Die beteiligten Gemeinden gründen ein gemeinsames Netzwerk zur nachhaltigen Mobilität im Korridor Kandertal/Oberrhein. Begleitet werden die teilnehmenden Kommunen durch die Gebietskörperschaften Landkreis Lörrach und die Agglo Basel Region sowie dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Weitere Gemeinden des Landkreises sollen assoziierte Partner im Rahmen des Netzwerkes werden. Begleitet und koordiniert wird das Netzwerk federführend durch die Energieagentur Südwest, die die Rolle des Netzwerkmanagements sowie einen Teil der mobilitätsfachlichen Arbeiten übernimmt. Weitere Mobilitäts-Fachexpertise und Arbeitsressourcen werden durch dritte Dienstleister in das Projekt mit einbezogen.

Dieses gemeinsame Netzwerk zur nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum wird dann die unter 1.2 vorgestellten Kernthemen bearbeiten und deren Umsetzung unter Berücksichtigung der zuvor erarbeiteten konzeptionellen Grundlagen gemeindeübergreifend weitmöglichst vorantreiben:

- a. Umsetzung Radverkehrskonzeption
- b. Umsetzung Fußverkehrskonzeption / Fußgänger-Querungskonzept
- c. Umsetzung Konzeption Multimodale Knoten (Mobilitätsstationen, Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit diversen anderen Verkehrsträgern wie Bike, Sharingangebote, etc.) sowie Intermodale Verkehrsmodelle für eine klimaschutzorientierte Verkehrsentwicklung.

- d. Umsetzung Konzeption Ladeinfrastruktur
- e. Umsetzung Bike+Ride-Konzept, Park+Ride Konzept
- f. Umsetzung eines gemeindeübergreifenden Car-Sharingkonzeptes bzw. von Sharingkonzepten (vgl. auch unten)
- g. Konzeption zu lebendigen, verkehrsberuhigten Ortsmitten

Die einzelnen Schwerpunktthemen sind dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern greifen ineinander und sollten möglichst «Hand in Hand» bearbeitet werden.

Grundlage für die Arbeiten im Rahmen des Netzwerkes und an den vorgestellten Themenschwerpunkten sind dabei die zuvor beschriebenen umfangreich in wesentlichen Teilen bereits vorhandenen konzeptionellen Grundlagen.

Weitere Leitplanken bzw. angestrebte Ergebnisse sind:

- Die Mobilitätsbedarfe und Pendlerströme im Oberrhein/Kandertal sind bekannt und dokumentiert.
- Maßnahmen zur Kommunikation und Vernetzung der Akteure sind benannt bzw. aufgezeigt.
- Es liegen konkrete Vorschläge für realisierbare Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verbesserung der Mobilität im Korridor Oberrhein/Kandertal vor, bzw. werden diese im Rahmen des Netzwerkprojektes konkretisiert. Dabei sind besonders zu berücksichtigen, die angestrebte Dachmarke des Landkreises Lörrach als strukturierende Einheit, das Raumkonzept Kandertal 2040, der Korridorbericht Oberrhein / Kandertal Agglo Basel, die Förderung der Elektromobilität, die bestehenden Grobkonzepte zur Ladeinfrastruktur, die Verkehrsstudie des Landkreises Lörrach zum ÖPNV im Kandertal sowie die Ergebnisse des geplanten Kooperationsprojektes des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee mit dem Verkehrsministerium BW.
- Im Rahmen des Netzwerkes ist der Einsatz von aktuell diskutierten Mobilitätslösungen wie Car-, Roller-, Bike-/Lasten-Sharing (Verleih- und Sharing-System entlang der Achsen als strukturierende Einheit) auch in Form von Free-Floating-Angeboten, Mitfahrösungen oder der Aufbau einer zukunftsweisenden Mobilitätsinfrastruktur sowie E-Ladeinfrastruktur in den jeweiligen Gemeinden vor dem Hintergrund der Zielsetzung aufzuzeigen. Absehbare digitale Lösungen sind dabei bereits jetzt zu berücksichtigen.
- Für die Zielgruppe der Unternehmen sind die im Rahmen des Elektromobilitätskonzeptes erstellten Beratungsunterlagen zu bewerben und zu verteilen. Ausgewählte Branchen sind außerdem bei der Umrüstung der Fuhrparks auf nachhaltige und E- Mobilität zu unterstützen (Leuchtturmprojekt). Einzelne Firmen sind als Akteure in den Bereichen Mitarbeiter-Mobilität und Sharing-Angebote zu identifizieren und in die Mobilitätsaktivitäten einzubinden (Initialworkshop o.ä.). Hier ist besonderer Wert auf eine gesteuerte Kommunikation und gute Vernetzung der Akteure zu achten.
- Für die Bürgerinnen und Bürger im Oberrhein / Kandertal sind die im Rahmen des E-Mobilitätskonzeptes erstellten Beratungsunterlagen zu bewerben und zu verteilen. Mit gezielten Aktionen und Veranstaltungen wird dafür geworben. Im weiteren Verfahren werden in Bürgerworkshops Ideen zu einer nachhaltigen Mobilität entwickelt
- Für die einzelnen teilnehmenden Gemeinden werden individuelle Maßnahmenpakete (Steckbriefe) erstellt.
- Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, z.B. E-Ladeinfrastruktur, Sharing-Angebote oder anderweitiger innovativer Lösungen (konkrete Maßnahme) im Rahmen eines Pilotprojekts wird eine Finanzierung durch Fördermittel angestrebt. Förderprogramme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen sind aufzuzeigen.

