

Nr.: 025-XVI./2021

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	01.02.2021
■ Fachbereich	Stellvertretende Dezernatsleitung	
■ Verfasser/-in	Gregotsch, Nina	
■ Telefon	07621 410-3030	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	nicht öffentlich	10.03.2021
Kreistag	öffentlich	24.03.2021

Tagesordnungspunkt

Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation Eingabe beim Schweizer Bund

Beschlussvorschlag

1. Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation wird verabschiedet.
2. Der Kreistag ermächtigt die Verwaltung, die nötigen Schritte zur fristgerechten Eingabe (15. Juni 2021) des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglo Basel in die Wege zu leiten.
3. Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2024 bis 2028 erreichen.
4. Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschließlich die Geschäftsstelle Agglo Basel – nach Absprache mit den Informationsdiensten der Mitglieder von Agglo Basel – mit einem gemeinsamen Mediencommuniqué.

Begründung

- Sachverhalt

AUSGANGSLAGE

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Großagglomeration der Schweiz und verfügt über eine bedeutende Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz und das angrenzende Ausland. Die Grenzlage zu den europäischen Nachbarländern birgt große Chancen für alle Seiten. Sie bringt aber auch besondere Herausforderungen mit sich, insbesondere bezüglich Zusammenarbeit und gesamträumlicher Planung. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich und die Funktion als nördliches Ein- und Ausgangstor der Schweiz überlagern sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

Um die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern, ist eine übergeordnete, integrierte Planung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die **Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt** werden.

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterhin steigender individueller Mobilitätsbedürfnisse kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur mit einem strakten Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuß- und Veloverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleistet eine **nachhaltige Entwicklung der Mobilität**.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine **übergeordnete, integrierte Planung** in den Bereichen **Siedlung, Verkehr und Landschaft** notwendig. Das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm übernimmt in der trinationalen Agglomeration Basel diese Aufgabe und stellt damit sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte aufeinander sowie wechselseitig mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen werden damit verringert, die Erreichbarkeit verbessert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht.

Die Agglomerationsprogramme sind ein Instrument des Schweizer Bundes, um Agglomeratio- nen im Bereich Siedlung und Verkehr zu unterstützen. Das Programm entwickelt, ausgehend von einer **gemeinsamen Vision (Zukunftsbild)** und Teilstrategien, Maßnahmen (Siedlung und Verkehr), die dann auch jeweils umgesetzt werden. Der Bund legt pro Planungsgeneration einen Beitragssatz fest, mit denen er sich prozentual an den Investitionssummen beteiligt. Mit den richtungsweisenden Entscheidungen auf Schweizer Bundesebene, vor allem zur unbefristeten Finanzierung der Agglomerationsprogramme, gewann das Agglomerationsprogramm Basel nochmals an Bedeutung. Der Programmgedanke trat noch stärker in den Vordergrund, und der mit der 2. Generation gestartete Prozess zu einer langfristig angelegten, fundierten Entwicklung eines schlagkräftigen Agglomerationsprogramms Basel erhielt nun auch eine langfristig planbare finanzielle Basis.

Das Agglomerationsprogramm hat in der trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden grenzüberschreitend in der Nordwest-

schweiz, aber auch Landesgrenzen überschreitend aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Neben den Projektfinanzierungen ist das Programm in Basel auch zu einem zentralen **Instrument der Planungskoordination** geworden. Es bringt die **grenzüberschreitende Zusammenarbeit** voran, indem es Gebietskörperschaften dazu motiviert, enger und strukturierter zusammenzuarbeiten, was für eine abgestimmte und koordinierte Entwicklung entscheidend ist.

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramm Basel ist heute beim Verein Agglo Basel angegliedert und ist sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Im Verein Agglo Basel sind aktuell **neun Gebietskörperschaften** aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben. Die Vereinsstruktur und Aufgabenverteilung kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden:



Während das Aggloprogramm Basel die Trägerschaft bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms sowie die Prozessführerschaft bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms innehat, werden seit dem 01.01.2018 die Planungen zur **Trinationalen S-Bahn Basel** unter dem Namen „trireno“ geführt. Zu den Aufgaben hier zählen insbesondere die Erarbeitung und Weiterentwicklung eines koordinierten grenzüberschreitenden Schienenangebots sowie die Koordination der Bestellertätigkeit der Mitglieder, nicht aber die Angebotsbestellung.

