



An den Grossen Rat

25.0717.01

BVD/P250717

Basel, 28. Mai 2025

Regierungsratsbeschluss vom 27. Mai 2025

Ratschlag betreffend Bewilligung der Staatsbeiträge 2026–2029 für den Verein Agglo Basel

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Begehren | 3 |
| 2. Ausgangslage | 3 |
| 2.1 Bedeutung der Tätigkeiten von Agglo Basel | 3 |
| 2.1.1 Herausforderung der trinationalen Agglomeration | 3 |
| 2.1.2 Evaluation der Zusammenarbeit | 4 |
| 2.2 Verein Agglo Basel | 5 |
| 2.2.1 Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm | 5 |
| 2.2.2 Aufgabenbereich trinationale S-Bahn | 6 |
| 3. Gesetzliche Grundlagen | 6 |
| 3.1 Das Bundesprogramm Agglomerationsverkehr | 6 |
| 3.2 Gesetzliche Grundlagen im Kanton zum Agglomerationsprogramm | 7 |
| 3.3 Gesetzliche Grundlagen für den Bereich S-Bahn | 7 |
| 4. Staatsbeiträge 2026–2029 und finanzielle Auswirkungen | 8 |
| 4.1 Bisheriger Aufwand Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm | 8 |
| 4.2 Bisheriger Aufwand Aufgabenbereich S-Bahn | 9 |
| 4.3 Antrag für die Periode 2026–2029 | 10 |
| 4.4 Nutzen | 14 |
| 4.4.1 Nutzen des Agglomerationsprogramms | 14 |
| 4.4.2 Nutzen für die trinationale S-Bahn | 14 |
| 5. Prüfungen | 15 |
| 6. Antrag | 15 |

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, die Mitgliedsbeiträge des Kantons Basel-Stadt an den Verein Agglo Basel als trinationale Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel und als Koordinationsplattform der sechs Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel in Form von Staatsbeiträgen für die Jahre 2026–2029 in der Höhe von insgesamt 3,872 Mio. Franken zu bewilligen. Die Staatsbeiträge werden in Form jährlicher Betriebsbeiträge ausgerichtet. Sie gehen zu Lasten der laufenden Rechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Amt für Mobilität. Sie bleiben unverändert im Bereich Agglomerationsprogramm und erhöhen sich gegenüber der Periode 2023–2025 für den Aufgabenbereich S-Bahn (trireno).

2. Ausgangslage

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund Agglomerationen im Bereich Siedlung und Verkehr über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Im Sinne einer rollenden Planung können die Agglomerationen alle vier Jahre zu einem fixen Stichtag dem Bund ein Programm (aktuell die 5. Programmgeneration) unterbreiten. Am 12. Februar 2017 stimmte die Schweizer Stimmbevölkerung der Einführung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF-Vorlage) zu und sicherte damit langfristig die Finanzierung der Agglomerationsprogramme.

Mit der 2014 per Referendum angenommenen Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurden die Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung der Eisenbahn in der Schweiz klar geregelt. Für die Planung und Finanzierung der Angebote des Regionalverkehrs (z. B. S-Bahn) sind die Kantone federführend. Zur Weiterentwicklung der heute fragmentierten Regionalverkehrsangebote haben sich die 6 regionalen Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Kantone AG, BL, BS, SO, Land Baden-Württemberg und Région Grand Est) in der Organisation trireno zusammengeschlossen. Dort erarbeiten und beschliessen sie gemeinsam die Angebotsziele und -konzepte für die trinationale S-Bahn Basel und koordinieren die Angebotsbestellung.

Mit GRB Nr. 20/42/14G vom 14. Oktober 2020 hat der Grosse Rat die Staatsbeiträge für den Verein Agglo Basel in der Höhe von 3'130'000 Franken für die Jahre 2021–2025 bewilligt (Ratschlag 20.0716.01). Mit GRB Nr. 23/02/15G hat er zudem am 11. Januar 2023 einer Erhöhung der Beiträge um knapp 594'000 Franken zugestimmt.

2.1 Bedeutung der Tätigkeiten von Agglo Basel

2.1.1 Herausforderung der trinationalen Agglomeration

Die Agglomeration Basel ist die einzige trinationale Grossagglomeration der Schweiz und verfügt über eine hohe Wirtschaftskraft im Herzen Europas. Damit trägt der Metropolitanraum Basel eine wesentliche Verantwortung für die Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Schweiz – insbesondere als Life-Science-Standort, aber auch als Verkehrs- und Logistikkreuzung von nationaler und internationaler Bedeutung. Damit die Agglomeration dieser Bedeutung auch weiterhin gerecht wird, müssen die Standortbedingungen auf einem hohen Niveau gehalten werden. Durch die Lage im Dreiländereck Deutschland-Frankreich-Schweiz und durch 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.

Für den Kanton Basel-Stadt ist die Zusammenarbeit über die Kantons- und Landesgrenzen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung von vitaler Bedeutung. Eine gute Erreichbarkeit ist ein zentraler Standortfaktor. Diese zu sichern setzt ebenso wie die im Kanton angestrebte Reduktion des

motorisierten Individualverkehrs voraus, dass in der ganzen Agglomeration geeignete Massnahmen umgesetzt werden, die dazu führen, dass weniger bzw. weniger lange Fahrten zurückgelegt und Fahrten vom motorisierten Strassenverkehr auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

Um diese 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 und die Verkehrsprojekte untereinander koordiniert und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

Vor diesem Hintergrund und angesichts weiterhin steigender Mobilitätsbedürfnisse beim Personen- und Warenverkehr kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur in enger Zusammenarbeit mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsmittel und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine langfristig ausgerichtete und klimaschonende Entwicklung der Mobilität, die zudem verträglich für die Stadt Basel ist. So können zugleich die Erreichbarkeit verbessert, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten und die Lebensqualität erhöht werden.