- In diesem Zusammenhang kann das Thema „Bürgerbus“ wie in anderen Pilotkommunen Deutschlands eine Rolle spielen. Dieses soll ergänzend zu den bestehenden Themen berücksichtigt werden
- Weiteres mögliches Thema in diesem Kontext ist die Einführung einer „Mitfahr-App“ – generell können digitale Angebote ebenfalls einen Mehrwert bieten. Diese sollte mitgedacht werden.

## 2 Arbeiten im Rahmen des Mobilitätsnetzwerkes

### 2.1 Anlass und Zielsetzung

Ziel des vorliegenden Projektes ist die Umsetzung von Projekten und Maßnahmen im Themenbereich «nachhaltige Mobilität» gemeinsam im Netzwerk und interkommunal sowie individuell vor Ort in den einzelnen Gemeinden. Genutzt werden soll hierfür die Bundesförderung aus der Kommunalrichtlinie, Fördertatbestand 4.1.5 «Aufbau und Betrieb kommunaler Netzwerke».

8/9

Klar abgegrenzt sind hierbei die zuvor beschriebenen konzeptionellen Arbeiten und Grundlagen aus unterschiedlichen Projekten. Diese sollen im Rahmen des Netzwerkes nicht gefördert werden, sondern stellen lediglich die Basis für die Umsetzungsarbeiten im Netzwerk selbst dar.

Generelle Anmerkungen zu den angedachten Arbeiten bzw. der Konkretisierung der Arbeiten im Rahmen des Netzwerkes sind folgende:

Ein Grundprinzip der Arbeiten im Netzwerk wird immer das Zusammendenken der einzelnen Arbeitsschwerpunkte sein. Dies betrifft insbesondere die Arbeiten am Themenbereich «Multimodale Knoten» und «Intermodalität» sowie das Thema «gemeindeübergreifende Sharingkonzepte». Diese beziehen den Großteil der identifizierten Tätigkeitsbereiche mit ein. Wichtig ist dabei, dass alle beteiligten Akteure mit eingebunden und gehört werden sollen. Insbesondere soll dabei auch eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr (PKW) und ein Denken in neuen Mobilitätsformen mit den zu bearbeitenden Maßnahmen und begleitender Öffentlichkeitsarbeit in der Breite der Bevölkerung gefördert werden.

Es braucht ein „Anschlusssystem“ innerhalb der Einzelgemeinde sowie zwischen den Gemeinden, analog zu dem, was in Städten schon vorhanden ist. Gerade die Frage nach „der letzten Meile, also der Frage, wie bspw. Bürger von ihrem zu Hause zumutbar den Weg hin zu einem Mobilitätsangebot (Bus/Car-Sharing etc.) zurücklegen, soll gelöst werden, bzw. dass dieser Weg nicht zu lang sein darf, wenn Angebote in der Breite genutzt werden sollen.

