

Vorlage an den Landrat

Mitgliederbeitrag trieno sowie Projektmittel für die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn im Raum Basel 2026 - 2029; Ausgabenbewilligung
2025/485

vom 4. November 2025

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Seit die nationale Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen wurde, obliegt die Systemführerschaft für Bahninfrastrukturen dem Bund. Dieser plant die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur mit Strategischen Entwicklungsprogrammen (STEP), welche in zeitlich aufeinanderfolgenden Ausbauschritten gegliedert sind. Diese Ausbauschritte erfolgen im Abstand von 4 bis 8 Jahren.

Auch die Kantone werden in diesen Prozess einbezogen. Der Kanton Basel-Landschaft bildet zusammen mit seinen Nachbarkantonen und Teilen des Kantons Bern die Planungsregion Nordwestschweiz. Die Planungsregionen müssen für jeden STEP-Ausbauschritt eine nachfragegestützte Bedarfsanalyse durchführen, die Angebotswünsche des Regionalverkehrs formulieren und in ein stimmiges Angebotskonzept überführen. Weiter sind sie verpflichtet zuhanden des BAV die notwendigen Bewertungsgrundlagen für die eingereichten Module der Angebots- und Infrastrukturweiterentwicklung zu sammeln und Optimierungsmöglichkeiten zu konzipieren. Für die kantons- und landesgrenzenüberschreitenden Belange des trinationalen Raums Basel erfolgt diese Arbeit über den Fachbereich trireno des Vereins Agglo Basel, welcher die Koordination und Vermittlung zwischen den diversen Akteuren sicherstellt. Schliesslich sind die Kantone nach dem Beschluss eines STEP Ausbauschritts auch in die Umsetzung der Infrastrukturprojekte involviert.

Die Mitwirkung der Kantone liegt in ihrem eigenen Interesse: Damit können sie den Prozess der STEP-Erarbeitung beeinflussen und später ihre Anliegen bei der Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen geltend machen. So ist sichergestellt, dass der Kanton BL aus dem in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) einbezahlten Betrag einen Nutzen zieht und möglicherweise ein Vielfaches an Bundesmitteln in die Bahninfrastruktur im Raum Basel fliesst. Verpasst der Kanton die Chance, den verkehrlichen Problemen langfristig entgegenzuwirken, handelt er sich gegenüber anderen Kantonen einen strukturellen Nachteil ein und riskiert deutliche Einbussen im Standortwettbewerb mit anderen Regionen der Schweiz.

Der Landrat hat mit Beschluss vom 19. Mai 2015 ([LRV 2015-198](#)) unter dem Titel "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI 2016–2025" einen Verpflichtungskredit bewilligt, um diese wichtige Aufgabe abdecken zu können. Dieser läuft Ende 2025 aus. Um diese nach wie vor sehr wichtige Aufgabe weiterhin erfüllen zu können, benötigt der Verein Agglo Basel entsprechende Finanzmittel. Mit dieser Landratsvorlage wird die Ausgabenbewilligung für die Jahre 2026–2029 beantragt.

Der jährliche Mitgliederbeitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Verein Agglo Basel für den Aufgabenbereich trireno (Trinationale-S-Bahn) beträgt im Jahr 2025 169'000 Franken. Hinzu kommen projektbezogene Kosten von durchschnittlich 80'000 Franken pro Jahr. Der Beitrag für den Aufgabenbereich trireno soll gegenüber den jährlichen Beiträgen für die Jahre 2023–2025 um 85 % erhöht werden (ausführliche Begründung siehe Seite 7ff). Für den Kanton Basel-Landschaft erhöht sich der Jahresbeitrag somit um 144'000 Franken auf 313'000 Franken pro Jahr.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.3.	Erläuterungen	5
2.4.	Strategische Verankerung in der Langfristplanung	10
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	10
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	10
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	13
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	13
3.	Anträge	13
3.1.	Beschluss	13
4.	Anhang	14

