



**An den Grossen Rat**

**25.0717.02**

Basel, 05. September 2025

**Kommissionsbeschluss** vom 05. September 2025

## **Bericht der Regiokommission**

zum

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

## **Inhalt**

<b>1. Begehrungen</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Vorlage des Regierungsrats</b> .....	<b>3</b>
3.1 Der Verein Agglo Basel .....	4
3.2 Antrag für die Periode 2026–2029 .....	4
3.3 Fazit .....	5
<b>4. Beratung der Kommission</b> .....	<b>5</b>
4.1 trireno .....	6
4.2 Agglomerationsprogramme .....	6
4.3 Würdigung des Vereins Agglo Basel .....	7
<b>5. Antrag</b> .....	<b>8</b>

## 1. Begehren

Der Regierungsrat beantragt mit Ratschlag Nr. 25.0717.01 dem Grossen Rat, 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 Beiträge bleiben unverändert im Bereich Agglomerationsprogramm und erhöhen sich gegenüber der Periode 2023–2025 für den Aufgabenbereich S-Bahn (tireno).

## 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 unterbreiten. Finanziert werden die Agglomerationsprogramme über Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) des Bundes. 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 tireno zusammengeschlossen. Dort erarbeiten und beschliessen sie gemeinsam die Angebotsziele und -konzepte für die trinationale S-Bahn Basel und koordinieren die Angebotsbestellung.

Der Grosser Rat hat mit GRB 14/46/10G die Finanzierungsperiode 2014 – 2016, mit GRB 17/43/19G die Finanzierungsperiode 2017 – 2020, mit GRB 20/42/14G die Finanzierungsperiode 2021 – 2025, sowie mit GRB 23/02/15G der Erhöhung des Staatsbeitrags für die Finanzierungsperiode 2023 – 2025 zugestimmt.

## 3. Vorlage des Regierungsrats

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 und als Verkehrs- und Logistikdrehscheibe von nationaler und internationaler Bedeutung. Damit die Agglomeration dieser Bedeutung auch weiterhin gerecht wird, müssen die Standortbedingungen auf einem hohen Niveau gehalten werden. Planungspolitisch ist die trinationale Agglomeration mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

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, die Verkehrsprojekte untereinander koordiniert und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt 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 Aggro Basel.

### **3.1 Der Verein Aggro Basel**

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen, sofern Verkehr- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abgestimmt sind. Dazu haben sich im Verein Aggro Basel aktuell acht Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz zusammengeschlossen. Der Verein verfügt über zwei Aufgabenbereiche: Agglomerationsprogramm und trinationale S-Bahn (tireno).

Der Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm umfasst die Trägerschaft bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms, die Prozessführung bei der Umsetzung, die Vertretung gegenüber dem Bund, die Erschliessung von Finanzierungsquellen, die Interessenwahrung und Lobbyarbeit, sowie die Moderation von Prozessen und die Öffentlichkeitsarbeit. Der Beitrag Basel-Stadts an den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm beträgt seit 2023 655'000 Franken pro Jahr (bis 2022 480'000 Franken). Damit übernimmt der Kanton gut 40% der Kosten von total 1,53 Mio. Franken jährlich für diesen Aufgabenbereich.

Der Aufgabenbereich trinationale S-Bahn (tireno) verantwortet die Erarbeitung und Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Angebotskonzepts der S-Bahnen. Im Namen der Mitglieder des Vereins vertritt tireno die trinationale Agglomerationen gegenüber den für die Eisenbahninfrastruktur zuständigen Behörden und Unternehmen. Der Beitrag von Basel-Stadt an den Aufgabenbereich S-Bahn beträgt seit 2023 169'000 Franken pro Jahr (bis 2022 146'000 Franken). Damit übernimmt der Kanton 30% der Kosten von total 560'000 Franken für diesen Aufgabenbereich.