Grundsätzlich wird es bei den Netzwerkarbeiten auch darum gehen, schrittweise und eher „kleiner“ zu Denken – die konkrete Umsetzung von funktionierenden Maßnahmen ist wichtig.

Die Aufgaben des Netzwerkes werden darüber hinaus auch sein, zu organisieren, eine Übersicht zu schaffen, Leute dazu zu holen, als Gruppe aufzutreten. Wenn 10 Gemeinden im Oberrhein- und Kantental gemeinsam agieren, dann kann dies sehr positive Effekte haben.

Wichtig ist insbesondere, die Akzeptanz und Annahme von Angeboten durch die Bürgerschaft. Beispielsweise sind gerade die Bedürfnisse von Rentnern/Senioren erfolgskritisch und werden prominent mit einbezogen werden.



Gleichzeitig kann das Mobilitätsnetzwerk im Sinne von Best Practice-Beispielen Lösungen aufzeigen für Gemeinden im ländlichen Raum. Es ist das erste im Landkreis Lörrach.

## 2.2 Aufwand und Themen nach Teilnehmerge Gemeinde

Gemeinde	Paket an ATs	Pakete ATs inkl. Agglo	Radverkehr + Bike n Ride	Multimodale Knoten/ Intermodalität	Lade-infrastruktur	Fußgänger	Car-Sharing	Ortsmitten
Rümmingen	Groß (66,7)	XL (75)	x	x	x	x	x	x
Schliengen	Klein (29,8)	M (49,7)	x (ohne B+R)	x	-	x	x	-
Bad Bellingen	Mittel (49,7)	L (66,7)	x	x	x	x	x	-
Fischingen	Klein (29,8)	M (49,7)	-	x	x	-	x	-
Eimeldingen	Mittel (49,7)	L (66,7)	x	x	x	x	x	-
Efringen-Kirchen	Mittel (49,7)	L (66,7)	x	x	x	x	x	-
Kandern	Groß (66,7)	XL (75)	x	x	x	x	x	-
Wittlingen	19,8 (xs)	S (29,8)	x (ohne B+R)	x	-	x	x	-
Schallbach	19,8 (xs)	S (29,8)	x (ohne B+R)	x	-	-	x	-
Binzen	Mittel (49,7)	L (66,7)	x	x	x	-	x	-

9/9

## 2.3 Finanzierung des Projektes

Die Finanzierung des Projektes erfolgt über einen Förderantrag bei der Kommunalrichtlinie des Bundes und dem Fördertatbestand 4.1.5 Aufbau und Betrieb kommunaler Netzwerke. Hierüber wird der individuell mit den teilnehmenden Gemeinden festgelegte Unterstützungsaufwand im Rahmen des Netzwerkes jeweils mit min. 60% der förderfähigen Kosten bezuschusst. Es verbleibt ein Eigenanteil von 40% der förderfähigen Kosten bei den Teilnehmerge Gemeinden.

Geplant ist weiterhin, einen Teil der Kosten über einen Zuschuss aus Mitteln der Strukturförderung des Landkreises Lörrach sowie des Agglo Basel-Programms zu finanzieren.

## 2.4 Zeitplanung

Das Projekt hat zunächst eine Laufzeit von 3 Jahren (Förderzeitraum) ab Herbst 2022 (maßgeblich Datum der Bewilligung von Fördermitteln) bis voraussichtlich Herbst 2025.

Kandertal/Oberrhein, 31. Mai 2022

Gez.

Steuerungskreis «Mobilitätsnetzwerk Kandertal/Oberrhein»:

- Martina Hinrichs, Stabsstelle Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität für den Landkreis Lörrach
- Daniela Meier, Bürgermeisterin Gemeinde Rümmingen für Gemeinden Kandertal/Oberrhein

Jan Münster, Energieagentur Südwest GmbH, Lörrach