INHALTLICHE SCHWERPUNKTE UND ERARBEITUNGSPROZESS DES AP 4

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms erfolgt gemäß den Anforderungen des Schweizer Bundes, die pro Generation (AP1 – AP4) in den Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme definiert werden. Das AP 4 baut auf den Arbeiten der ersten drei Generationen auf, beschränkt sich aber nicht auf eine inhaltliche Aktualisierung, sondern setzt in vielen Bereichen neue Akzente.

Bereits kurz nach der Abgabe des 3. Programms (09.12.2016) wurde mit dem Aufgleisen des Erarbeitungsprozesses der 4. Generation begonnen. In einem **mehrstufigen Verfahren** wurden die Schwerpunktthemen des 4. Programms festgelegt. Die wichtigsten Neuerungen von AP 4 sind:

Perimeter: Die Bearbeitungsperimeter wurden erweitert. Neben der Integration der Agglomeration Stein/Säckingen wurde der Wiesentalkorridor bis Zell i.W. ausgedehnt. Neu umfasst der Bearbeitungsperimeter 168 Städte und Gemeinden in der Schweiz, Deutschland und Frankreich.

Trägerschaft: Die in der 3. Generation zum Verein Agglo Basel weiterentwickelte Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel wurde in der 4. Generation umstrukturiert. Der Verein ist neu in **zwei Aufgabenbereiche** gegliedert: **Agglomerationsprogramm Basel** und **Trinationale S-Bahn Basel (trireno)** (vgl. Abbildung oben). Drei neue Mitglieder im Aufgabenbereich Trinationale S-Bahn Basel Verein sind hinzugekommen, nämlich die Région Grand Est, das Land Baden-Württemberg und die République et Canton du Jura. Der Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm ist in seiner organisatorischen Struktur hingegen unverändert geblieben.

Zukunftsbild 2040: Das Zukunftsbild der Agglomeration Basel wurde komplett überarbeitet und hat an Klarheit und Aussagekraft gewonnen. Die Raumkategorien wurden anhand fester Kriterien überprüft und neu charakterisiert. Das Gebiet der Agglomeration Basel wird neu in die **sechs Raumkategorien** Agglomerationszentrum, innere Korridore, äußere Korridore, ländlicher Siedlungsraum, Korridorzentren und Ankergemeinden unterteilt. Die verkehrlichen Elemente der Zukunftsbildes und damit die bessere Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden stärker betont.

Im Rahmen der AP 3 wurden der Beschluss gefasst, die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in **acht Korridoren** zu etablieren (Leimental, Bristal, Ergolzthal, Wiesental, Laufental/Thierstein, Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Pays de Saint-Louis). Die Korridorarbeit wurde aufgenommen und gemeinsame mit den Städten und Gemeinden Raumkonzepte entwickelt. Die Ergebnisse haben, wo bereits verfügbar, Eingang in das AP 4 gefunden. In den einzelnen Korridoren wurden und werden das Zusammenspiel von Verkehr, Landschaft und Siedlung ganzheitlich betrachtet.

Schwachstellenanalyse Fuß- und Veloverkehr: Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4 wurde gemeinsam mit den Korridoren und den Städten und Gemeinden erstmals eine systematische Schwachstellenanalyse vorgenommen. Der Prozess der Schwachstellenanalyse nach Gemeinden ist noch nicht abgeschlossen und wird bis zum AP 5 weitergeführt werden.