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

2014 wurde die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) per Referendum angenommen. Seither sind die Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung der Eisenbahn in der Schweiz klar geregelt. Bei der Planung und Finanzierung der Angebote des Regionalverkehrs (z. B. S-Bahn) sind die Kantone federführend. Zur Weiterentwicklung der heute fragmentierten Regionalverkehrsangebote haben die sechs regionalen Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Kantone AG, BL, BS, SO, Land Baden-Württemberg und Région Grand Est) die Trägerschaft trireno unter dem Dach von Agglo Basel gegründet. Die Organisation erfüllt den Zweck, die unterschiedlichen kantonalen und regionalen Angebotsvorstellungen zu koordinieren und gemeinsame Angebotsziele und -konzepte für die trinationale S-Bahn Basel zu definieren.

Um diese Aufgaben wahrnehmen zu können, hat der Landrat mit Beschluss vom 19. Mai 2015 ([LRV 2015-198](#)) unter dem Titel "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI 2016–2025" einen Verpflichtungskredit bewilligt. Dieser muss nun in Form einer Ausgabenbewilligung für die Jahre 2026–2029 erneuert werden.

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 Name 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 entscheidend.

Mit dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2019 zum FABI-Ausbauschnitt 2035 ist die Agglomeration dem Ziel, die trinationale S-Bahn Basel mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien und dichtem Fahrplankontakt zum verkehrlichen Rückgrat der Agglomeration auszubauen, einen grossen Schritt nähergekommen. Wichtige Projekte verfügen damit über eine Finanzierungsgrundlage durch die Eidgenossenschaft. Zu diesen zählen

- die Anbindung des EuroAirports ans Bahnnetz
- 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
- der Bau neuer Haltestellen
- die Projektierungsmittel für den Kapazitätsausbau des Knotens Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel).

Die entsprechenden Vorhaben wurden seither intensiv weiterbearbeitet, die konkrete Umsetzung kommt Schritt für Schritt näher.

Damit die Angebote ab Ende 2025 schrittweise eingeführt werden können, sind intensive Arbeiten bis Mitte der 2030er-Jahre notwendig – und 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. Trireno ist eine der zentralen Garantinnen dafür, dass grenzüberschreitend, aufeinander abgestimmt und mit Hochdruck an der Realisierung der trinationalen S-Bahn Basel gearbeitet wird.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit dieser Vorlage sollen die benötigten Mittel durch den Landrat bewilligt werden, um den Mitgliederbeitrag des Kantons Basel-Landschaft für die Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel «trireno» an den Verein Agglo Basel für die Jahre 2026–2029 zu leisten

2.3. Erläuterungen

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:

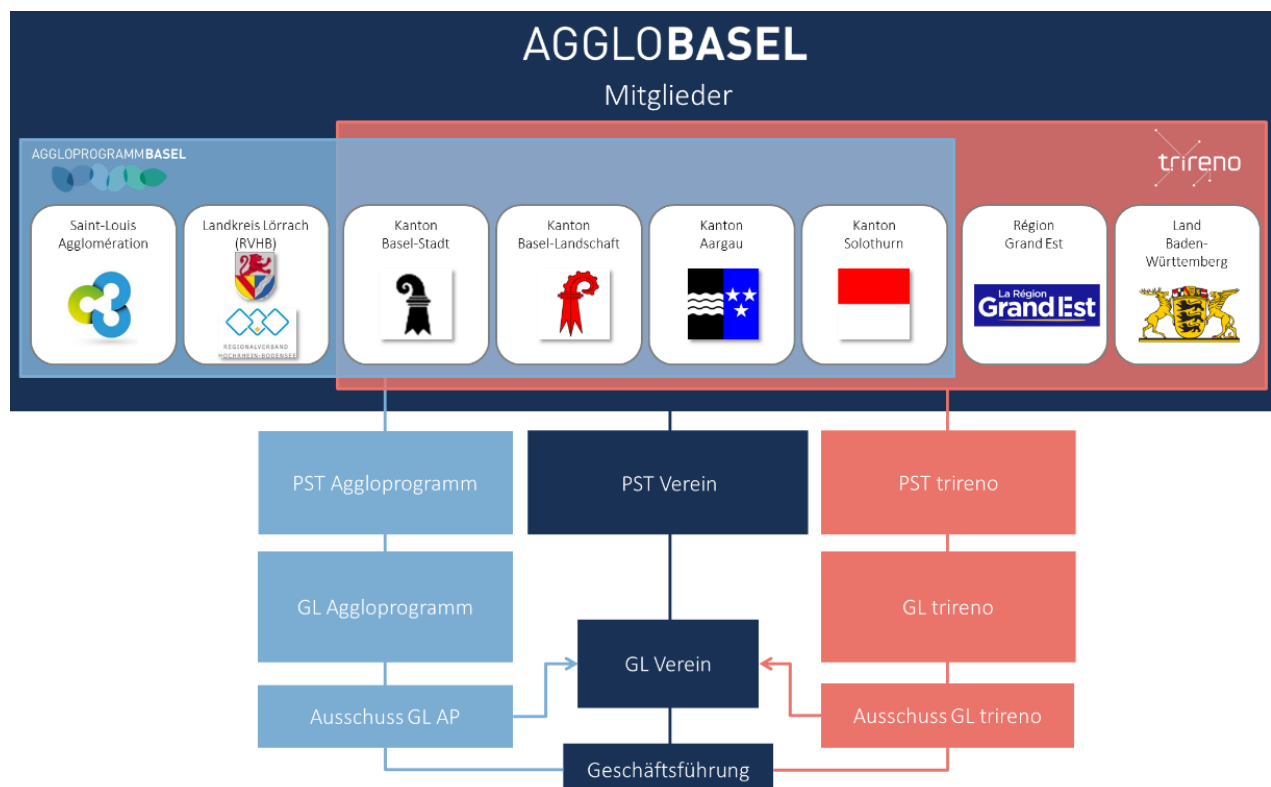


Abbildung 1: Organigramm des Vereins Agglo Basel mit den Aufgabenbereichen Agglomerationsprogramm und trireno (Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

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

Die Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel ist seit 2018 unter der Bezeichnung «trireno» im Verein Agglo Basel mit eigenem Aufgabenbereich integriert. Dadurch lassen sich bei der Geschäftsführung der beiden Aufgabenbereiche sowie beim Abdecken von Arbeitsspitzen Synergieeffekte erzielen. Sie ist sowohl landes- als auch kantonsübergreifend organisiert. Sie besteht aus einer politischen Steuerung (PST trireno), einer Geschäftsleitung (GL trireno) und der Geschäftsstelle.

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

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

- Erarbeitung und Weiterentwicklung eines koordinierten grenzüberschreitenden Angebotskonzepts (Linienetz 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

Nachdem der Aufgabenbereich S-Bahn definiert worden ist, haben sich die politischen Vertretenden der sechs Bestellbehörden dieser Sparte auf ein jährliches Budget von 503'000 Franken für die Jahre 2018 bis 2020 verständigt. Das Budget wurde für 2021 und 2022 unverändert übernommen. Für die Jahre 2023 bis 2025 wurde das jährliche Budget auf 560'000 Franken erhöht.

Der Beitrag von Basel-Landschaft an den Aufgabenbereich S-Bahn/trireno beträgt seit 2023 169'000 Franken pro Jahr. Damit übernimmt der Kanton 30,2 Prozent der Kosten von total 560'000 Franken. Der Verteilschlüssel der Mitgliedsbeiträge beider Aufgabenbereiche wird gemäss [Statuten des Vereins Agglo Basel](#) festgelegt. Die Höhe der Beiträge wird durch die Projektsteuerung (PST trireno) beschlossen. Die Beiträge aller Mitglieder entschlüsselt die folgende Tabelle:

Mitgliedsbeiträge 2018-2025 Aufgabenbereich trireno in CHF p.A.				
	Anteil	2018-2022	Anteil	2023-2025
	In %	(1, 2, 3)	In %	(4)
Basel-Stadt	29,0%	146'000	30,2%	169'000
Basel-Landschaft	29,0%	146'000	30,2%	169'000
Aargau	8,0%	40'000	8,4%	47'000
Solothurn	4,0%	20'000	4,1%	23'000
Jura	4,0%	20'000	0,0%	-
Land Baden-Württemberg	18,1%	91'000	18,8%	105'000
Région Grand Est	8,0%	40'000	8,4%	47'000
SUMME	100,0%	503'000	100,0%	560'000