Die S-Bahn bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der trinationalen Agglomeration. Die Agglomeration soll in erster Linie geordnet entlang der S-Bahn-Korridore wachsen. Dabei kommt der kontinuierlichen Weiterentwicklung der S-Bahn zu einem funktionsfähigen, länderübergreifenden System mit schnellen und direkten Verbindungen dank Durchmesserlinien hohe Priorität zu. Der Ausbau der S-Bahn ist die zentrale Schlüsselmassnahme für ein nachhaltiges und leistungsstarkes Verkehrssystem über die Landesgrenzen hinweg. Die entsprechenden Infrastrukturmassnahmen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms, gelten aber als übergeordnete Massnahmen, da die Finanzierung innerhalb der Schweiz in der alleinigen Verantwortung des Bundes liegt. Die Entwicklung des Systems S-Bahn und das Agglomerationsprogramm als Planungsinstrument haben aber unbedingt Hand in Hand zu erfolgen, da sich aus einer koordinierten Planung grosse Synergien ergeben. Diese Koordination bildet die Kernaufgabe des Vereins Agglo Basel (siehe Kapitel 2.2).

2.1.2 Evaluation der Zusammenarbeit

Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel gestaltet sich aufgrund der Beteiligung von drei Ländern und vier Kantonen besonders komplex. Diese grenzüberschreitende Arbeit kann mit Hilfe des Vereins Agglo Basel erfolgreich bewältigt werden.

Der Bund anerkennt die Qualität dieser Arbeit. Exemplarisch sei der Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Basel vierter Generation vom 22. Februar 2023 zitiert, in dem das Bundesamt für Raumentwicklung zu Beginn seiner Gesamtwürdigung schreibt: *«Das Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation (AP) baut auf den früheren Generationen auf und entwickelt diese kohärent weiter. Mit der Koordination über drei Länder und vier Kantone hinweg muss die Agglomeration mit schweizweit einzigartigen Voraussetzungen umgehen. Es löst die damit verbundenen Herausforderungen insgesamt gut. Die vertiefte Zusammenarbeit auf Ebene der neun Korridore unterstützt die gezielte Abstimmung von Siedlung und Verkehr und trägt wesentlich zur hohen konzeptionellen Qualität des Agglomerationsprogramms Basel bei.»*

Für die trinationale Agglomeration Basel wurden bisher vier Agglomerationsprogramme beim Bund eingereicht, zuletzt dasjenige der 4. Generation im Jahr 2021. Insgesamt hat der Bund über die bisherigen vier Programmgenerationen rund 515 Millionen Franken für Beiträge an Verkehrsmassnahmen beschlossen. Das Agglomerationsprogramm hat in unserer trinationalen Agglomeration Basel viel bewegt. Wichtige Vorhaben konnten dank der Bundesbeiträge finanziert und umgesetzt werden. Darüberhinaus ist das Programm zu einem zentralen Instrument der Planungs- und Koordinations-

in allen Teilräumen geworden. Planungen, Prozesse, Strukturen und Projekte wurden grenzüberschreitend in der Nordwestschweiz, aber auch über die Landesgrenzen hinaus aufeinander abgestimmt und vorangetrieben. Das Agglomerationsprogramm bringt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit voran, indem es Gebietskörperschaften dazu motiviert, enger und strukturierter zusammenzuarbeiten, was für eine abgestimmte und koordinierte Entwicklung entscheidend ist.

2.2 Verein Agglo Basel

Im **Verein Agglo Basel** haben sich aktuell acht Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen, um gemeinsam und grenzüberschreitend die nachhaltige und integrierte Entwicklung von Landschaft, Siedlung und Verkehr voranzutreiben. Der Verein verfügt über zwei Aufgabenbereiche: Agglomerationsprogramm und trinationale S-Bahn (trireno).

Nachstehende Abbildung zeigt das aktuelle Organigramm des Vereins Agglo Basel nach dem Austritt des Kantons Jura Ende 2022:

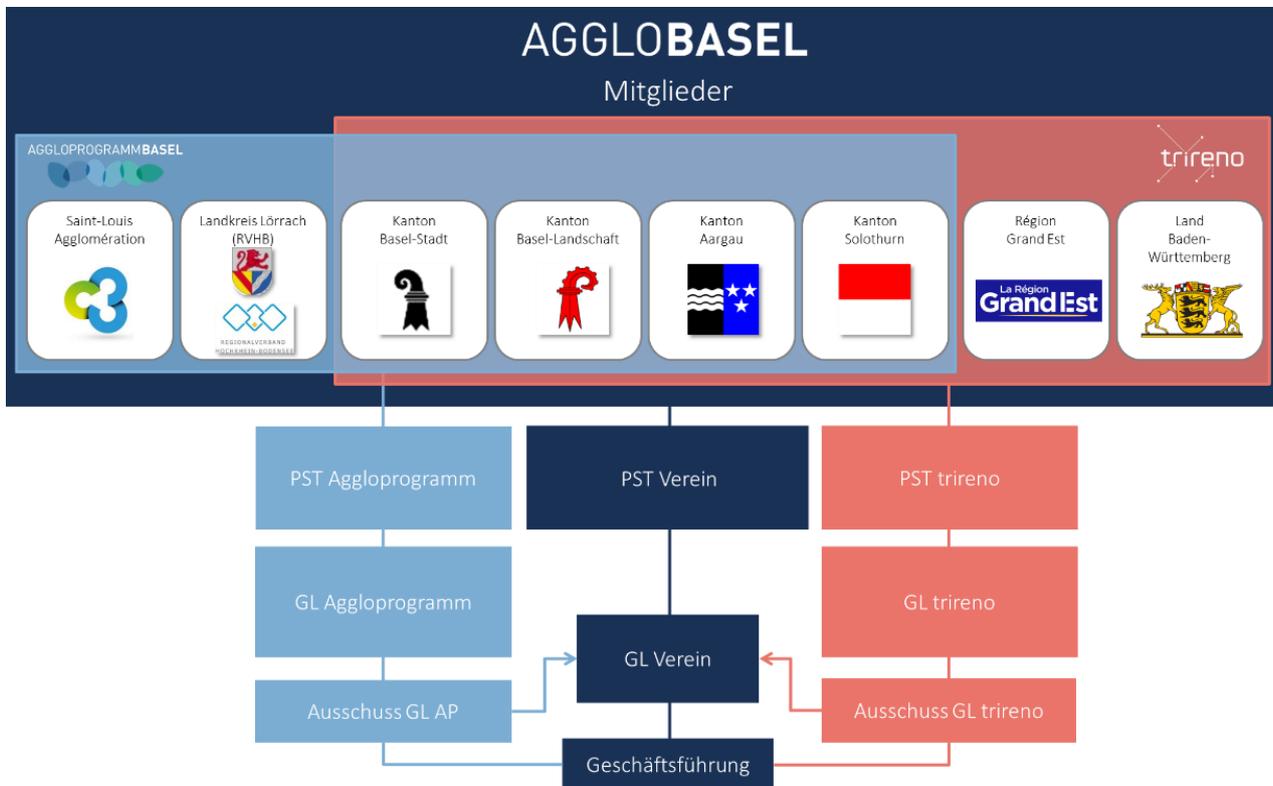


Abbildung 1: Organigramm des Vereins Agglo Basel mit den Aufgabenbereichen Agglomerationsprogramm und trireno (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Aufgaben und Aktivitäten des Vereins Agglo Basel sind auf der Website des Vereins www.agglobasel.org beschrieben, die Jahresberichte sind dort veröffentlicht¹.

2.2.1 Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel ist seit 2014 beim Verein Agglo Basel angegliedert. Sie ist sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Sie besteht aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie der Geschäftsstelle. An die Trägerschaft angegliedert sind zudem diverse fachliche Begleitgruppen, die sich kantons- und länderübergreifend zusammensetzen. Die Mitglieder des Aufgabenbereichs Aggloprogramm verpflichten sich, bei der

¹ <http://www.agglobasel.org/organisation/jahresberichte.html>

Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme alle relevanten Träger von Zuständigkeiten einzubeziehen und diese anzuhalten, die erforderlichen Beschlüsse zu fällen. Damit ist auch die Gemeindeebene in die Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms einbezogen; im Kanton Basel-Stadt sind dies die Gemeinden Riehen und Bettingen.

Die Aufgaben des Vereins Agglo Basel im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm umfassen:

- Trägerschaft bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms
- Prozessführerschaft bei der Umsetzung des Agglomerationsprogramms
- Vertretung des Agglomerationsprogramms gegenüber dem Bund
- Erschliessung weiterer Finanzierungsquellen
- Interessenwahrung und Lobbyarbeit für die Agglomeration Basel
- Moderation von Prozessen
- Öffentlichkeitsarbeit

2.2.2 Aufgabenbereich trinationale S-Bahn

Die Trägerschaft des Aufgabenbereichs trinationale S-Bahn Basel ist seit 2017 unter der Bezeichnung «trireno» beim Verein Agglo Basel angegliedert. Dadurch lassen sich Synergiegewinne bei der Geschäftsführung der beiden Aufgabenbereiche sowie beim Abdecken von Arbeitsspitzen erzielen. Sie ist sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Sie besteht aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie der Geschäftsstelle.

Die Aufgaben des Vereins Agglo Basel im Aufgabenbereich S-Bahn umfassen:

- Erarbeitung und Weiterentwicklung eines koordinierten grenzüberschreitenden Angebotskonzepts (Liniennetz und Fahrplankontakt S-Bahn- und Regionalverkehr)
- Koordination der Bestelltätigkeiten der Mitglieder, nicht aber die Angebotsbestellung
- Vertretung der trinationalen Agglomeration bei den für die Angebotsplanung, -finanzierung und -bestellung zuständigen Behörden, soweit diese nicht Mitglieder des Vereins im Aufgabenbereich trireno sind
- Vertretung der trinationalen Agglomeration im Rahmen der definierten Angebotsgrundsätze bei den für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörden und Unternehmen
- Einflussnahme auf den Ausbau der Infrastruktur entsprechend den Anforderungen der Angebotsplanung
- Interessenwahrung für die trinationale S-Bahn Basel
- Öffentlichkeitsarbeit

3. Gesetzliche Grundlagen

3.1 Das Bundesprogramm Agglomerationsverkehr

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Damit wird die Siedlungsentwicklung nach innen über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg gefördert, und das Verkehrsangebot dort ausgebaut, wo Bedarf besteht und die gewünschte Wirkung erzielt werden kann. Das PAV ermöglicht es auch der Agglomeration Basel, die grossen Herausforderungen des Verkehrs- und Siedlungswachstums, wie sie in Kap. 2.1.1 beschrieben sind, besser zu meistern und dank der finanziellen Unterstützung durch den Bund leichter zu finanzieren.

Das PAV hat sich als Erfolgsinstrument der Schweizer Verkehrspolitik mehrfach bewährt. Entsprechend konnte seine Finanzierung im Februar 2017 mit der erwähnten Zustimmung von Volk und Ständen zur Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) langfristig

gesichert werden (vgl. Art. 86 der Bundesverfassung [BV; SR 101]). In den Genuss der finanziellen Unterstützung des Bundes gelangen nur Agglomerationen, die nach den Vorgaben des Bundes ein Agglomerationsprogramm erarbeiten (vgl. Art. 17a ff. des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 22. März 1985 [MinVG; SR 725.116.2]).

3.2 Gesetzliche Grundlagen im Kanton zum Agglomerationsprogramm

Die Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (KV; SG 111.100) beauftragt die kantonalen Behörden, zur Erfüllung gemeinsamer oder regionaler Aufgaben mit den Behörden der Nachbarkantone, der Gemeinden der Agglomeration und der Region Oberrhein zusammenzuarbeiten (§ 3 Abs. 1 KV). Der Kanton soll sich insbesondere für einen attraktiven Agglomerationsverkehr (§ 30 Abs. 2 KV) und eine auf die grenzüberschreitende Agglomeration abgestimmte Siedlungsentwicklung (§ 34 Abs. 1 KV) einsetzen. Das Agglomerationsprogramm als Instrument für eine koordinierte Siedlungs- und Verkehrsplanung bietet für diese Zusammenarbeit die geeignete Plattform. Dementsprechend haben die Behörden der Agglomeration Basel 2007, 2012, 2016 und 2021 jeweils ein Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht.