Verfeinerung der Teilstrategie: Die Grobstruktur der Teilstrategien wurde gegenüber AP 3 angepasst. Für die Bereiche Siedlung und Verkehr wird neu zwischen **Teilstrategien und Querschnittsstrategien** unterschieden. Mit den Querschnittsstrategien (Verkehrssicherheit, Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität und Multimodale Drehscheiben) werden Themen abgedeckt, die sich auf mehrere Siedlungs- und Verkehrsaspekte beziehen. Im Bereich Siedlung wurden die strategischen Aussagen grundlegend überarbeitet und geschärft. Mit der neuen Teilstrategie Landschaft und Freiräume wird auf die angepassten Anforderungen des Schweizer Bundes reagiert und der Fokus auf die Naherholung mit starkem Bezug zur Siedlungsentwicklung gerichtet. Im Bereich Verkehr wurden sämtliche Teilstrategien als Folge der neuen trinationalen Grundlagen überarbeitet. Insbesondere wurde ein neues **Angebotskonzept Trinationale S-Bahn Basel 2040** sowie eine **Tramnetzentwicklung 2040** erstellt, und der kombinierten Mobilität und den multimodalen Drehscheiben ein noch größeres Gewicht eingeräumt. Die Teilstrategien Fußverkehr und die Querschnittsstrategie Verkehrssicherheit sind neu hinzugekommen. Die Teilstrategie Velo wurde durch ein neues **Velozielnetz** geschärft und durch Velovorzugsrouten ergänzt.

Trinationales Güterverkehrskonzept: Auf den Güterverkehr entfällt ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens in der Agglomeration Basel. Gleichwohl stand der Güterverkehr im Agglomerationsprogramm und auch in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bisher im Schatten des Personenverkehrs. Um hier substantiell voranzukommen, wurde im Rahmen des Prozesses zum vorliegenden Agglomerationsprogramm ein breit abgestimmtes **Regionales Güterverkehrskonzept Basel** erstellt. Dieses Konzept wurde von der Fachgruppe Güterverkehr in Zusammenarbeit mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet. Durch diese Kooperation konnte sichergestellt werden, dass die Belange der Praxis (aus Logistik und Transport) mit denen der Siedlungs- und Raumplanung angemessen aufeinander abgestimmt wurden.

ERARBEITUNGSPROZESS

Wie bereits bei der Erarbeitung der dritten Generation erhielt eine umfassende Akteuerbeteiligung ein besonderes Gewicht. Basierend auf den Erfahrungen der Vorgängergenerationen gab es verschiedene Meilensteine für den Mitwirkungsprozess: trinationale Behördenkonsultation, jährliche AGGLO-Foren mit jeweils 150-200 Teilnehmenden, Arbeitstagungen und Exkursionen in unterschiedliche Raumtypen und zu bestimmten Themen.

Bis Februar 2020 konnte das Mitwirkungskonzept der 4. Generation nach Plan durchgeführt werden. Aufgrund der Corona-Pandemie die den zu deren Bewältigung ergriffene Maßnahmen erschwerten ab März 2020 die Zusammenarbeit massiv und zwangen zu einer Flexibilisierung und laufenden Anpassung des Konzepts. Das Ausfallen von vergleichsweise großen Veranstaltungen wurde insbesondere durch kleinere spezifischere Veranstaltungen, verstärkte Information mittels E-Mail und aktuelle Webinformationen aufgefangen. So wurde sichergestellt, dass die unterschiedlichen Mitwirkenden jederzeit die Gelegenheit hatten, die einzelnen Entwicklungsschritte aktiv zu begleiten und in den einzelnen Konkretisierungsphasen eigene Ideen und Interessen einzubringen konnten.

BERICHTSAUFBAU

Die Berichtserstattung des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation wurde der besseren Lesbarkeit halber bewusst unterteilt. Sie umfasst folgende sechs Berichtsteile:

Teil 1 – Hauptbericht: Der Hauptbericht bildet das strategische Kernstück des Agglomerationsprogramms Basel der 4. Generation. Er führt alle Fäden zusammen und beschreibt die zentralen Inhalte des Agglomerationsprogramms Basel.

Teil 2 – Maßnahmenband Landschaft und Siedlung: Dieser Berichtsteil beinhaltet die Maßnahmenblätter Landschaft und Siedlung inklusive der Maßnahmentabellen und Übersichtskarten.