Beschlüsse Gremien Verein:

- (1) Beschluss 1. Sitzung PST S-Bahn vom 29. Januar 2018
- (2) Beschluss 3. Sitzung PST S-Bahn vom 17. Januar 2020
- (3) Beschluss 5. Sitzung der PST trireno vom 13. Dezember 2021
- (4) Beschluss 6. Sitzung der PST trireno vom 12. Dezember 2022 und PST Verein vom 12. Dezember 2022 (Austritt Jura)

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

Am 31. Januar 2025 haben die politischen Steuerungsorgane beider Aufgabenbereiche (Projektsteuerung Agglomerationsprogramm, PST AP und Projektsteuerung trireno, PST trireno) sowie des Gesamtvereins (Projektsteuerung Verein Agglo Basel) einstimmig einer Erhöhung der Mitgliederbeiträge 2026–2029 zugestimmt. Der Beschluss erfolgte einstimmig unter dem

Vorbehalt, dass die zuständigen Gremien der Mitglieder die entsprechenden Budgetmittel bewilligen. Die Region Grand Est benötigt beispielsweise die Zustimmung des Conseil Régional (Regionalrat), der Kanton Basel-Landschaft die des Landrats und der Kanton Basel-Stadt die vom Grossen Rat. Die Vorlagen für die Parlamente in Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind aufeinander abgestimmt. Mitglieder mit kleinen Beiträgen müssen keine internen Beschlüsse einholen, sofern die Beträge in ihrer Kompetenz liegen.

Wenn ein Mitglied die intern zuständigen Beschlüsse nicht erwirken kann, müssen die Mitgliedsbeiträge in der PST tireno bzw. PST Verein neu verhandelt bzw. z.Hd. der Mitglieder beschlossen werden. Es gibt keine automatische Umlegung des Fehlbetrags auf die anderen Mitglieder. Tritt dieses Szenario ein, kann der Verein keine Mitgliedsbeiträge verrechnen, bis die Mitglieder einen neuen Beschluss gefasst haben. In der Folge könnte tireno seine Aufgaben sehr rasch nicht mehr wahrnehmen, seine Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden etc. nicht mehr erfüllen und müsste faktisch den Betrieb einstellen.

Für den **Aufgabenbereich tireno** sollen die Beiträge gegenüber den am 12. Dezember 2022 festgelegten Mitgliederbeiträgen 2023–2025 um 85 Prozent erhöht werden (ausführliche Begründung siehe nachfolgende Erläuterungen). Für den Kanton Basel-Landschaft erhöht sich der Jahresbeitrag um 144'000 Franken auf 313'000 Franken:

Der jährliche Gesamtbeitrag aller Mitglieder beziffert sich auf insgesamt 1,038 Mio. Franken für den Aufgabenbereich S-Bahn/tireno.

Mitgliedsbeiträge 2026-2029 Aufgabenbereich tireno p.a.*				
	Anteil	2026-2029	Anteil	2025
	in %	CHF	in %	CHF
Basel-Stadt	30,2%	313'000	30,2%	169'000
Basel-Landschaft	30,2%	313'000	30,2%	169'000
Aargau	8,4%	87'000	8,4%	47'000
Solothurn	4,1%	43'000	4,1%	23'000
Land Baden-Württemberg	8,4%	87'000	18,8%	105'000
Région Grand Est	18,8%	195'000	8,4%	47'000
SUMME	100,0%	1'038'000	100,0%	560'000

* gemäss Beschluss der PST tireno vom 31. Januar 2025 und PST Verein vom 31. Januar 2025

Abbildung 3: Mitgliedsbeiträge 2026-2029 Aufgabenbereich tireno
(Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Die Erhöhung der Beiträge ist notwendig, um die zunehmenden Betriebs- und Personalaufwände zu decken.