### **3.2 Antrag für die Periode 2026–2029**

Der Zeitraum für die Beschlussperiode ist bewusst so gewählt, dass sie im voraussichtlichen Jahr der Abgabe des Agglomerationsprogramms der 6. Generation (also 2029) endet. Nach heutigem Kenntnisstand gehen die Mitglieder von Aggro Basel von einem konstant bleibenden Finanzbedarf innerhalb der Periode 2026–2029 für den Aufgabenbereich Agglomerationsprogramm aus.

Für den Aufgabenbereich tireno sollen die Beiträge gegenüber den am 12. Dezember 2022 festgelegten Mitgliederbeiträgen 2023–2025 um 85 % erhöht werden. Für den Kanton Basel-Stadt erhöht sich der Jahresbeitrag somit von 169'000 Franken um 144'000 Franken auf 313'000

Franken. Die Erhöhung im Aufgabenbereich tireno ist dringend notwendig, damit die Geschäftsstelle ihren Auftrag auch in den nächsten Jahren erfüllen kann. Bereits in den letzten Jahren hat tireno bedeutend höhere Leistungen erbracht, als mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen zu leisten waren. Im Zuge der Umsetzung der neuen Angebote 2030 Elsass-Schweiz und Hochrheinbahn übernimmt tireno die zentrale Rolle bei der Angebots-, Infrastruktur und Tarifplanung.

Die Zusammenarbeit im Aufgabenbereich tireno 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 tireno 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. So konnte tireno erreichen, dass Angebotsplanung und Infrastrukturprojektierung Hand in Hand gehen (Bahnknoten Basel, Laufental, Hochrheinbahn, Bahnbindung EuroAirport, Wiesental etc.). 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 gesichert sowie das Projekt Haltestelle Basel-Neuallschwil im Standbericht (2023) verankert werden.

Der sich im Wandel befindliche rechtliche Rahmen (Umsetzung EU-Verordnung 1370/2007 betreffend die öffentliche Verkehrsdienste im französischen Recht) oder das Landesverkehrsabkommen Schweiz-EU bedingen einen erheblichen Mehraufwand bei der Vorbereitung für eine grenzüberschreitende Angebotsbestellung, bei der die Interessenswahrung der Besteller (Mitglieder tireno) 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.

### **3.3 Fazit**

Der Nutzen der Mitgliedschaft bei Aggro Basel geht über den direkten finanziellen Vorteil der Bundesbeiträge zu den Infrastrukturvorhaben des Kantons weit hinaus. Die über Aggro 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. Beratung der Kommission**

Die Regiokommission liess sich an ihrer Sitzung vom 13. Juni 2025 durch den Geschäftsleiter von Aggro Basel und den Leiter des Amts für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartments über das Geschäft informieren.

Die Regiokommission anerkennt, dass die Beitragsperiode vom üblichen 3-Jahreszyklus auf einen 4-Jahreszyklus umgestellt wird. Damit wird die Beitragsperiode mit der Frist zur Einreichung des nächsten Agglomerationsprogrammes der 6. Generation harmonisiert und die Praxisänderung des Bundes bei den Pauschalpaketen für Kleinprojekte mit einem Investitionsvolumen unter 5 Mio.

Franken antizipiert. Diese werden künftig an die Trägerschaft der Agglomerationsprogramme überwiesen und dieselben nehmen die Zuteilung auf die einzelnen Projekte vor. Das heutige Vereinskonstrukt hat dafür jedoch keine ausreichende Legitimation, weswegen ein öffentlich-rechtliches Konstrukt geschaffen werden muss. Die Regiokommission begrüßt unter diesen Umständen die Verlängerung der Beitragsperiode und nimmt zur Kenntnis, dass der Regierungsrat mit einem separaten Geschäft zum rechtlichen Konstrukt von Agglo Basel an den Grossen Rat gelangen wird.

Die Regiokommission weist zudem darauf hin, dass der vorliegende Beschluss unter dem Vorbehalt der Zustimmung aller Mitglieder des Vereins Agglo Basel zu den Beträgen für die Jahre 2026 – 2029 steht.