Teil 3 – Maßnahmenband Verkehr: In diesem Berichtsteil befinden sich alle Maßnahmenblätter der Verkehrsprojekte. Der Bericht ist wie folgt unterteilt:

- Übergeordnete Maßnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Übergeordnete Maßnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Übergeordnete Maßnahmen: Güterverkehr (GV)
- Agglomerationsmaßnahmen: Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Agglomerationsmaßnahmen: Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Agglomerationsmaßnahmen: Fuß- und Velomaßnahmen (LV)
- Agglomerationsmaßnahmen: Pauschale Maßnahmen (P)
- Agglomerationsmaßnahmen: Strategische Verkehrsmaßnahmen (V)

Die Maßnahmenblätter sind in den jeweiligen Kapiteln nach Horizonten sortiert.

Teil 4 – Kartenband: Der Kartenband enthält eine Vielzahl von kartografischen Darstellungen, auf die im Hauptbericht entsprechend verwiesen wird.

Teil 5 – Korridorberichte: Dieser Teil fasst die Berichterstattung der Arbeiten aus den neun Korridoren sowie der Kernstadt zusammen. Im Gegensatz zur Vorgängergeneration werden die Korridorberichte nicht mehr einzeln produziert, sondern in einem Bericht zusammengefasst. In diesem zusammenfassenden Bericht werden die Aktivitäten auf der Ebene der Städte und Gemeinden in einzelnen Korridoren dargestellt. Damit dient der Korridorbericht auch dem Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Korridoren. Weiter wird gegenüber dem Bund aufgezeigt, wie die Korridore die Vertiefung und Weiterentwicklung des Zukunftsbilds in die Hand nehmen und wie die verschiedenen Maßnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr in den Korridoren zusammenhängen.

Teil 6 – politische Beschlussfassung: Dieser Berichtsteil umfasst alle notwendigen Dokumente der politischen Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation.

MAßNAHMEN DES AP 4

Das Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation umfasst Maßnahmen mit einem **Gesamtvolumen von CHF 2,93 Mrd.** Die Maßnahmen sind, wie bereits bei AP 3, hinsichtlich ihrer Umsetzung auf die drei Horizonte „A“ (2024-2028), „B“ (2028-2032) und „C“ (ab 2032) verteilt.

Die Priorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. Basis bildeten die noch nicht finanzierten Projekte der Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation. Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen haben diese teilweise Änderungen in Ausgestaltung oder Priorisierung erfahren. Ergänzende Maßnahmen wurden aus den Schwachstellen und dem Handlungsbedarf abgeleitet. Zur Eingabe von neuen oder abgeänderten Maßnahmen wurde den beteiligten Gebietskörperschaften ein Leitfaden sowie zugehörige Musterblätter online zur Verfügung gestellt. Alle Maßnahmen wurden in den agglomerationsweit zusammengesetzten Fachgruppen, den Arbeitsgruppen zu Spezialthemen (Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsmanagement) sowie den Fachgremien von trieno auf ihren Handlungsbedarf, ihre Agglomerationsrelevanz und ihre Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien hin überprüft. Besonders wichtige Beurteilungskriterien waren die Planungsreife und Finanzierbarkeit. Die aus den Fachgruppenprozessen resultierende Maßnahmenliste wurde von der Geschäftsleitung und der Politischen Steuerung des Agglomerationsprogramms sorgfältig auf ihre strategische Relevanz und Kohärenz geprüft und zuhänden der breiten Behördenkonsultation verabschiedet.

Die Kosten der beantragten A-Maßnahmen sind mit rund **CHF 1,2 Mrd.** deutlich höher als im AP3.

Zurzeit sind folgende **A-Projekte für den Landkreis Lörrach** zur Realisierung ab 2024 im Agglomerationsprogramm im Teilbereich Verkehr vorgesehen:

1. 4Ö3 Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark
2. 4MD4 Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach
3. 4MD7 Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen
4. **4LV1 Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim – Lörrach**
5. 4LV5 Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg – Beuggen

Bis auf das Projekt **Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim – Lörrach** liegen alle genannten Projekte, im Umfang von rund 36,65 Mio. CHF, vollumfänglich im Zuständigkeitsbereich der Städte und Gemeinden.