Begründung für die Erhöhung der Beiträge

Die Erhöhung im Aufgabenbereich tireno ist notwendig, damit die Geschäftsstelle ihren Auftrag erfüllen und die Herausforderungen der nächsten Jahre bewältigen kann. Die PST tireno begründet die Erhöhung damit, dass tireno bereits in den letzten Jahren bedeutend höhere Leistungen erbracht hat, als mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen geleistet werden konnten. So hat tireno 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 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.

Des Weiteren hat trireno 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 beiden Bahnkongressen 2021 und 2024 hat trireno eine federführende Rolle bei der Organisation innegehabt. Für den 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 Millionen Franken für die Projektierung für den Kapazitätsausbau Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel) im Ausbauschritt 2035 (2019) gesichert und das Projekt Haltestelle Basel-Neuallschwil im Standbericht (2023) verankert werden.

Die PST trireno begründet die Erhöhung wie folgt:

- 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 etc. sicherzustellen, haben sich die Mitarbeitenden weit über das normale Mass engagieren müssen. Dadurch haben sich Überstunden teilweise in erheblicher Menge angehäuft. Zudem wurden alle verfügbaren Finanzmittel eingesetzt und über die letzten drei Jahre alle Reserven aufgebraucht. Diese Situation kann so nicht weiter anhalten.
- Eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge ist daher unumgänglich, damit trireno die Leistungen in der gewohnten und dringend benötigten Qualität weiterführen kann. Die Gremien von trireno und des Vereins haben den künftigen Finanzbedarf sorgfältig evaluiert und verschiedene Szenarien verglichen. Eine Erhöhung der Personal- und Projektmittel ist erforderlich, um die zusätzlich anfallenden Aufgaben zu bewältigen, welche durch die kurz- und mittelfristigen Angebotsausbauten anfallen, u.a. Hochrheinbahn ab Ende 2027 oder Direktverbindungen Elsass – Nordwestschweiz ab Ende 2030.
- 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, dank der garantiert werden kann, dass die Interessen der Besteller (Mitglieder trireno) gewahrt werden.
- Für eine erfolgreiche Umsetzung der Angebotsausbauten ist zudem ein erhöhter Koordinationsaufwand mit weiteren Partnern erforderlich, um bei den zuständigen Organisationen z.B. geeignete Lösungen für Tarife und Fahrkartenvertrieb, für Echtzeit-Information zu Fahrplänen etc., zu erwirken.

Die PST trireno hat sich bewusst für eine moderate Erhöhung entschieden, die den notwendigen Leistungsauftrag abdeckt, aber nicht ausbaut. Das vorgesehene Budget 2026–2029:

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.

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

Budget 2026-2029 Aufgabenbereich tireno (in CHF)					
trireno	2026	2027	2028	2029	Total
Personalkosten inkl. Personalnebenkosten	625'136	630'153	633'433	638'007	2'526'729
Geschäftsstellenkosten	93'000	93'000	93'000	93'000	372'000
Projektmittel	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 4: Budget 2026-2029 Aufgabenbereichen tireno
(Quelle: Geschäftsstelle Agglo Basel)

Das Budget erhöht sich über die vier Jahre von Jahr zu Jahr leicht. Die Mitgliederbeiträge, welche über die vier Jahre gleich hoch bleiben (Total 1'038'000 Franken pro Jahr), erscheinen daher in den ersten beiden Jahren etwas zu hoch. Das wird in den Jahren drei und vier aber kompensiert, da ab dann die Beiträge die budgetierten Kosten nicht mehr decken. In der Summe ergeben die Beiträge von 1'038'000 Franken pro Jahr über vier Jahre hinweg eine Summe von 4,152 Millionen Franken, was dem Budget entspricht.