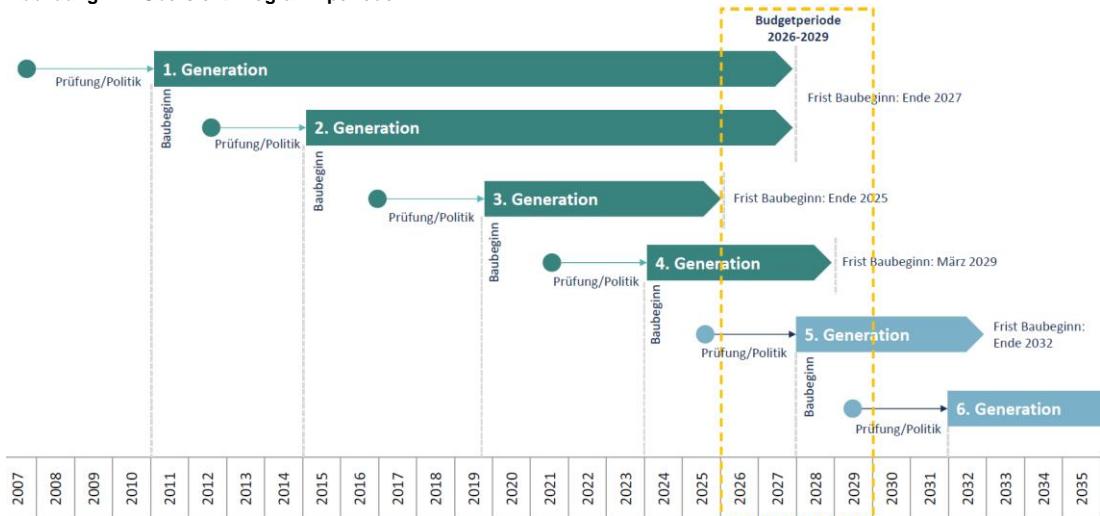
#### **4.1      trireno**

Der Aufgabenbereich von trireno hat sich stark erweitert. Im Fokus steht die permanente Weiterentwicklung des Angebots- und Zielkonzepts, da sich die Situation aufgrund der Ausbauten und Baustellen beständig ändert. Einerseits stehen viele Infrastrukturbauten, wie der Viertelstundentakt nach Liestal, der Doppelspurausbau im Laufental und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn vor dem Abschluss. Auf der anderen Seite folgen die Vorbereitungen für die durchgehende S-Bahn nach Mulhouse ab 2030 mit der Station Neuallschwil und dem später folgenden Anschluss des Euroairports. Für die Planung und Einführung dieser Angebote sind mehr Ressourcen erforderlich. Weiter gilt es aktives Lobbying im Hinblick auf die kommenden Botschaften des Bundes zur Bahninfrastruktur zu betreiben, wie beispielsweise mit der Weiterführung des erfolgreichen Bahnkongresses.

#### **4.2      Agglomerationsprogramme**

Die Regiokommission anerkennt die hohe Bedeutung der Agglomerationsprogramme für den Kanton Basel-Stadt und würdigt die umsichtige Moderation des Vereins Agglo Basel zur kohärenten Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Basel. Der Bereich Agglomerationsprogramm ist aktuell mit der Herausforderung der Bearbeitung von sechs Generationen von Agglomerationsprogrammen gleichzeitig beschäftigt. Für die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation hat der Baustart bis 2026 zu erfolgen. Für die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation muss der Baustart bis Ende 2025 erfolgen, für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation gilt Baustart bis März 2029. Werden die Fristen für den Baustart der durch den Bund mitfinanzierten Projekte nicht eingehalten, verfallen die bereits gesprochenen Bundesbeiträge. Das Agglomerationsprogramm der 5. Generation wurde im Juni 2025 eingereicht und die Verhandlungen mit dem Bund starten demnächst. Für das Agglomerationsprogramm der 6. Generationen starten die Vorarbeiten bereits ab 2029.

Abbildung 4-1: Übersicht Programmperioden



### 4.3 Würdigung des Vereins Aggro Basel

Die Regiokommission betont, dass gemäss Bundesvorgabe für die Agglomerationsprogramme eine einheitliche Organisation für den Agglomerationsraum bestehen muss, andernfalls könnten keine Gelder beantragt werden. Der Verein Aggro Basel (Bereich Agglomerationsprogramme) trägt massgeblich dazu bei, dass Bundesmittel für die Investitionen abgeholt werden können. So beinhalten die Agglomerationsprogramme der 1. – 4. Generation ein gesamthaftes Investitionsvolumen von 1.8 Mrd. Franken. Dafür konnten 712 Mio. Franken an Bundesgeldern für gesamthaft 286 Projekte vereinnahmt werden. Die Regiokommission erachtet es zudem als zielführend, dass die Aufgabenbereiche Agglomerationsprogramm und trireno unter einem Dach vereint sind. Damit lassen sich Synergien generieren und die notwendige, enge Abstimmung zwischen den Bereichen ist gewährleistet.

Die Regiokommission informierte sich über die Konsequenzen, wenn einer der insgesamt acht Partner aus dem Verein Aggro Basel austreten würde. Dazu gilt es festzuhalten, dass die Beiträge massgeblich paritätische durch die beiden Basler Kantone getragen werden. Der Finanzierungsanteil der weiteren Partner ist aufgrund des kleineren betroffenen Perimeters vergleichsweise gering. Seitens der Vertretung des Vereins Aggro Basel, wie auch seitens des Bau- und Verkehrsdepartement wird der Ausstieg eines Partners als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt. Einerseits liegen die Beiträge der weiteren Gebietskörperschaften unter 10% der Kosten, einzig das Bundesland Baden-Württemberg erreicht bei der Finanzierung von trireno einen Anteil von 18.8%, was rund 100'000 Franken entspricht. Zum anderen würde der Ausstieg eines Partners die Planung für die Gebietskörperschaften erheblich verkomplizieren, bis ganz verunmöglichen. Beispielsweise müsste für die Linie von Mulhouse nach Laufen zwischen allen betroffenen Gebietskörperschaften (den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn, sowie mit der Region Grand Est) jeweils einzelne Vereinbarungen je Streckenabschnitt gefunden werden.

Die Regiokommission hält kritisch fest, dass die gesprochenen Bundesgelder nur der Agglomeration Basel zufließen, wenn die eingereichten Projekte und Massnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Die Regiokommission nimmt erfreut zur Kenntnis, dass bei den Agglomerationsprogrammen der 1. – 3. Generation zwischen 60 – 75% der Massnahmen bereits

umgesetzt werden konnten und sich die Werte durch noch umzusetzende Massnahmen um einige Prozentpunkt erhöhen werden. Sorgen bereitet der Regiokommission die 4. Generation. So konnten erst 53 % der Massnahmen umgesetzt werden. Entscheidend für die weitere Umsetzung der 36 % noch offenen Massnahmen ist die Realisierung von Tramlinien nicht nur innerhalb des Kantonsgebiet, sondern auch der grenzüberschreitenden Verbindungen beziehungsweise der Verlängerung der bereits bestehenden grenzüberschreitenden Tramlinien.

## 5. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 4 dieses Berichts beantragt die Regiokommission dem Grossen Rat einstimmig mit 10 zu 0 Stimmen die Annahme den nachstehenden Beschlussentwurf.

Den vorliegenden Bericht hat die Regiokommission einstimmig mit 8 zu 0 Stimmen verabschiedet und den Kommissionspräsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Regiokommission

Niggi Rechsteiner, Präsident

### **Beilage:**

Grossratsbeschluss

## **Grossratsbeschluss**

### **betreffend Bewilligung der Staatsbeiträge 2026–2029 für den Verein Aggro Basel**

vom .....

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 25.0717.01 vom 28. Mai 2025 sowie in den Bericht der Regiokommission Nr. 25.0717.02 vom 5. September 2025, beschliesst:

1. Für den Verein Aggro Basel werden Ausgaben in der Höhe von maximal Fr. 3'872'000 für die Jahre 2026–2029, nicht indexiert bewilligt:
  - Aufgabenbereich Agglomerationenprogramm: 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 Aggro Basel zu ihren Beiträgen für die Jahre 2026–2029.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.