Nachdem das entsprechende Bundesprogramm mit der Aufnahme des NAF in der Bundesverfassung seit 2017 eine definitive Grundlage erhalten hat und damit die finanzielle Unterstützung des Bundes unbefristet gesichert ist, hat der Grosse Rat für das Agglomerationsprogramm eine explizite gesetzliche Grundlage im kantonalen Recht geschaffen. Dazu wurde auf 2021 das **kantonale Bau- und Planungsgesetz** vom 17. November 1999 (BPG; SG 730.100) mit **§ 93a Agglomerationsprogramm** ergänzt. Der neue Artikel macht die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms ausdrücklich zu einer Kantonsaufgabe und überträgt die Genehmigung dem Regierungsrat.

3.3 Gesetzliche Grundlagen für den Bereich S-Bahn

Das Eisenbahngesetz des Bundes (EGB; SR 742.101) überträgt den Kantonen die Aufgabe der regionalen Angebotsplanung der Eisenbahn und beauftragt sie, sich in geeigneten Planungsregionen zu organisieren (Art. 48d EBG). Aufgrund der Lage Basels im Herzen einer trinationalen Agglomeration haben die Kantone der Nordwestschweiz beim Bund bereits 2014 ein für die gesamte trinationale Region geltendes Angebotskonzept eingereicht. Dieses wird seither unter der Leitung von trireno kontinuierlich weiterentwickelt und den aktuellen Gegebenheiten angepasst.

Die Zusammenarbeit des Kantons Basel-Stadt im Bereich des öffentlichen Verkehrs, insbesondere in Bezug auf die trinationale S-Bahn, mit den Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie mit ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden fusst auf dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖVG; SG 951.100), das in § 3 Abs. 1 lit. d diese Kantonsaufgabe formuliert. Des Weiteren stipuliert § 6 Abs. 2 ÖVG, dass sich der Kanton an Tarif- und Verkehrsverbänden beteiligen und ihnen Beiträge ausrichten kann.

Obwohl der im Jahr 2017 um den Aufgabenbereich S-Bahn erweiterte Verein Agglo Basel nicht als umfassender Verkehrsverbund betrachtet werden kann, wirkt der Verein im Bereich S-Bahn als gemeinsame Planungsorganisation gemäss Art. 48d EBG und übernimmt damit seit 2018 Teilaufgaben eines Verkehrsverbunds für eines der öffentlichen Verkehrsmittel, die in der Region angeboten werden. Die Koordination der S-Bahn-Planung über den Verein Agglo Basel erfüllt damit den oben erläuterten Bundesauftrag und entspricht den Vorgaben des ÖVG.

4. Staatsbeiträge 2026–2029 und finanzielle Auswirkungen

4.1 Bisheriger Aufwand Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm

Der Aufwand für die Geschäftsstelle und für die inhaltlichen Arbeiten von Agglo Basel am Agglomerationsprogramm ist seit der Gründung des Vereins im Jahr 2014 nur leicht gestiegen. Er beträgt im Schnitt der letzten Jahre rund 1,5 Mio. Franken, schwankt aber natürlich, bedingt u.a. durch die Vierjahreszyklen, die der Bund bei den Agglomerationsprogrammen vorgibt. Alle vier Jahre reicht die Agglomeration ein Programm ein und beantragt damit Beiträge des Bundes an die Finanzierung von Verkehrsprojekten. So fallen in einzelnen Jahren vermehrt Kosten für die Produktion von Druckerzeugnissen an, in anderen Jahren wird ein höherer Aufwand für externe Planungsaufträge fällig. Auch fallen zeitweise vermehrt Kosten für Rechtsgutachten an, da die Struktur der Trägerschaft mehrfach angepasst wurde.

Die Beiträge der Mitglieder für den Bereich Agglomerationsprogramm wurden über mehrere Jahre konstant gehalten und mussten erst ab 2023 ein erstes Mal erhöht werden. Für den Kanton Basel-Stadt belaufen sie sich aktuell auf jährlich 655'000 Franken.

Grundsätzlich steigt der Bearbeitungs-Aufwand von Generation zu Generation, da die früheren Programmgenerationen noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Seit 2021 laufen die Arbeiten an der fünften Generation (Abgabe beim Bund Mitte 2025). Parallel dazu begleitete der Verein die Prüfung des Programms der vierten Generation (Abgabe beim Bund 2021), führte anschliessend an die Abgabe in Abstimmung mit den Mitgliedern die Verhandlungen mit dem Bund und leistete gegenüber Stakeholders und politischen Gremien Überzeugungsarbeit.

Ebenfalls parallel regelt der Verein die Mitfinanzierung noch nicht umgesetzter Projekte der ersten bis vierten Generation durch den Bund, sobald diese Projekte von den zuständigen Gremien beschlossen und baureif sind. Agglo Basel kümmert sich dann zusammen mit dem jeweiligen kantonalen Tiefbauamt oder anderen Partnerinnen/Partnern darum, dass der Subventionsvertrag mit dem Bund erstellt und verhandelt wird. Der Verein koordiniert des Weiteren das Controlling der Projektfinanzierung zu Händen des Bundes.

Der gesamte Aufwand im Bereich Agglomerationsprogramm hat sich in der laufenden Periode grob wie folgt aufgeteilt:

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Personalaufwand | 45-60% |
| Betriebsaufwand | 10-15% |
| Direkter Aufwand (Leistungen Dritter) | 25-45% |

Da diverse Vorhaben des Agglomerationsprogramms der ersten Generation noch nicht umgesetzt sind (in Basel-Stadt zum Beispiel das Projekt «Tram Margarethenverbindung»), wird Agglo Basel auch in den kommenden Jahren an allen Programmgenerationen parallel arbeiten. Trotz dieser wachsenden Komplexität ist eine Aufstockung der Geschäftsstelle bzw. eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge für den Aufgabenbereich Aggloprogramm nicht geplant.