Ergänzend sind im A-Horizont der pauschalen Pakete von Seiten des Landkreises Lörrach Maßnahmen im Umfang von ca. 19,88 Mio. CHF enthalten. Auch diese stehen, mit Ausnahme des **Neubaus Radweg Egringen-Holzen (Kandern), Lückenschluss K6351**, in der Zuständigkeit der Städte und Gemeinden.

Neben den zur Bezuschussung eingereichten Verkehrsinfrastrukturprojekten enthält das Agglomerationsprogramm auch weitere Maßnahmen, die in engem räumlichen, funktionalem oder planerischem Zusammenhang mit den Maßnahmen des Agglomerationsprogramms stehen und für die Agglomeration von Bedeutung sind:

Maßnahmen Siedlung & Landschaft: Hier werden sowohl Aktivitäten im Zusammenhang mit den Schwerpunktgebieten Siedlung und den Schwerpunktgebieten Naturschutz-Naherholung dargestellt als auch die übergeordneten Siedlungsmaßnahmen, um die Abstimmung von Sied-

lung und Verkehr nachzuweisen. Besonders aktiv sind hier die kreisangehörigen Städte und Gemeinden Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden (Baden), Schopfheim, Zell i.W., Grenzach-Wyhlen und Maulburg.

Übergeordnete Maßnahmen: Die Verbesserung der Verkehrsangebote in der trinationalen Agglomeration Basel bedingt neben den Maßnahmen des Agglomerationsprogramms vor allem auch die Umsetzung der übergeordneten Maßnahmen des Schweizer Bundes, der Bundesrepublik Deutschland und Frankreichs, sowohl schienen- wie straßenseitig. Diese haben i.d.R. mindestens nationale Bedeutung und sind dementsprechend auf Bundesebene der unterschiedlichen Staaten verankert. Sie werden nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert, sind jedoch gerade in der Agglomeration Basel Voraussetzung für die Realisierung vieler Projekte des Agglomerationsprogramms. Diese werden im Agglomerationsbericht informativ als rahmengebend genannt und dargestellt.

Besonders bedeutende Beispiele auf deutschem Territorium bzw. für den Landkreis Lörrach und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden besonders wichtig sind:

- 4Ü-Ö1 Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel (PfA 9.2 und 9.3)
- 4Ü-Ö9 Bahnanbindung EuroAirport
- 4Ü-O10 Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinbahn Basel Bad Bf – Erzingen (Baden) für den SPNV
- 4Ü-Ö11 Kapazitätserweiterung / Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn, inkl. 4Ü-Ö15 Neubau S-Bahn Haltestelle Lörrach Zentralklinikum
- 4Ü-Ö19 S-Bahn Haltestelle Rheinfelden Warmbach
- 4Ü-M1+2 Ortumfahrung Wyhlen + Grenzach
- 4Ü-M8 A98, Abschnitt Rheinfelden – Schwörstadt (Unterabschnitt A98.5), 1. Fahrbahn

FAZIT

Das Agglomerationsprogramm hat in der trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden (landes-)grenzüberschreitend aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Neben der Projektfinanzierung ist das Programm auch zu einem zentralen Instrument der Planungscoordination geworden. In Fortführung der **Arbeiten und positiven Effekte der 3. Generation bietet das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation bei entsprechender Mitfinanzierung die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und auf diese Weise, mit unmittelbarem Nutzen für die Bürger*innen des Landkreises, Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen.** Die hier formulierten Beschlussvorschläge entsprechen den Erfordernissen des Agglomerationsprogramms und sind für die CH-Kantone, die Saint-Louis Agglomération (SLA) und den Regionalverband Hochrhein-Bodensee vergleichbar.

Im Sinne des Erfolgs des Gesamtantrags soll die Kommunikation zur Einreichung des AP 4, abgestimmt mit den Vereinsmitgliedern, ausschließlich durch die Geschäftsstelle „Agglo Basel“ erfolgen, insbesondere mit Blick auf die Maßnahmenliste.

Marion Dammann
Landrätin

Nina Gregotsch
stv. Dezernentin