Abschätzung Aufwand Planungs- und Ingenieurarbeiten

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Arbeiten, die durch Personal der Verwaltung und des Vereins Agglo Basel abgedeckt werden können, kommen für den Kanton Basel-Landschaft Arbeiten für die externe Unterstützung durch Planungs- und Ingenieurbüros hinzu. Dies sind Arbeiten im Rahmen der Umsetzung der Angebotsschritte (STEP) und im Hinblick auf die weiteren Ausbauschritte. Grund für die externe Unterstützung ist zum einen die Notwendigkeit, mit Hilfe spezialisierter Software Planungen und Simulationen durchzuführen. Zum andern können die Vorstudien für Infrastrukturprojekte selbst mit zusätzlichen Ressourcen nicht durch eigenes Personal abgedeckt werden. Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Jahre wird für die FABI-Arbeiten im trinationalen Raum Basel von durchschnittlich 80'000 Franken pro Jahr ausgegangen.

Gesamtbedarf

Gemäss den vorangegangenen Ausführungen und der Zusammenstellung in der folgenden Tabelle besteht für die Jahre ab 2026 ein **Finanzbedarf im Umfang von 393'000 Franken pro Jahr**. Die aktuelle Berechnung berücksichtigt die angespannte Finanzlage des Kantons BL, indem sowohl der interne Aufwand als auch die extern zu vergebenden Arbeiten auf das absolute Minimum reduziert wurden.

Trinationaler Raum Basel	Anteil BL %	Kosten Total CHF	Kosten BL CHF
Planungskosten	100,00%	80'000	80'000
Beitrag Verein AggloBasel	30,20%	1'038'000	313'000
TOTAL			393'000

Abbildung 4: Total jährliche Kosten Aufgabengebiet tireno für den Kanton Basel-Landschaft

2.4. Strategische Verankerung in der Langfristplanung

Im AFP 2025 – 2028 ist unter Punkt 4 der Langfristplanung (LFP4, Mobilität) festgehalten, dass der Regierungsrat das trinationale S-Bahnsystem als Rückgrat der Siedlungsentwicklung verbessern und namentlich die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ausbauen will. Die Stärkung des Aufgabengebiets trireno im Verein Agglo Basel dient in hohem Mass genau diesem Zweck.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Das Eisenbahngesetz des Bundes ([EBG; SR 742.101](#)) überträgt den Kantonen die Aufgabe, das regionale Angebot der Eisenbahn zu planen, und beauftragt sie, sich in geeigneten Planungsregionen zu organisieren (Art. 48d EBG). Aufgrund der Lage 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-Landschaft 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 18.4.1985 ([ÖVG; SGS 480](#)). In §1 wird formuliert, dass der Kanton vorrangig den öffentlichen Verkehr fördert, mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben. Des Weiteren stipuliert § 6 Abs. 2 ÖVG, dass sich der Kanton an regionalen Trägerschaften beteiligen kann.

Obwohl der im Jahr 2018 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.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

s. Kap. 2.5. (§ 33 Abs. 2 FHG)							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	P2323	Kt:	3130 0000	Kontierungsobj.:	201349
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung			Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				1'572'000 inkl. Mwst.		

Investitionsrechnung

☐ Ja

☒ Nein

Erfolgsrechnung

☒ Ja

☐ Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	2029	Total
A	Personalaufwand		30					
A	Sach- und Betriebsaufw.		31	393'000	393'000	393'000	393'000	1'572'000
A	Transferaufwand		36					
A	Bruttoausgabe							
E	Beiträge Dritter*		46					
	Nettoausgabe			393'000	393'000	393'000	393'000	1'572'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im aktuellen AFP 2026 – 2029 enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):

☐ Ja

☒ Nein

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):

☐ Ja

☒ Nein

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG):

☐ Ja

☒ Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Regio-S-Bahn bzw. trireno werden seitens Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der bestehenden Stellenprozente begleitet. Dabei ist vom bestehenden Pensum von 60–100 Stellenprozent auszugehen.