Der Beitrag Basel-Stadt an den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm beträgt seit 2023 655'000 Franken pro Jahr. Damit übernimmt der Kanton gut 40% der Kosten von total 1,53 Mio. Franken jährlich für diesen Aufgabenbereich. Die Beiträge aller Mitglieder des Aufgabenbereichs Agglomerationsprogramm leiten sich aus den Statuten ab und können der folgenden Abbildung entnommen werden:

| Mitgliedsbeiträge 2016-2025 Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm (in CHF Mio.) | | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| AGGLOPROGRAMMBASEL  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| | (2) | (3/4) | (4) | (4) | (4) | (7) | (8) | (9) | (9) | (9) |
| Basel-Stadt | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.655 | 0.655 | 0.655 |
| Basel-Landschaft | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.480 | 0.655 | 0.655 | 0.655 |
| Aargau | 0.035 | 0.035 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.053 | 0.053 | 0.053 |
| Solothurn | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.031 | 0.031 | 0.031 |
| Landkreis Lörrach/RVHB | 0.062 | 0.062 | 0.067 | 0.067 | 0.067 | 0.067 | 0.067 | 0.112 | 0.112 | 0.112 |
| Saint-Louis Agglomération | 0.025 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | 0.025 | 0.024 | 0.024 | 0.024 |
| SUMME | 1.102 | 1.102 | 1.112 | 1.112 | 1.112 | 1.112 | 1.112 | 1.530 | 1.530 | 1.530 |

Beschlüsse Gremien Verein:

- (2) Beschluss 11. Sitzung der PST-Agglo vom 26. September 2014
- (3) Beschluss 15. Sitzung der PST-Agglo vom 21. Januar 2016
- (4) Beschluss 19. Sitzung der PST-Agglo vom 11. Dezember 2017
- (5) AG ab 2018 Erhöhung Beitrag für AP Stein/Säckingen
- (6) Lk Lörrach/RVHB ab 2018 Erhöhung Beitrag für AP Stein/Säckingen (Lk WT)
- (7) Beschluss 05. Sitzung PST AP vom 17. Januar 2020
- (8) Beschluss 11. Sitzung der PST AP vom 13. Dezember 2021
- (9) Beschluss 13. Sitzung der PST AP vom 12. Dezember 2022

Abbildung 2: Entwicklung der Mitgliedsbeiträge 2016-2025 im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

4.2 Bisheriger Aufwand Aufgabenbereich S-Bahn

Nach der Bildung des Aufgabenbereichs S-Bahn haben sich die politischen Vertretenden der sieben Bestellbehörden, die dieser Sparte angehören, darauf verständigt, dass in den Jahren 2018 bis 2020 dem Aufgabenbereich S-Bahn ein jährliches Budget von 503'000 Franken zur Verfügung gestellt wird. Dies wurde für 2021 sowie 2022 verlängert und blieb damit unverändert. Für die Jahre 2023-2025 war ursprünglich eine leichte Budgeterhöhung auf 580'000 Franken pro Jahr vorgesehen. Aufgrund des Austritts des Kantons Jura aus dem Verein wurde das Budget ab 2023 jedoch auf 560'000 Franken jährlich reduziert, da entschieden wurde, die fehlenden Mitgliedsbeiträge des Kantons Jura von 20'000 Franken nicht zu kompensieren.

Der Aufwand im Aufgabenbereich S-Bahn hat sich in der laufenden Periode grob wie folgt aufgeteilt:

| | |
|---------------------------------------|--------|
| Personalaufwand | 40-50% |
| Betriebsaufwand | 10% |
| Direkter Aufwand (Leistungen Dritter) | 40-50% |

Der Beitrag von Basel-Stadt an den Aufgabenbereich S-Bahn beträgt seit 2023 169'000 Franken pro Jahr. Damit übernimmt der Kanton 30% der Kosten von total 560'000 Franken für diesen Aufgabenbereich. Da die Mitgliedsbeiträge beider Aufgabenbereiche gemäss Statuten nach unterschiedlichen Kriterien hergeleitet werden, unterscheiden sich selbstverständlich auch die Anteile des Kantons Basel-Stadt bei den jeweiligen Mitgliedsbeiträgen. Die Beiträge aller Mitglieder des Aufgabenbereichs S-Bahn können der folgenden Tabelle entnommen werden:

| Mitgliedsbeiträge 2016-2025 Aufgabenbereich trireno (in CHF Mio.) | | | | | | | | | | |
|---|------|------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| | | | (1) | (1) | (1) | (2) | (3) | (4) | (4) | (4) |
| Basel-Stadt | | | 0.146 | 0.146 | 0.146 | 0.146 | 0.146 | 0.169 | 0.169 | 0.169 |
| Basel-Landschaft | | | 0.146 | 0.146 | 0.146 | 0.146 | 0.146 | 0.169 | 0.169 | 0.169 |
| Aargau | | | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.047 | 0.047 | 0.047 |
| Solothurn | | | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.023 | 0.023 | 0.023 |
| Jura | | | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | 0.020 | | | |
| Land Baden-Württemberg | | | 0.091 | 0.091 | 0.091 | 0.091 | 0.091 | 0.105 | 0.105 | 0.105 |
| Région Grand Est | | | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.040 | 0.047 | 0.047 | 0.047 |
| SUMME | | | 0.503 | 0.503 | 0.503 | 0.503 | 0.503 | 0.560 | 0.560 | 0.560 |

Beschlüsse Gremien Verein:

- (1) Beschluss 01. Sitzung PST S-Bahn vom 29. Januar 2018
- (2) Beschluss 03. Sitzung PST S-Bahn vom 17. Januar 2020
- (3) Beschluss 05. Sitzung der PST trireno vom 13. Dezember 2021
- (4) Beschluss 06. Sitzung der PST trireno vom 12. Dezember 2022 und PST Verein vom 12. Dezember 2022 (Austritt Jura)

Abbildung 3: Entwicklung der Mitgliedsbeiträge 2016-2025 im Aufgabenbereich trireno
(Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

4.3 Antrag für die Periode 2026–2029

Am 31. Januar 2025 haben die politischen Steuerungsorgane beider Aufgabenbereiche (PST AP und PST trireno) sowie des Gesamtvereins (PST Verein) einer Anpassung der Mitgliederbeiträge 2026-2029 zugestimmt. Die Beschlüsse erfolgten unter dem Vorbehalt, dass die zuständigen Gremien der Mitglieder die entsprechenden Budgetmittel bewilligen. Die Region Grand Est muss das Geschäft beispielsweise dem Conseil Régional (Regionalrat) vorlegen, der Kanton Basel-Landschaft benötigt die Zustimmung des Landrats und der Kanton Basel-Stadt die Zustimmung des Grossen Rats. Mitglieder mit kleinen Beiträgen müssen keine weiteren Beschlüsse einholen, soweit die Beiträge in der Kompetenz des jeweiligen Mitglieds der PST Verein liegen.

Der Zeitraum für die Beschlussperiode (und damit auch für die Staatsbeitragsperiode im Kanton Basel-Stadt) ist bewusst so gewählt, dass sie im voraussichtlichen Jahr der Abgabe des Agglomerationsprogramms 6. Generation (also 2029) endet. Nach heutigem Kenntnisstand gehen die Mitglieder von Agglo Basel von einem konstant bleibenden Finanzbedarf innerhalb der Periode 2026-2029 aus. Die Entscheidungsprozesse sind von Mitglied zu Mitglied unterschiedlich. Es wäre daher nicht zweckmässig, den Beschluss zu den Staatsbeiträgen des Kantons Basel-Stadt abhängig zu machen von den Beschlüssen der anderen Mitglieder.

Für den **Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm** werden basierend auf dem Arbeitsprogramm für das AP der 6. Generation die am 12. Dezember 2022 festgelegten Mitgliederbeiträge 2023–2025 für die Jahre 2026-2029 fortgeschrieben:

- Die Beiträge beziffern sich somit unverändert auf insgesamt 1,530 Mio. Franken pro Jahr. (Beitrag Basel-Stadt 40% wie bisher: 655'000 Franken jährlich)

| Mitgliedsbeiträge 2026-2029 Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm (in CHF Mio.) | | | |
|--|-------------|-----------------------------------|------------------------|
| AGGLOPROGRAMMBASEL | Schlüssel | Mitgliedsbeiträge 2026-2029 p.a.* | Mitgliedsbeiträge 2025 |
| Basel-Stadt | 42.8% | 0.655 | 0.655 |
| Basel-Landschaft | 42.8% | 0.655 | 0.655 |
| Aargau | 3.5% | 0.053 | 0.053 |
| Solothurn | 2.0% | 0.031 | 0.031 |
| Landkreis Lörrach/RVHB | 7.3% | 0.112 | 0.112 |
| Saint-Louis Agglomération | 1.6% | 0.024 | 0.024 |
| SUMME | 100% | 1.530 | 1.530 |

Abbildung 4: Mitgliedsbeiträge 2026-2029 im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Die Aufwandverteilung verschiebt sich leicht zugunsten des Personalaufwands, dafür nehmen Betriebskosten und der direkte Aufwand (Drittkosten) leicht ab.

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Personalaufwand | 55-60% |
| Betriebsaufwand | ca. 10% |
| Direkter Aufwand (Leistungen Dritter) | 30-35% |

Das Budget 2026-2029 des Aufgabenbereichs Agglomerationsprogramm verteilt sich folgendermassen auf die Aufwandpositionen und Jahre:

| Budget 2026-2029 Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm (in CHF Mio.) | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| AGGLOPROGRAMMBASEL | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2026-29 |
| Personalkosten inkl. Personalnebenkosten | 860'416 | 872'502 | 882'554 | 890'988 | 3'506'460 |
| Geschäftsstellenkosten (Betriebsaufwand) | 135'000 | 135'000 | 135'000 | 135'000 | 540'000 |
| Projektmittel (Leistungen Dritter) | 534'586 | 522'498 | 512'446 | 504'012 | 2'073'542 |
| SUMME | 1'530'000 | 1'530'000 | 1'530'000 | 1'530'000 | 6'120'000 |

Abbildung 5: Budget 2026-2029 im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Für den **Aufgabenbereich trireno** sollen die Beiträge gegenüber den am 12. Dezember 2022 festgelegten Mitgliederbeiträgen 2023–2025 um 85 % erhöht werden (ausführliche Begründung siehe Seite 12). Für den Kanton Basel-Stadt erhöht sich der Jahresbeitrag somit um 144'000 Franken:

- Die Beiträge beziffern sich somit auf durchschnittlich insgesamt 1,038 Mio. Franken pro Jahr für den Aufgabenbereich S-Bahn (Beitrag Basel-Stadt 30%: 313'000 Franken jährlich)

| Mitgliedsbeiträge 2026-2029 Aufgabenbereich trireno (in CHF Mio.) | | | |
|---|-------------|-----------------------------------|------------------------|
| trireno | Schlüssel | Mitgliedsbeiträge 2026-2029 p.a.* | Mitgliedsbeiträge 2025 |
| Basel-Stadt | 30.2% | 0.313 | 0.169 |
| Basel-Landschaft | 30.2% | 0.313 | 0.169 |
| Aargau | 8.4% | 0.087 | 0.047 |
| Solothurn | 4.1% | 0.043 | 0.023 |
| Land Baden-Württemberg | 8.4% | 0.087 | 0.105 |
| Région Grand Est | 18.8% | 0.195 | 0.047 |
| SUMME | 100% | 1.038 | 0.560 |

* gemäss Beschluss der PST trireno vom 31. Januar 2025

Abbildung 6: Mitgliedsbeiträge 2026-2029 im Aufgabenbereichen trireno (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Die Aufwandverteilung verschiebt sich leicht zugunsten des Personalaufwands, dafür nimmt der direkte Aufwand (Drittkosten) ab. Die Betriebskosten bleiben im Verhältnis konstant.

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Personalaufwand | ca. 60% |
| Betriebsaufwand | ca. 10% |
| Direkter Aufwand (Leistungen Dritter) | ca. 30% |

Die Erhöhung im Aufgabenbereich trireno ist dringend notwendig, damit die Geschäftsstelle ihren Auftrag (siehe Kap. 2.2.2) auch in den nächsten Jahren erfüllen kann. Bereits in den letzten Jahren hat trireno bedeutend höhere Leistungen erbracht, als mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen zu leisten war. Insbesondere waren deutlich komplexere und umfangreichere Leistungen in vielen Aufgaben notwendig, als ursprünglich vorgesehen war bzw. abgeschätzt wurde. So hat trireno beispielsweise mit Hochdruck an der Migrationsplanung (Ausarbeitung und Festlegung diverser Angebotszwischenstände) sowie der Verfeinerung der Produktionskonzepte (Strategie Rollmaterial z.B. für Angebote 2030 Elsass-Schweiz etc.) gearbeitet. Einen sehr grossen Aufwand lösten auch die Herleitung des zukünftigen Bedarfs an Service- und Abstellanlagen, die Prüfung geeigneter Standorte sowie die Prozesse zur Abstimmung mit den betroffenen Gebietskörperschaften und den übergeordneten Behörden aus. Diverse Angebotsbestellungen (insb. für Angebote 2030 Elsass-Schweiz) wurden vorbereitet und Bestellprozesse (z.B. Hochrheinbahn) aktiv begleitet. Die Geschäftsstelle hat zudem die Koordination von Tariflösungen insbesondere auf der Hochrheinbahn und für die Angebote Elsass-Schweiz ab 2030 übernommen.

trireno hat parallel dazu stets die Vertretung des Angebots der trinationalen S-Bahn in den Organisationen der Infrastrukturprojekte wahrgenommen und dafür gesorgt, dass Angebotsplanung und Infrastrukturprojektierung Hand in Hand gehen (Bahnknoten Basel, Laufental, Hochrheinbahn, Bahnanbindung EuroAirport, Wiesental etc.). An den vergangenen beiden Bahnkongressen (2021 und 2024) hat trireno eine federführende Rolle in der Organisation innegehabt. Für den kommenden Bahnkongress (2025) hat trireno den Vorsitz beim Programmausschuss und bei der Kommunikation übernommen. Mit Blick auf den längerfristigen Horizont hat die Geschäftsstelle die Kantone beim Lobbying für die Infrastrukturfinanzierungen (z.B. Ausbauschritt 2035 im Jahr 2019, Standbericht 2023, Botschaft 2026/2027, Verkehr '45 etc.) intensiv unterstützt. Mit der entwickelten Schlagkraft konnten u.a. die Finanzierung grenzüberschreitender Projekte (Hochrheinbahn, Wiesental und EuroAirport) sowie 100 Mio. Franken für die Projektierung für den Kapazitätsausbau Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel) im Ausbauschritt 2035 (2019) gesichert sowie das Projekt Haltestelle Basel-Neuallschwil im Standbericht (2023) verankert werden.

Um die genannten Projekte sowie alle weiteren Aktivitäten wie z.B. die Organisation einer jährlichen Fahrplankonferenz, Begleitung des SERM-Prozesses², Vorbereitung und Begleitung diverser Staatsbesuche (Région Grand Est, Paris, Berlin, EU etc.), Medien- sowie Kommunikationsarbeit sicherzustellen, war ein Engagement der Mitarbeitenden weit über das normale Mass erforderlich und es haben sich in erheblicher Menge Überstunden angehäuft. Zudem wurden alle verfügbaren Finanzmittel eingesetzt und über die letzten drei Jahre alle noch vorhandenen Reserven aufgebraucht. Diese Situation kann so nicht weiter anhalten. Eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge ist unumgänglich, damit trireno die Leistungen in den oben genannten deutlich komplexeren und umfangreicheren Aufgaben, als ursprünglich angenommen, sowie in weiteren, nicht planbaren Aktivitäten (Staatsbesuche, Kommunikationsarbeit, etc.) in der gewohnten und dringend benötigten Qualität weiterführen kann. Eine Erhöhung der Personal- und Projektmittel ist auch erforderlich, um die zusätzlich anfallenden Aufgaben zu bewältigen, die aufgrund der kurz- und mittelfristigen Angebotsausbauten, u.a. Hochrheinbahn ab Ende 2027 oder Direktverbindungen Elsass – Nordwestschweiz ab Ende 2030, notwendig sind. Der sich im Wandel befindliche rechtliche Rahmen (Umsetzung EU-Verordnung 1370/2007 im französischen Recht) oder das Landesverkehrsabkommen Schweiz-EU bedingt einen erheblichen Mehraufwand bei der Vorbereitung für eine grenzüberschreitende Angebotsbestellung, bei der die Interessenswahrung der Besteller (Mitglieder trireno) garantiert werden kann. Für eine erfolgreiche Umsetzung der Angebotsausbauten ist zudem ein erhöhter Koordinationsaufwand mit weiteren Partnern erforderlich, um beispielsweise bei den zuständigen Organisationen geeignete Lösungen für Tarife und Fahrkartenvertrieb, für Echtzeit-Information zu Fahrplänen sowie ausreichend Kapazitäten für Unterhalt und Reinigung der Fahrzeuge zu erwirken.

Die Gremien von trireno und des Vereins haben den künftigen Finanzbedarf auf oben erläuteter Basis sorgfältig evaluiert und verschiedene Szenarien verglichen. Sie sehen folgende Aufwanderhöhungen gegenüber der laufenden Budgetperiode als notwendig:

| trireno | Budgetperiode 2022-2025 | Budgetperiode 2026-2029 | Zuwachs Budgetperiode 2022-2025 zu 2026-2029 |
|--|----------------------------|----------------------------|---|
| Personalkosten inkl. Personalnebenkosten | 1'346'237 | 2'526'729 | +1'180'492 |
| Geschäftsstellenkosten | 270'318 | 372'000 | +101'682 |
| Projektmittel | 640'400 | 1'253'271 | +612'871 |
| SUMME | 2'256'955 | 4'152'000 | +1'895'045 |

Abbildung 7: Vergleich der Aufwände der Budgetperioden 2022-2025 zu 2026-2029 im Aufgabenbereich trireno (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Der Verein hat sich bewusst für eine moderate Erhöhung, die den notwendigen Leistungsauftrag abdeckt, entschieden.

Das vorgesehene Budget 2026-2029:

- deckt den Bedarf für diese Periode an inhaltlichen Anforderungen und Aufgaben gemäss obiger Erläuterungen ab,
- stockt die Personalressourcen so auf, dass der nötige Support für die Kantone geleistet werden kann,
- beinhaltet Öffentlichkeitsarbeit und Interessenswahrung.

Das Budget 2026-2029 des Aufgabenbereichs trireno verteilt sich folgendermassen auf die Aufwandpositionen und Jahre:

² SERM = Services express régionaux métropolitains. S-Bahn-Konzepte in französischen Ballungsräumen; dasjenige für die Region Mulhouse überlappt sich mit der trinationalen S-Bahn Basel.

| Budget 2026-2029 Aufgabenbereich trireno (in CHF Mio.) | | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| trireno | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2026-29 |
| Personalkosten inkl. Personalnebenkosten | 625'136 | 630'153 | 633'433 | 638'007 | 2'526'729 |
| Geschäftsstellenkosten(Betriebsaufwand) | 93'000 | 93'000 | 93'000 | 93'000 | 372'000 |
| Projektmittel (Leistungen Dritter) | 285'093 | 313'101 | 325'041 | 330'036 | 1'253'271 |
| SUMME | 1'003'229 | 1'036'254 | 1'051'474 | 1'061'043 | 4'152'000 |

Abbildung 8: Budget 2026-2029 im Aufgabenbereich trireno
(Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

4.4 Nutzen

Der Nutzen der Mitgliedschaft bei Agglo Basel geht über den direkten finanziellen Vorteil der Bundesbeiträge zu den Infrastrukturvorhaben des Kantons weit hinaus. Die über Agglo Basel koordinierte Planung im Bereich Siedlung und Verkehr sowie beim trinationalen S-Bahn-Angebot trägt wesentlich dazu bei, dass der Kanton Basel-Stadt mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar bleibt, dass er seine Klima- und Umweltziele erreichen kann, dass die Lebensqualität im Kanton weiter steigt und dass er als Wirtschaftsstandort noch attraktiver wird.

4.4.1 Nutzen des Agglomerationsprogramms

Die Fortführung der Zusammenarbeit im Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm ist für den Kanton Basel-Stadt von sehr grossem Nutzen. Als Kernstadt einer trinationalen Agglomeration ist Basel in besonderem Masse vom Pendelverkehr, und aufgrund der Führung der Autobahn mitten durch die Stadt auch vom Transitverkehr betroffen. Je nachhaltiger die Siedlungs- und die Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt sind und je attraktiver die S-Bahn als regionales Rückgrat der Raumentwicklung ist, desto besser ist der Kanton erreichbar, desto geringer sind die Verlustzeiten des Wirtschaftsverkehrs in Staus und desto geringer sind auch die Belastungen der Anwohnenden durch Lärm und Abgase sowie die Belegung des öffentlichen Raums mit Fahrbahnen und Parkplätzen.

Basel-Stadt ist dank der Agglomerationsprogramme auch Nutzniesserin direkter Beiträge des Bundes an der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen auf Kantonsgebiet. Alleine für die Umgestaltung von Luzernerring und Wasgenring beispielsweise betrug der Bundesbeitrag 5,85 Mio. Franken. Zum Vergleich: Der Jahresbeitrag für die Sparte Aggloprogramm beträgt 0,655 Mio. Franken. Beiträge des Bundes haben z.B. auch zur Finanzierung des Umbaus der Lössacherstrasse oder der Belforterstrasse beigetragen und die Realisierung der Tramverbindung vom Burgfelderhof nach Saint-Louis ermöglicht.

4.4.2 Nutzen für die trinationale S-Bahn

Die Zusammenarbeit im Aufgabenbereich trireno bildet für die ganze Agglomeration eine zentrale Voraussetzung auf dem Weg zu einer leistungsfähigen trinationalen S-Bahn Basel. Die sechs Bestellbehörden auf schweizer, deutscher und französischer Seite treten unter dem Dach von trireno gemeinsam auf und bündeln ihre strategische Zusammenarbeit bei der Angebotsplanung im regionalen Bahnverkehr. Dies stärkt ihr Auftreten gegenüber dem Bund und den beteiligten Bahnunternehmen in entscheidendem Masse.

Dem Ziel, die trinationale S-Bahn Basel mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien und dichtem Fahrplankontakt zum verkehrlichen Rückgrat der Agglomeration auszubauen, ist die Agglomeration mit dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 zum FABI-Ausbauschnitt 2035 einen grossen Schritt nähergekommen. Wichtige Projekte verfügen damit über eine Finanzierungsgrundlage seitens der Eidgenossenschaft, darunter z.B. die Bahnanbindung EuroAirport, der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn, die Verdichtung des Angebots im Wiesental, die Massnahmen zur Verbesserung der Kapazität im Laufental, der Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB sowie im Badischen Bahnhof und der Bau neuer Haltestellen sowie die Projektierungsmittel für den

Kapazitätsausbau des Knotens Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel). Die entsprechenden Vorhaben wurden seither intensiv weiterbearbeitet und die konkrete Umsetzung kommt Schritt für Schritt näher. Damit die Angebote auch ab Ende 2025 schrittweise eingeführt werden können, benötigt es noch intensivere Arbeiten bis Mitte der 2030er-Jahre sowie mit Blick auf den Bahnknoten Basel auch weit darüber hinaus. Die Erfolge der letzten Jahre haben gezeigt, dass die gemeinsame grenzüberschreitende Angebotsplanung eine belastbare Grundlage bildet für die Finanzierung von notwendigen Bahninfrastrukturen aus den drei nationalen Finanzierungsprogrammen. Die trireno ist dabei eine der zentralen Garantinnen dafür, dass grenzüberschreitend abgestimmt künftig mit Hochdruck an der Realisierung der trinationalen S-Bahn Basel gearbeitet wird.

5. Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

6. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag betreffend Bewilligung der Staatsbeiträge 2026–2029 für den Verein Agglo Basel

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Für den Verein Agglo Basel werden Ausgaben in der Höhe von maximal Fr. 3'872'000 für die Jahre 2026–2029, nicht indexiert bewilligt:
 - Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm: 655'000 Franken pro Jahr
 - Aufgabenbereich S-Bahn: 313'000 Franken pro Jahr
2. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung aller Mitglieder des Vereins Agglo Basel zu ihren Beiträgen für die Jahre 2026–2029.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.