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

LFP4	Mobilität, der Regierungsrat will das trinationale S-Bahnsystem als Rückgrat der Siedlungsentwicklung verbessern und namentlich in grenzüberschreitender Zusammenarbeit ausbauen.
------	---

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Sicherung der Umsetzung der Angebotsschritte aus den Ausbausritten AS2025 und AS2035 (z.B. Laufental, Hochrhein DE), Wiesental und Ast Richtung Frankreich).	Die Arbeit von trireno ist für die weitere Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel alternativlos. Die Koordination der Bestellbehörden sowie die inhaltliche Arbeit für die gesamte S-Bahn Basel kann von den einzelnen Mitgliedern nicht ohne weiteres übernommen werden.
Weiterführung der Koordination der Angebotsplanung, Migrationsplanung sowie Bestellung der trinationalen S-Bahn Basel für die trinationale S-Bahn Basel bis Ende der 30er Jahre (Kurz- und Mittelfristig)	Ohne die übergeordnete Koordination und Unterstützung verliert die Region an Durchsetzungskraft, die notwendigen Projekte drohen nicht oder erst später in die STEP Planung aufgenommen zu werden.

Weiterführung der Aktivitäten von trireno für die Angebotsentwicklung im Langfristhorizont insb. für den Bahnknoten Basel mit Herzstück (Angebotsplanung, Infrastrukturfinanzierung, Interessenvertretung inkl. Überzeugungsarbeit in Bundesbern u.a. mit den regionalen Bundesparlamentariern).	
---	--

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Kosten / Nutzen:

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 schweizerischer, 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-Ausbaustritt 2035 einen grossen Schritt nähergekommen.

Wichtige Projekte verfügen damit über eine Finanzierungsgrundlage seitens der Eidgenossenschaft, darunter

- 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
- der Bau neuer Haltestellen
- 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, sind intensive Arbeiten bis Mitte der 2030er-Jahre nötig – und 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, aufeinander abgestimmt und mit Hochdruck an der Realisierung der trinationalen S-Bahn Basel gearbeitet wird.

Risikobeurteilung:

Sollte sich der Kanton Basel-Landschaft nicht am Verein Agglo Basel bzw. an dessen Aufgabengebiet trireno beteiligen, schwächt dies die Region und insbesondere den Kanton Basel-Landschaft massgeblich. Das Signal in Richtung Bund und aller beteiligten Partner wäre fatal. Die geforderten Ausbauschritte sind gefährdet, wenn die Region nicht geschlossen hinter diesen Projekten steht.

Gesamtbeurteilung:

Den Kosten von jährlich 393'000 Franken, die auf den Kanton Basel-Landschaft entfallen, stehen Investitionen in Milliardenhöhe gegenüber, die zu grossen Teilen durch den nationalen Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Die volkswirtschaftlichen und umwelttechnischen Vorzüge eines leistungsfähigen, regionalen, öffentlichen Verkehrs sind hinlänglich bekannt und unbestritten. Dass sich die Region Basel grenzüberschreitend zusammengefunden hat, um die Anliegen in diesem Bereich mit Nachdruck gegenüber der Politik, den Behörden und den Schweizerischen Bundesbahnen zu vertreten, darf als Erfolg gewertet werden.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Vorlage als solches hat kleine direkten finanziellen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen oder wesentlichen regionalen Auswirkungen. Wie aber vorgängig bereits erläutert wurde, leistet der öffentliche Verkehr und insbesondere eine leistungsfähige und attraktive S-Bahn, fraglos einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität eines Standorts. Dabei hat der öffentliche Verkehr auch im Bereich der Umwelt grosse Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Diese Vorlage hat keine Auswirkungen gemäss §4 des KMU-Entlastungsgesetz.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für den Mitgliederbeitrag tireno sowie Projektmittel, betreffend die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn im Raum Basel, wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'572'000 Franken für 4 Jahre (2026 – 2029) bewilligt. Dies entspricht einer jährlichen Tranche von 393'000 Franken.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 4. November 202

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über den Mitgliederbeitrag trireno sowie Projektmittel für die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn im Raum Basel 2026 – 2029; Ausgabenbewilligung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für den Mitgliederbeitrag trireno sowie Projektmittel, betreffend die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn im Raum Basel, wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'572'000 Franken für 4 Jahre (2026–2029) bewilligt. Dies entspricht einer jährlichen Tranche von 393'000 Franken.
2. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Abs. 1 Bst. b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: