Vorlage des Regierungsrates vom 20. Februar 2024

Bericht und Antrag des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen an den Kantonsrat betreffend Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)

24-31

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend eine Vorlage betreffend Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) zur Realisierung des Halbstundentakts alle zwei Stunden auf der Strecke Basel–Schaffhausen–Singen. Unserem Antrag schicken wir folgende Ausführungen voraus.

1. Zusammenfassung

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen sowie ein zuverlässigerer Betrieb mit zeitgemässem Rollmaterial sind zwei wichtige verkehrspolitische Anliegen, welche der Kanton Schaffhausen schon seit vielen Jahren mit Nachdruck unterstützt und verfolgt.

Das Gesamtprojekt kommt gut voran. Die Verträge zur Realisierung und Finanzierung der Elektrifizierung wurden am 18. Dezember 2023 unterzeichnet und es ist vorgesehen, die gesamte Hochrheinstrecke Basel–Konstanz zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 durchgehend elektrisch in Betrieb zu nehmen. Der Kanton Schaffhausen hat mit der Elektrifizierung des Abschnitts Erzingen–Schaffhausen seinen Anteil an den Infrastrukturausbau bereits geleistet und beteiligt sich nicht an den Infrastrukturmassnahmen.

In der Absichtserklärung vom März 2016, welche die Parteien entlang des Hochrheins zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr unterzeichnet haben, wurde vereinbart, dass der Beitrag aus der Schweiz an die Elektrifizierung an die Bedingungen geknüpft ist, dass a) auf der Strecke der Halbstundentakt eingeführt wird und b) die Tarife des Schweizerischen Direkten Verkehrs (normale Streckenbillette, GA, Halbtax) gültig werden. Zudem wurde vereinbart, dass die Mehrkosten zur Realisierung des Halbstundentakts durch die regionalen Partner auf deutscher und Schweizer Seite gemeinsam getragen werden.

Die Schweizer Partner, insbesondere das Bundesamt für Verkehr (BAV), beantragten, dass die Vergabe des Verstärkertaktes gemäss Schweizerischem Bestellverfahren (nach dem Personenbeförderungsgesetz PBG) erfolgen soll, um die Qualität der Leistungen nach Schweizer Standard besser sicherstellen zu können.

In verschiedenen Verhandlungsrunden wurde eine Lösung für die Bestellung und die Finanzierung gesucht. Am 18. November 2022 konnte ein erster Durchbruch erzielt werden, als das BAV zusicherte, sich während den ersten fünf Jahren auch auf den deutschen Streckenanteilen hälftig an den Betriebskosten zu beteiligen. Es wurde weiter vereinbart, dass der Kanton Schaffhausen den Verstärkertakt gemäss dem Schweizerischen Bestellverfahren direkt bei der SBB GmbH bestellen wird. Von deutscher Seite wird er dafür mit einem Interessenbeitrag entschädigt, der zusammen mit dem BAV-Anteil die Kosten über deutsches Gebiet abdecken wird.

Basierend auf diesen Eckpunkten wurde im vergangenen Jahr in aufwändigen Verhandlungen zwischen dem BAV und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Grundlagenvereinbarung ausgehandelt, welche die Zusammenarbeit der Partner während der Einführungsphase (2028 – 2032) festlegt. Die Kantone und Landkreise wurden periodisch in die Verhandlungen miteinbezogen. Im November 2023 konnte die Grundlagenvereinbarung von allen Partnern unterzeichnet werden.

Die Schweizer Seite sichert darin zu, den Verstärkertakt nach dem Schweizer Bestellverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBG) zu bestellen und das dafür nötige Rollmaterial von insgesamt zehn Zügen zu beschaffen. Ab Dezember 2027 bis Dezember 2032 werden täglich neun Zugpaare verkehren. Die einzelnen Zugpaare sollen über den Tag verteilt in einem Zweistunden-Takt zwischen Basel Bad Bf und St. Gallen/Herisau fahren, mit einem Verdichterzug am Nachmittag. Finanziell werden sich neben den drei Landkreisen sowohl das Land Baden-Württemberg als auch die Eidgenossenschaft und die Kantone Basel-Stadt, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden an den Betriebskosten dieses neuen Produktes beteiligen. Der Kanton Schaffhausen wird sich gemäss seinem territorialen Anteil an der Strecke an den Kosten beteiligen. Im Verhandlungsprozess konnte die Vereinbarung zudem so ausgestaltet werden, dass alle beteiligten Schweizer Kantone (BS, SH, TG, SG und AR) solidarisch für die Kosten und Risiken einstehen. Die Unterzeichnung der Vereinbarung erfolgte bereits durch den Regierungsrat – vorbehältlich der Genehmigung durch den Kantonsrat – da die SBB noch rechtzeitig vor Fristablauf Ende 2023 die Bestellung des benötigten Rollmaterials auslösen musste. Nachverhandlungen mit den deutschen Partnern sind gemäss dem BAV nicht möglich.

Das Grundangebot (Stundentakt) Basel Bad Bf–Singen–Friedrichshafen und nach erfolgter Elektrifizierung zwischen Radolfzell und Friedrichshafen weiter bis Ulm, wird durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Wettbewerbsverfahren (Ausschreibung nach deutschem Recht) bestellt und ist nicht Gegenstand dieses Projekts. Hingegen wird der bereits heute verkehrende Spangenzug von Konstanz nach St. Gallen/Herisau in den HBE integriert.

Die anteiligen jährlichen Betriebskosten des Hochrhein-Bodensee-Expresses werden für den Kanton Schaffhausen heute mit rund 880'000 Franken prognostiziert (Stand: 07/2023). Dazu kommen anteilige (einmalige) Initialisierungskosten im Umfang von 388’000 Franken, welche bereits im Jahr 2027 anfallen. Gemäss dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 9. Mai 2005 (GÖV; SHR 743.100) haben die durch ein Angebot des regionalen Personenverkehrs erschlossenen Gemeinden zusammen 25 Prozent an die Aufwendungen zu leisten, welche dem Kanton erwachsen aus Abgeltungen der ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr.

In dieser Vorlage geht es nun um die Genehmigung der Grundlagenvereinbarung und der damit verbundenen Verpflichtungen (wie der anteiligen Mitfinanzierung des Betriebs) für den Kanton Schaffhausen. Gemäss GÖV befindet der Kantonsrat abschliessend über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben bis 1 Mio. Franken. Zudem kann das Postulat von Alt-Kantonsrätin Martina Munz betreffend Anerkennung GA und Halbtax auf der Strecke Schaffhausen-Basel als erledigt abgeschrieben werden.

2. Ausgangslage

2.1 Bedeutung der Hochrheinstrecke

Die rechtsrheinisch und damit weitgehend auf deutschem Hoheitsgebiet gelegene Hochrheinstrecke ist die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen der Nordwest- und Nordostschweiz und verbindet bedeutende, mittelgrosse Siedlungsschwerpunkte auf der Achse zwischen Basel, Schaffhausen, Singen, Konstanz und St. Gallen. Der bereits heute verkehrende «Spangenzug» (RegioExpress Konstanz–St. Gallen–Herisau) stellt die natürliche Verlängerung in die Ostschweiz dar. Da die Strecke zwischen Basel Bad Bf und Erzingen noch nicht elektrifiziert ist, können heute nur Dieselzüge verkehren und eine Durchbindung in die Schweiz ist nicht möglich.

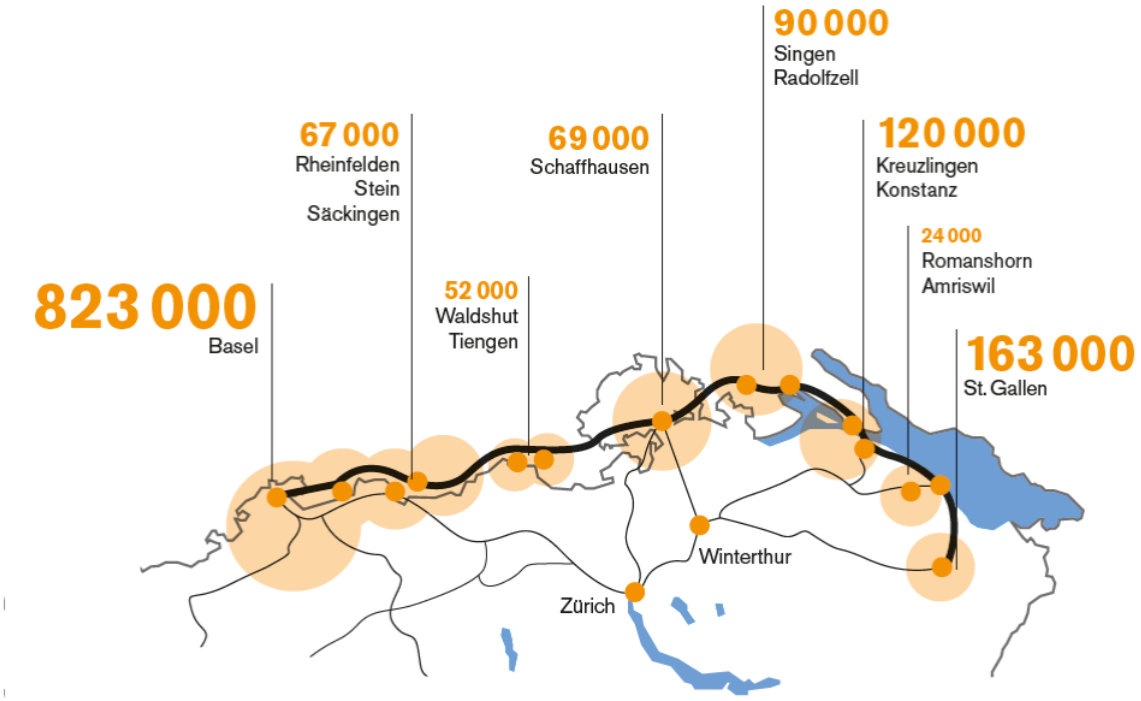

Abbildung 1: Gesamteinwohnerzahlen der Agglomerationen 2012 (mit Anteil Bevölkerung im Ausland). Quelle: BfS, 2014, Räume mit städtischem Charakter der Schweiz)

2.2 Das heutige Angebot entspricht nicht den Bedürfnissen der Bevölkerung

Das heutige ÖV-Angebot auf der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen erfüllt die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht. So verkehren auf der Strecke immer noch veraltete, teilweise nicht behindertengerecht ausgestaltete und störungsanfällige Dieselzüge. Das Angebot weist eine zu geringe Taktfrequenz auf, was wegen der Knappheit des Rollmaterials oft zu überfüllten Zügen führt. Diese Faktoren und häufige Fahrzeugstörungen führen regelmässig zu Verspätungen und Zugsausfällen. Mit diesem Angebot ist der ÖV heute unattraktiv. Das Auto hingegen ist bequem und ist, trotz des hohen Verkehrsaufkommens und Staus entlang der Strecke, eine grosse Konkurrenz. Erschwerend kommt hinzu, dass heute auf dieser Verbindung Schweizer Tarife/Abonnemen-te nicht gültig sind und die Fahrausweise nicht über die SBB App erhältlich sind.

2.3 Elektrifizierung der Strecke als Voraussetzung für ein besseres Angebot

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel Bad Bf und Erzingen ist das zentrale Projekt zur nachhaltigen Optimierung des Schienenpersonennahverkehrs im grenzüberschreitenden Raum Schweiz/Deutschland. Vor allem ist die Elektrifizierung Voraussetzung für attraktive Durchbindungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr in die Schweiz.

2.4 Absichtserklärung von 2016: Elektrifizierung und Halbstundentakt

2.4.1 Strategisches Organ Hochrhein

Im Rahmen des «Strategischen Organs Hochrhein» wurde zwischen 2013 und 2016 die Entwicklung auf der Hochrheinstrecke intensiv diskutiert. Das Resultat ist eine Absichtserklärung aus dem Jahr 2016, die sich zur Finanzierung der Elektrifizierung und zum künftigen Betrieb auf der elektrifizierten Strecke äussert. Die Absichtserklärung wurde zwischen den Partnern entlang des Hochrheins, dem Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg, dem Bundesamt für Verkehr, den Kantonen Schaffhausen und Basel-Stadt, den Landkreisen Lörrach und Waldshut unterzeichnet.

2.4.2 Elektrifizierung der Strecke und deren Finanzierung

Aufgrund der Absichtserklärung wurden die Planungen zur Elektrifizierung weiterverfolgt und die Mitfinanzierung auf deutscher Seite über das B-GVFG-Programm (Bundes-Gemeindeverkehrs-finanzierungsgesetz) vorangetrieben.

Die Kosten für Planung und Bau der Elektrifizierung (und weiterer Infrastrukturausbauten entlang der Strecke) werden nach heutigem Stand und vor allem aufgrund der starken letztjährigen Marktpreisentwicklung im Bausektor auf rund 434 Mio. Euro veranschlagt (Preisstand 2023). Der Grossteil wird dabei vom deutschen Bund bzw. Baden-Württemberg getragen: Sie übernehmen voraussichtlich 90 % der Kosten der Elektrifizierung im Rahmen des B-GVFG (ursprünglich waren 60 % erwartet worden). Der verbleibende Teil der Elektrifizierung soll gemäss Absichtserklärung der Parteien zu gleichen Teilen auf die deutschen und Schweizer Partner verteilt werden. Der Schweizer Betrag ist Bestandteil des Ausbauschrittes AS 2035 von FABI/STEP, den das Eidgenössische Parlament bereits genehmigt hat.

Der Bund beteiligt sich mit einem pauschalen Betrag von 50 Mio. Franken an den Investitionskosten der Elektrifizierung und des Ausbaus der Hochrheinstrecke Basel Bad Bf–Erzingen. Dieser Investitionsbeitrag wird zwischen den Partnern zur Infrastrukturfinanzierung (BAV und Land Baden-Württemberg) in einer gesonderten Vereinbarung geregelt. Für die gesamte Finanzierung des Infrastrukturprojekts wurde am 18. Dezember 2023 in Laufenburg (D) der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) unterzeichnet.

Das Projekt ist bereits weit fortgeschritten. Im vergangenen Jahr liefen die Plangenehmigungsverfahren. Für 2024 wird der Planfeststellungsbeschluss erwartet und es werden erste Vorinvestitionen getätigt. Von 2025 bis 2027 soll die Elektrifizierung und der Ausbau der Hochrheinbahn umgesetzt werden, so dass zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 der Betrieb mit elektrischen Triebzügen aufgenommen werden kann.

Bedingung für die Schweizer Beteiligung an den Infrastrukturkosten ist die Verdichtung des Angebots zu einem (zeitweisen) Halbstundentakt zum bestehenden Stundentakt der IRE-Linie Basel Bad Bf–Singen sowie die Integration der ganzen Linie ins Schweizerische Tarifsystem (Anerkennung von Halbtax- und Generalabonnement).

Es besteht Einigkeit, dass der Kanton Schaffhausen seinen Anteil durch die Finanzierung der Elektrifizierung des Abschnitts Erzingen – Schaffhausen bereits erbracht hat. Die Elektrifizierung der Strecke zwischen Basel Bad Bf und Erzingen ist *nicht* Gegenstand dieser Vorlage.

2.4.3 Betrieb der Strecke und Einführung Halbstundentakt

In der Absichtserklärung von 2016 wurde im Hinblick auf die Organisation des Betriebes folgendes festgehalten:

«Das Land Baden-Württemberg ist bereit, das bestehende Angebot im IRE-Verkehr Basel–Schaffhausen–Singen auf seine Kosten zu einem durchgehenden Stundentakt auszubauen. Ein Halbstundentakt dieser Linie ist aktuell durch den SPNV-Landesstandard für BW nicht gedeckt und kann daher nicht vom Land BW finanziert werden. Zur Realisierung ist daher eine Finanzierung der Mehrkosten durch die regionalen Partner auf Schweizer und deutscher Seite erforderlich. Dabei sind darstellbare Synergieeffekte, insb. Skalen und Einnahmeeffekte des Halbstundentaktes, in einer Gesamtschau mit einzubeziehen. Sofern heute vom Land Baden-Württemberg bestellte Verkehre durch einen Halbstundentakt entfallen können, werden diese gegengerechnet. Für die gemeinsame, grenzüberschreitende Bestellung der Verkehre, die Erlösbeteiligung und die Ausschreibungsmodalitäten wird eine Arbeitsgruppe unter der Federführung des MVI [Verkehrsministerium] eingerichtet.».

Der Ausbau zum integralen Stundentakt beim IRE Basel Bad Bf–Singen(–Friedrichshafen) ist seit 2016 von Montag bis Sonntag erfolgt. Mit der Inbetriebnahme der Elektrifizierung auf der Strecke von Basel Bad Bf bis Erzingen wird die Strecke von Basel über Schaffhausen bis Konstanz ab Dezember 2027 durchgehend elektrisch befahrbar. Damit können anstelle der heutigen Dieselzüge neu elektrische Triebzüge eingesetzt werden, die bezüglich Beschleunigung und auch hinsichtlich Komfort auf der Hochrheinstrecke einen Generationenwechsel einläuten. Zusätzlich wurde in der Absichtserklärung von 2016 festgehalten, dass Schweizer Abos (GA und Halbtax) auf der Strecke anerkannt werden sollen.

Durch die Elektrifizierung und den Einsatz von modernem Rollmaterial, welches eine Zulassung sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz aufweist, bietet die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke die Chance, den heutigen InterRegioExpress (IRE) Basel Bad Bf–Schaffhausen–Singen nach Konstanz zu verlängern und dort mit dem bereits heute verkehrenden RegioExpress Konstanz–St. Gallen zu einem durchgehenden Zugsangebot zu verknüpfen.

Die Elektrifizierung bringt auch Vorteile für den Betrieb der S-Bahn im Kanton Schaffhausen. Moderne elektrische Triebzüge verfügen über eine hohe Beschleunigung und sind auf einen schnellen Fahrgastwechsel ausgerichtet. Dadurch kann die Pünktlichkeit verbessert werden, wovon wiederum auch die Schaffhauser S-Bahn auf dem Abschnitt Erzingen–Schaffhausen profitiert.

Zur «Finanzierung der Mehrkosten durch die regionalen Partner» wurde in der Zwischenzeit eine Grundlagenvereinbarung zwischen den Partnern abgeschlossen.

2.5 Landesstandard Baden-Württemberg

Das vom Land Baden-Württemberg finanzierte Grundangebot im durchgehenden Verkehr besteht aus einem Stundentakt des IRE [1)]. Dies entspricht zusammen mit der Regionalbahn 30 (Basel–Waldshut–Lauchringen) dem aktuellen Landesstandard; darüberhinausgehende Leistungen werden vom Land Baden-Württemberg momentan nicht finanziert und sind von den Partnern zu tragen.

2.6 ÖPNV-Strategie 2030 (Öffentlicher Personennahverkehr) Baden-Württemberg

Die ÖPNV-Strategie 2030 des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg sieht vor, dass Nahverkehrszüge in Zukunft flächendeckend im Halbstundentakt fahren. Der HBE, respektive dessen Leistung zwischen Basel und Konstanz, wird deshalb voraussichtlich in Zukunft in das Grundangebot nach Landesstandard übernommen werden. Allerdings ist die Finanzierung der ÖPNV-Strategie 2030 in Baden-Württemberg nicht gesichert und es ist aus heutiger Perspektive deshalb unrealistisch, dass der Halbstundentakt im ländlichen Raum vor 2030 eingeführt werden kann. In Bezug auf den HBE heisst das, die Finanzierung des HBE muss bis 2032 über die Grundlagenvereinbarung gesichert werden.

2.7. Postulat 2010/1 Martina Munz Anerkennung GA und Halbtax auf der Strecke Schaffhausen-Basel

Im Postulat von Alt-Kantonsrätin Martina Munz vom 4. Januar 2010 (vom Kantonsrat am 22. Februar 2010 mit 48:0 Stimmen überwiesen) wurde der Regierungsrat eingeladen, mit den zuständigen Behörden und Bahnunternehmen «unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen, damit die schweizerischen GA und Halbtaxabonnemente auf der Strecke zwischen Schaffhausen und Basel ohne Einschränkung anerkennt werden».

Dieses Postulat konnte bisher nicht erfüllt werden, da es als Folge der Anerkennung der schweizerischen GA und Halbtaxabonnements auf der Strecke zwischen Schaffhausen und Basel zu Nachfragesteigerungen kommen soll, was wiederum Auswirkungen auf Betrieb und Erlösverteilung hätte. Da die DB nicht in der Lage ist, die zusätzliche Nachfrage zu bewältigen, konnte die Anerkennung bisher nicht umgesetzt werden.

[1)] Die übrigen Angebote des Nahverkehrs werden in der Vorlage aus Gründen der Lesbarkeit nicht erwähnt; sie werden durch den vorgesehenen HBE nicht negativ beeinflusst.

Erst im Rahmen der Konkretisierung des HBE-Projekts wurde nun auch die Anerkennung von Schweizer Abos und Tarifen als integraler Bestandteil des Projekts verabschiedet. Mit der in dieser Vorlage beantragten Genehmigung der Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung ist dieses Postulat erfüllt und der Regierungsrat beantragt deshalb die Abschreibung.

2.8 Rechtsgrundlage und Finanzkompetenzen

Die anteiligen jährlichen Betriebskosten des Hochrhein-Bodensee-Expresses werden für den Kanton Schaffhausen mit rund 880'000 Franken prognostiziert (Stand: Juli 2023). Dazu kommen anteilige Initialisierungskosten im Umfang von 265’000 Franken, welche bereits im Jahr 2027 anfallen.

Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs sieht gemäss Artikel 13 Abs. 2 vor, dass der Kantonsrat abschliessend über neue jährlich wiederkehrende Ausgaben bis 1 Mio. Franken befindet. Art. 3 Abs. 1 GöV beauftragt den Kanton aufgrund der Nachfrage und des Nachfragepotenzials ein Angebot des regionalen Personenverkehrs zu bestellen.

Der Regierungsrat beabsichtigt bei Zustimmung zur Grundlagenvereinbarung dem Kantonsrat die Mehrkosten für die Einführung der HBE ab 2026 über das ordentliche Budget zu beantragen. Vor der Einführung im Dezember 2027, die für das Budget 2028 ff. wiederkehrende ungedeckte Kosten von rund 880'000 Franken (Stand Juli 2023) mit sich zieht, werden bereits im Jahr 2027 einmalige Kosten fällig.

Die Kosten liegen innerhalb der Kompetenz des Kantonsrates, welcher deshalb abschliessend über die Kosten entscheiden kann.

3. Projektbeschreibung

3.1 Grundlagenvereinbarung

3.1.1 Übersicht Inhalt und Parteien

Basis für die Angebotsverbesserungen auf der Hochrheinstrecke ist die im November 2023 zwischen den Partnern unterzeichnete Grundlagenvereinbarung. Sie regelt die Zusammenarbeit der Partner während der Einführungsperiode von 2028-2032.

Sie regelt verbindlich die gemeinschaftliche Finanzierung der nicht durch Fahrausweiserlöse oder übrige Erlöse gedeckten Kosten im Zusammenhang mit einer fünfjährigen Einführungsphase des Hochrhein-Bodensee-Expresses ab Inbetriebnahme, voraussichtlich im Dezember 2027 bis voraussichtlich Dezember 2032 sowie die diesbezügliche Zusammenarbeit der Partner, insbesondere hinsichtlich der Bestellung und der Fortentwicklung des Angebots nach der Einführungsphase. Überdies werden die Risiken und finanziellen Verpflichtungen in diesem Zusammenhang grundsätzlich geregelt.

Parteien der Grundlagenvereinbarung sind das BAV, das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, die Kantone Basel-Stadt, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie die Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz. Die nachfolgenden Ausführungen in diesem Kapitel beschreiben das Projekt auf den in der Grundlagenvereinbarung vertraglich zwischen den Partnern ausgehandelten Konditionen.

3.1.2 Unterzeichnung und Genehmigung der Grundlagenvereinbarung

Gemäss § 11 (1) tritt diese Grundlagenvereinbarung mit der Unterzeichnung durch alle Partner in Kraft und endet nach einer fünfjährigen Einführungsphase. Gemäss § 7 steht die Vereinbarung unter dem aufschiebenden Vorbehalt, dass die jeweiligen Kreistage der Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz zustimmen, sowie gemäss § 8 unter dem aufschiebenden Vorbehalt der Genehmigung durch den Kantonsrat des Kantons Schaffhausen. Weitere Gremienvorbehalte bestehen nicht. Die Grundlagenvereinbarung wurde im November 2023 von allen Partnern unterzeichnet. In der Zwischenzeit konnten die gemäss § 7 vorgesehenen Gremienvorbehalte der Landkreise Waldshut, Lörrach und Konstanz aufgelöst werden. Gemäss § 6 steht die Vereinbarung seitens des Landes Baden-Württemberg nur noch unter dem Vorbehalt, dass zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den deutschen Partnern eine Vereinbarung über den plafonierten Interessenbeitrag an die Elektrifizierung in der Höhe von 50 Mio. Franken zustande kommt. Daneben braucht es zur Inkraftsetzung nun einzig noch die Genehmigung durch den Kantonsrat des Kantons Schaffhausen.

3.2 Verkehrsangebot Einführungsphase (2027 - 2032)

3.2.1 Grundtakt

Das Bundesland Baden-Württemberg respektive die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bestellt mittels Ausschreibung weiterhin den stündlich verkehrenden IRE auf der Strecke Basel Bad Bf–Schaffhausen–Singen(–Radolfzell–Friedrichshafen–Ulm) als durchgehend betriebenen Grundtakt. Der Grundtakt ist deshalb nicht Gegenstand der Grundlagenvereinbarung.

3.2.2 Angebotsverbesserungen durch das neue Angebot HBE

Halbstündlich versetzt soll ein zweites IRE-Produkt mit nahezu gleicher Haltepolitik auf der Strecke Basel Bad Bf–Schaffhausen–Singen–Radolfzell–Konstanz–St. Gallen(–Herisau) eingeführt werden. Dadurch kann zwischen Basel Bad Bf und Schaffhausen bzw. Radolfzell ein Halbstundentakt realisiert und dank neuen Direktverbindungen für die Reisenden mit einem attraktiven Angebot das Potential der neu elektrifizierten Strecke voll ausgenutzt werden.

Neben den beiden beschleunigten Produkten verkehren auf Teilabschnitten diverse S-Bahn-Linien, welche ebenfalls *nicht* Gegenstand der Grundlagenvereinbarung sind.

Konkret umfassen die Angebotsverbesserungen folgende Elemente:

- Betrieb einer zweistündlichen Verbindung Basel–Schaffhausen–Singen–Konstanz als Ergänzung zum bestehenden IRE-Angebot und Durchbindung dieser neuen Verbindungen auf den heutigen RE («Spangenzug») Konstanz–St. Gallen/Herisau.
- Integration der Hochrhein-Strecke ins Schweizer Tarifsystem. Halbtax- und General-Abonnemente würden dadurch parallel zu den deutschen Fahrausweisen Gültigkeit erlangen.
- Einsatz von modernen, behindertengerechten und umweltfreundlichen Zügen.
- Gute Anschlüsse in andere Zentren. Ein dichterer Takt stellt dabei auf jeden Fall sicher, dass Wartezeiten reduziert werden, gerade auch bei Verpassen des Anschlusses.

Angebot und Betrieb des HBE (siehe grün markierter Kurs) werden isoliert betrachtet, da die übrigen genannten Verkehre in der Region Basel-Hochrhein-Bodensee von den NVBW mittels Ausschreibeverfahren vergeben werden. Nur der grün markierte Kurs ist sodann Gegenstand dieser Vorlage.

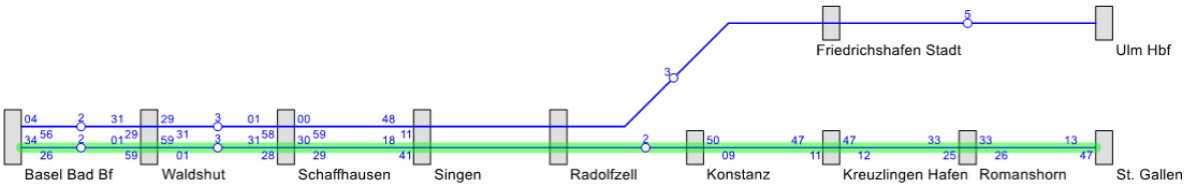

Abbildung 2: geplantes langläufiges Bahnangebot am Hochrhein, HBE grün hervorgehoben.

Der Kanton Schaffhausen erhält damit gleich zwei neue Strecken, deren Angebotsdichte quasi dem Schweizer Standard im Fernverkehr entspricht.

3.2.3 Start mit neun Zugspaaren / Möglichkeit für Angebotsausbau

Die Züge des HBE werden, zumindest in den ersten Jahren, nicht kostendeckend betrieben werden können. Um die ungedeckten Kosten möglichst tief zu halten, wurde zwischen den Partnern ein anfängliches Zugsangebot des HBE von neun Zugspaaren vereinbart.

Für die Zukunft ist mit der gleichen Fahrzeugflotte eine Ausdehnung auf den ganzen Tag möglich, es fallen dann primär Mehrkosten für die zusätzlichen Zugskilometer abzüglich der zusätzlichen Fahrgelderlöse an. Im Rahmen des Schweizerischen Bestellverfahrens sind Anpassungen am Angebot und die Berücksichtigung der Erlöse und damit Abgeltungen einfach möglich. Sollte der Angebotsausbau zu höheren Abgeltungen führen, muss zwischen den Partnern die Finanzierung geregelt werden. In Anbetracht des Nachfrage- und entsprechend Erlöspotentials könnte ein Ausbau für die Besteller auch kostenneutral ausfallen.

3.3 Tarifintegration

Der Umstand, dass die Hochrhein-Strecke bislang nicht im GA- und Halbtax-Gültigkeitsbereich liegt, wird schon lange von verschiedenen Seiten kritisiert. Die Kantone haben deshalb schon im Rahmen der Absichtserklärung den Wunsch nach einer Integration der Hochrheinstrecke in diesen Gültigkeitsbereich geäussert. Das BAV hat diese Anforderung als Bedingung in die Vereinbarung über den Schweizer Beitrag zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke mit aufgenommen und dies fand so auch Eingang in die Grundlagenvereinbarung.

3.4 Finanzierung: Kosten und Beitrag des Kantons

3.4.1 Beitrag an die Betriebskosten über Schaffhauser Territorium

Der Kanton Schaffhausen verpflichtet sich in der Grundlagenvereinbarung, seinen territorialen Anteil an die Finanzierung des Betriebs während einer Einführungsperiode von fünf Jahren (2028 – 2032) beizutragen. Grundsätzlich basieren die konkret zu zahlenden Abgeltungen auf den in den Offerten der SBB GmbH ausgewiesenen Konditionen im Rahmen der im Schweizerischen Bestellverfahren eingereichten Offerten. Um die Abgeltungen schon heute näherungsweise abschätzen zu können, haben die Partner im Juli 2023 eine Richtofferte der SBB GmbH erhalten.

in EUR Jahr	2028	2029	2030	2031	2032
Abgeltungen (Prognose)	**880'364**	**882'085**	**883'709**	**885'228**	**886'640**

Abbildung 3: Prognose Abgeltungen (Anteil Kanton Schaffhausen) gemäss Richtofferte der SBB GmbH

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) finanziert das Angebot über Schweizer Territorium mit. Hier gilt die Regelung der Schweizer Regionalen Personenverkehrs-Bestellung, wobei das BAV die Kantonsquote der betroffenen Kantone im Rahmen der verfügbaren Mittel anpasst.

3.4.2 Beitrag an die Betriebskosten über Deutsches Territorium

Die Bestellerkantone, handelnd durch den Kanton Schaffhausen, erhalten als Besteller der Leistungen auf den deutschen Abschnitten Landesgrenze «Grenzacher Horn»–Erzingen und Landesgrenze Thayngen–Konstanz von der deutschen Seite (Land BW, Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz) und vom Bund jährlich einen Interessenbeitrag zum HBE. Dieser wird jeweils hälftig von der deutschen Seite (Land BW, Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz) bzw. vom Bund finanziert und deckt die ungedeckten Kosten auf den deutschen Abschnitten.

Sollten die tatsächlichen Offerten im Rahmen des Bestellverfahrens zu höheren Betriebskosten als nach der Richtofferte der SBB GmbH führen, ist die deutsche Seite (Land und Landkreise) berechtigt, eine Reduktion des Angebotsumfanges zu verlangen. Dies gilt nicht, wenn die höheren Kosten lediglich eine Steigerung von maximal 5 % über der Inflationsrate gemäss des vom deutschen Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verbraucherpreisindex im Vergleich zu dem von der SBB bei der Erstellung ihrer Richtofferte zugrunde gelegten Preisstand 2023 abbilden.

3.4.3 Einmalbeitrag an die Initialisierungskosten

Neben den Betriebskosten muss sich der Kanton Schaffhausen gemäss der Grundlagenvereinbarung auch an den Initialisierungskosten beteiligen, die im Jahr 2027 anfallen. Die Initialisierungskosten des Produkts (insbesondere Kosten bei der Rollmaterialeinführung) im Vorfeld der Betriebseinführung werden von den deutschen und Schweizer Partnern im Verhältnis der vorgesehenen territorialen Fahrzeugkilometer getragen (gemäss Richtofferte). Die diesbezüglich auf den deutschen Abschnitten anfallenden Kosten werden hälftig vom Bund finanziert. Bei den über Schweizer Territorium anfallenden Kosten haben sich die Kantone anhand von Nutzenüberlegungen auf folgende Aufteilung geeinigt: Appenzell Ausserrhoden 1 %, St. Gallen 18 %, Kanton Thurgau 26 %, Kanton Schaffhausen 32 % und der Kanton Basel-Stadt 23 %.

Gemäss der Richtofferte der SBB GmbH belaufen sich die Vorlaufkosten auf 2.38 Mio. Franken, was demzufolge Kosten von 388’416 Franken für den Kanton Schaffhausen verursacht (Anteil Bund 373‘184 Franken, gemäss heutigem Bundesanteil von 49 %).

3.4.4 Risiken und Eventualverpflichtungen

Im Fall einer fehlenden beziehungsweise wegfallenden Finanzierung ab 2032 und einer dadurch entstehenden Angebotsreduktion, ist das Wiedereinsatzrisiko der für den HBE beschafften Fahrzeugen von den Schweizer Bestellern zu tragen. Sollte eine solche Angebotsreduktion eine Neuberechnung der Wirtschaftlichkeit der Hochrheinelektrifizierung durch die Infrastrukturbetreiberin DB Netz nach sich ziehen, muss das Land Baden-Württemberg einen entsprechenden Ausgleichbeitrag leisten.

Sollte das Angebot des HBE infolge Auslaufen der Grundlagenvereinbarung eingestellt werden, müssten die Bestellerkantone die Abschreibungskosten für die Fahrzeuge so lange über die übrigen Offerten der SBB GmbH tragen, bis die Fahrzeuge einer neuen Verwendung zugeführt werden konnten, maximal aber zwei Jahre.

Da die für den HBE bestellten Fahrzeuge aber aus einer Flotte von 296 Fahrzeugen stammen, die über die ganze Schweiz verteilt im Einsatz sind, ist das Risiko für einen tatsächlichen Stillstand ohne Nutzung sehr gering. Neue Angebote auf anderen Strecken oder der Bedarf an zusätzlichen Kapazitäten dürften für eine nahezu nahtlose Weiterverwendung sorgen.

Kosten, die beim Betreiber durch Verzögerungen beim Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Basel Bad Bf bis Konstanz entstehen, werden entsprechend der Regelung in § 3 Absatz 6 Satz 1 bis 3 der Grundlagenvereinbarung zwischen den Partnern aufgeteilt. Die betroffenen Schweizer Kantone verwenden in diesem Fall den Aufteilungsschlüssel betreffend Vorlaufkosten. Für den Kanton Schaffhausen wären dies dann 32 %.

3.5 Betrieb

3.5.1 Fahrplan-Entwurf

Der Fahrplan sieht zu Betriebsbeginn des HBE folgendes Angebot vor (Züge des HBE fett hervorgehoben). Es ist zu beachten, dass es sich dabei um einen Entwurf handelt:

	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE
Herisau			**06:05**			**08:05**			**10:05**			**12:05**		
Konstanz			**06:51**			**08:51**			**10:51**			**12:51**		
Singen(Htwl)	05:48	06:48	**07:18**	07:48	08:48	**09:18**	09:48	10:48	**11:18**	11:48	12:48	**13:18**	13:48	14:48
Schaffhausen	06:00	07:00	**07:31**	08:00	09:00	**09:31**	10:00	11:00	**11:31**	12:00	13:00	**13:31**	14:00	15:00
Basel	07:03	08:03	**08:34**	09:03	10:03	**10:34**	11:03	12:03	**12:34**	13:03	14:03	**14:34**	15:03	16:03

	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE
Basel	04:56	05:56	**06:26**	06:56	07:56	**08:26**	08:56	09:56	**10:26**	10:56	11:56	**12:26**	12:56	13:56
Schaffhausen	05:59	06:59	**07:29**	07:59	08:59	**09:29**	09:59	10:59	**11:29**	11:59	12:59	**13:29**	13:59	14:59
Singen(Htwl)	06:11	07:11	**07:41**	08:11	09:11	**09:41**	10:11	11:11	**11:41**	12:11	13:11	**13:41**	14:11	15:11
Konstanz			**08:08**			**10:08**			**12:08**			**14:08**		
Herisau			**08:54**			**10:54**			**12:54**			**14:54**		

	HBE	IRE	IRE	**HBE**	IRE	**HBE**	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE
Herisau	**14:05**			**16:05**		**17:05**		**18:05**			**20:05**	
Konstanz	**14:51**			**16:51**		**17:51**		**18:51**			**20:51**	
Singen(Htwl)	**15:18**	15:48	16:48	**17:18**	17:48	**18:18**	18:48	**19:18**	19:48	20:48	**21:18**	21:48
Schaffhausen	**15:31**	16:00	17:00	**17:31**	18:00	**18:31**	19:00	**19:31**	20:00	21:00	**21:31**	22:00
Basel	**16:34**	17:03	18:03	**18:34**	19:03	**19:34**	20:03	**20:34**	21:03	22:03	**22:34**	23:03

	HBE	IRE	IRE	**HBE**	IRE	**HBE**	IRE	**HBE**	IRE	IRE	**HBE**	IRE	IRE
Basel	**14:26**	14:56	15:56	**16:26**	16:56	**17:26**	17:56	**18:26**	18:56	19:56	**20:26**	20:56	21:56
Schaffhausen	**15:29**	15:59	16:59	**17:29**	17:59	**18:29**	18:59	**19:29**	19:59	20:59	**21:29**	21:59	22:59
Singen(Htwl)	**15:41**	16:11	17:11	**17:41**	18:11	**18:41**	19:11	**19:41**	20:11	21:11	**21:41**	22:11	23:11
Konstanz	**16:08**			**18:08**		**19:08**		**20:08**			**22:08**		
Herisau	**16:54**			**18:54**		**19:54**		**20:54**			**22:54**		

Abbildung 4: Musterfahrplan HBE und IRE Basel–Schaffhausen–Singen(–Herisau) gemäss aktuellem Planungsstand im ARPV-Antrag. Abweichung und Anpassungen vorbehalten.

3.5.2 Fahrplanprüfung

Der definitive Fahrplan wird aktuell geprüft und ist im Einvernehmen zwischen den schweizerischen und den deutschen Partnern festzulegen.

Für die Umsetzung des finalen Fahrplans ist eine Kreuzungsstelle in Kesswil TG erforderlich. Das BAV hat die SBB beauftragt, diese Kreuzungsstelle zu planen. Deren Realisierung ist im Rahmen des Angebotskonzepts 2035 vorgesehen und soll bis ca. 2030 umgesetzt sein.

Bis die Kreuzungsstelle Kesswil realisiert ist, braucht es eine Übergangslösung. Diesbezüglich bestätigt das BAV nach Absprache mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg, dass ein zweistündlicher Haltausfall des Seehas an einer nachfrageschwachen Haltestelle in der Übergangsperiode umsetzbar ist. Zudem soll ersatzweise der HBE diesen Halt bedienen. Damit lässt sich die verbindliche Übergabezeit am Bahnhof Konstanz bis zur Inbetriebnahme Kesswil umsetzen.

Es ist ein ganz wichtiges Anliegen der Besteller, diese Prüfung konsequent und möglichst schnell zu finalisieren und abzuschliessen (Trassenkonflikt, dynamische Transition [2)], Störungsmanagement). Das Thema wird im Arbeitskreis DB Netz, Land Baden-Württemberg, BAV, SBB Infrastruktur, und dem Eisenbahn-Planungsbüro sma vorangetrieben.

3.6 Vergabe / Bestellverfahren

3.6.1 Vergabe des HBE nach Schweizer Recht

Das Angebot des HBE zwischen Basel Bad Bf und Konstanz wird durch den Kanton Schaffhausen als federführender Besteller bestellt. Die Vergabe erfolgt ohne Ausschreibung nach Schweizerischem Recht gemäss Art. 28 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG, SR 745.1), d.h. im Rahmen des Schweizerischen Bestellverfahrens, in welchem Bund und Kantone (BAV, SH, BS) das Angebot beim Transportunternehmen als Angebot des Regionalen Personenverkehrs bestellen. Der Betrieb des HBE soll durch die SBB GmbH übernommen werden, da sie bereits über mehrere Standorte entlang der Strecke verfügen und das Lokpersonal für Fahrten auf den Netzen der SBB und der DB ausgebildet ist.

Auf Basis der Offerte des Transportunternehmens (im Jahr 2026) schliessen die Besteller mit der SBB GmbH eine Angebotsvereinbarung nach Art. 21 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (ARPV, SR 745.16) für jeweils zwei Fahrplanjahre ab, welche das Angebot, die Abgeltung der ungedeckten Kosten sowie die Aufteilung zwischen Bund und Kantonen sowie, speziell in diesem Fall, auch den Beiträgen der deutschen Partner regeln. Die deutschen Partner leisten Interessenbeiträge für ihren Anteil an den Kosten. Dessen Höhe ist in der Grundlagenvereinbarung festgelegt (siehe 3.6.2).

3.6.2 Konzession

Die SBB GmbH übernimmt die Marktverantwortung und damit die Konzession für das gesamte IRE-Angebot zwischen Basel–Konstanz–St. Gallen ab 2028, d.h. auch für den bestehenden Spangenzug Konstanz–St. Gallen, der aktuell durch die Thurbo AG betrieben wird.

3.6.3 Rollmaterial

Die Beschaffung der benötigten Fahrzeuge erfolgt als Einlösung einer Option im Rahmen der Ersatzbeschaffung von Rollmaterial für Thurbo, SBB und Regio Alpes. Es handelt sich dabei um Züge vom Typ «Flirt Evo» von Stadler Rail mit einer Länge von 75 m. Die Kapazität beträgt 146 Sitzplätze (28 1. Klasse, 118 2. Klasse) und 217 Stehplätze; total 363 Fahrgäste.

[2)] Automatische Umschaltung der Sicherungssysteme beim Wechsel zw. DB- und SBB-Netz während der Fahrt; erforderte bisher häufig einen Halt (statische Transition)

Das Rollmaterial ist kompatibel mit der künftigen Flotte der Thurbo und von SBB Regionalverkehr. Damit ist sichergestellt, dass betrieblich flexibel auf Ereignisse reagiert werden kann. Zudem kann der HBE von der positiven Wahrnehmung der Marke «SBB» aus Kundensicht profitieren.

Im Planungsprozess wurden unterschiedliche Angebots- und Betriebskonzepte erarbeitet sowie deren Bedarf an Fahrzeugen ermittelt. Mit den vorliegenden Kapazitätsanforderungen resultiert bei jeder Fahrplankonstellation zwischen Basel Bad Bf und St. Gallen stets ein Fahrzeugbedarf von zehn Fahrzeugen. Die Kompositionen wenden an den Linienenden jeweils in sich. Stärken / Schwächen respektive das Ein- und Aussetzen von Fahrzeugen ist jeweils an den beiden Linienenden möglich. Die Produktion dieses Angebots erfordert sechs Grundumläufe sowie drei Verstärkungsfahrzeuge (zusätzliche Kapazität in der Hauptverkehrszeit) und ein Reservefahrzeug (Instandhaltung).

Abbildung 5: Neues Rollmaterial «Flirt Evo» für den Hochrhein-Bodensee-Express. Quelle: Stadler Rail AG.

3.7 Lenkungskreis / Entwicklung des Angebots

Die Projektpartner sind überzeugt, dass der HBE nach einer fünfjährigen Einführungsphase am Markt gut aufgenommen sein wird. Deshalb konzentriert sich die Grundlagenvereinbarung gemäss Abschnitt 3.1 auf diese Einführungsphase.

Für die Zeit nach der Einführungsphase wird ein Lenkungskreis unter Federführung des Kantons Schaffhausen geschaffen, der einvernehmlich Vorschläge für eine Fortführung der gemeinschaftlichen Finanzierung des Verkehrsangebotes des HBE über 2032 hinaus entwickeln und diese den Partnern rechtzeitig, d.h. vor einer neuen Bestellperiode, zur Beschlussfassung in ihren zuständigen Gremien vorlegt.

Der Lenkungskreis hat das Verkehrsangebot des HBE in den Fahrplanjahren 2028 bis 2032 insbesondere hinsichtlich der Fahrgastnachfrage zu eruieren und hieraus abgeleitet Vorschläge für eine Weiterentwicklung des Angebotes zu entwickeln.

Der Lenkungskreis soll einvernehmlich Vorschläge zur Frage der Vertragsdauer entwickeln, falls sich die Einführung des Verkehrsangebots ab 2028 um ein oder mehrere Jahre verzögert und die Vertragsdauer bzw. -laufzeit deshalb angepasst werden müsste. Einigen sich die Partner nicht bis Ende 2031 vorbehaltlos über eine Fortführung des Verkehrsangebots über 2032 hinaus, wird es nicht mehr bestellt oder in seinem Umfang eingeschränkt.

4. Weitere Rahmenbedingungen für den Hochrhein-Bodensee-Express

4.1 Vergabevereinbarung

Die Kantone Schaffhausen und Basel-Stadt schliessen basierend auf der Grundlagenvereinbarung mit der deutschen Seite eine völkerrechtliche Vereinbarung auf der Basis des «Karlsruher Übereinkommens» ab, in dem der Kanton Schaffhausen als federführende Gebietskörperschaft mit der Bestellung der Leistungen des HBE betraut wird. Das vom Kanton Schaffhausen anzuwendende Vergaberecht richtet sich nach Art. 6 des «Karlsruher Übereinkommens». Da der Schweizer Bund nach dem «Karlsruher Übereinkommen» nicht Partner dieser Vereinbarung werden kann, wird der Schweizer Bundesbeitrag zum HBE auf Schweizer Territorium bilateral mit den Kantonen geregelt.

Die Verhandlungen zur Vergabevereinbarung sind im Januar 2024 gestartet worden.

4.2 ARPV-Antrag zur Bestellung des Rollmaterials

Die Beschaffung von Betriebsmitteln im öffentlichen Verkehr müssen gemäss Artikel 19 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs von den Bestellern bewilligt werden. Am 27. Oktober 2023 hat die SBB eine Betriebsmittelgenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr und die mitbestellenden Kantone beantragt. Darin beantragte sie für das Projekt HBE die Beschaffung von zehn Flirt Evo, was Gesamtkosten von 83.3 Mio. Franken auslöst. Diese Kosten werden anteilmässig auf die Offerten des damit produzierten Angebots verteilt.

Im Falle einer Reduktion oder eines Verzichts auf eine Angebotsbestellung, die zur Folge hat, dass Fahrzeuge überzählig werden, suchen Unternehmen und Besteller gemeinsam eine Lösung. Die dem Unternehmen entstehenden Kosten können während maximal zwei Jahren weiterhin durch die SBB GmbH geltend gemacht werden.

Die effektive Abgeltung der Kosten für das Rollmaterial hängt davon ab, ob im Rahmen des Budgetprozesses vom Kantonsrat ein entsprechendes Budget gesprochen wird. Die Bestätigung bewirkt daher zwar eine grundsätzliche Anerkennung als abgeltungsberechtigte Kosten, nicht jedoch eine Garantie für spätere Zahlungen. Die effektiven Abgeltungen werden im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Betriebsmittel festgelegt.

Der Kanton hat das Betriebsmittelgesuch genehmigt, allerdings steht es seitens des Kantons Schaffhausen unter dem aufschiebenden Vorbehalt der Genehmigung der «Grundlagenvereinbarung über

die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensees-Expresses (HBE)» durch den Kantonsrat des Kantons Schaffhausen.

5. Auswirkungen

5.1 Finanzielle Auswirkungen

Die anteiligen jährlichen Betriebskosten des Hochrhein-Bodensee-Expresses werden für den Kanton Schaffhausen heute mit rund 880'000 Franken prognostiziert (Stand: 07/2023). Dazu kommen anteilige (einmalige) Initialisierungskosten im Umfang von 388’000 Franken, welche bereits im Jahr 2027 anfallen. Massgebend wird die verbindliche Offerte des Transportunternehmens sein, welche im Rahmen des Schweizer Bestellverfahrens im April 2026 eingereicht wird.

Gemäss Art. 11 Abs. 1 GÖV haben die durch ein Angebot des regionalen Personenverkehrs erschlossenen Gemeinden zusammen 25 Prozent an die Aufwendungen zu leisten, welche dem Kanton erwachsen aus Abgeltungen der ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr. Die prognostizierten rund 880‘000 Franken pro Jahr erhöhen die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs und werden zu 25 % den Gemeinden weiterverrechnet.

Zudem könnten Eventualverpflichtungen fällig werden. Diese sind in Kapitel 3.6.4 beschrieben. Das Bundesamt für Verkehr schätzt das Eintreten solcher Verpflichtungen als eher gering ein.

5.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Bewohnerinnen und Bewohner in den Siedlungsgebieten entlang der Hochrheinstrecke erhalten damit attraktive Zugverbindungen in hochwertigem Rollmaterial, hoher Pünktlichkeit und genügend Sitzplatzkapazität. Die Regionalwirtschaft in den Grenzkantonen profitiert durch dichtere Vernetzung und bessere Anschlüsse an andere Gebiete in der Schweiz und Deutschland. Dabei hat die Hochrheinstrecke besonders grosses Potential. Der ÖV ist besonders attraktiv, wo er gegenüber der Strasse einen Vorteil hat. Da sticht die Hochrheinstrecke besonders hervor, da man mit dem ÖV viel schneller ans Ziel gelangt als mit dem Auto.

Die neue Verbindung bringt für den Kanton Schaffhausen eine Stärkung der Ost-West-Einbindung. Schaffhausen wird schneller und öfter erreichbar, Schaffhausen erreicht attraktive Ziele häufiger und zuverlässiger.

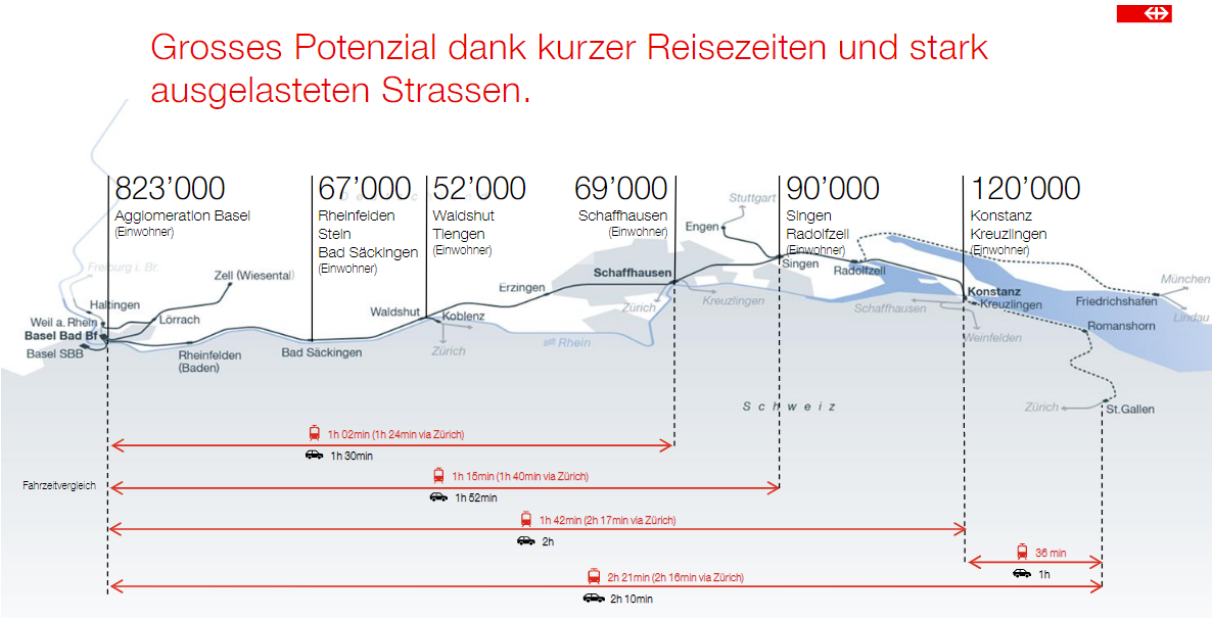

Abbildung 6: Reisezeitvergleich Basel–Ostschweiz. Quelle: SBB GmbH.

5.3 Auswirkungen auf das Klima

Mit der Steigerung der Attraktivität des Bahnangebots auf der Hochrheinstrecke und deren Durchbindung nach St. Gallen entsteht auf einer neuen Achse ein sehr attraktives ÖV-Angebot, das gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) absolut konkurrenzfähig ist. Es ist deshalb zu erwarten, dass es zu einer deutlichen Verlagerung von Fahrten weg vom MIV hin zum öffentlichen Verkehr kommt. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung können so ökologischer abgewickelt werden, was die Emission von Treibhausgasen reduziert.

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem angefügten Beschlussentwurf zuzustimmen sowie das Postulat Munz 2010/01 betreffend Anerkennung GA und Halbtax auf der Strecke Schaffhausen–Basel als erledigt abzuschreiben.

Schaffhausen, 20. Februar 2024

Im Namen des Regierungsrates
Der Präsident
Patrick Strasser

Der Staatsschreiber
Dr. Stefan Bilger

Anhang: Entwurf Beschluss betreffend Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)

Beilage: Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)

Anhang

Beschluss
betreffend Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)

vom …

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

1.

1 Der Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) wird zugestimmt.

2.

1 Dieser Beschluss tritt mit der Annahme durch den Kantonsrat in Kraft.

2 Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, …

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär:

Grundlagenvereinbarung

über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)

zwischen

1. der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das UVEK, dieses vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV),

   - im Folgenden **„Schweizer Bund“** genannt –

2. dem Kanton Schaffhausen, dieser vertreten durch das Baudepartement,

   - im Folgenden **„Kanton Schaffhausen“** genannt –

3. dem Kanton Basel-Stadt, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement,

   - im Folgenden **„Kanton Basel-Stadt“** genannt –

4. dem Kanton Thurgau, vertreten durch das Departement für Inneres und Volkswirtschaft

   - im Folgenden **„Kanton Thurgau“** genannt -

5. dem Kanton St. Gallen, vertreten durch das Volkswirtschaftsdepartement,

   - im Folgenden **„Kanton St. Gallen“** genannt -

6. dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, vertreten durch das Departement Bau und Volkswirtschaft

   - im Folgenden **„Kanton Appenzell Ausserrhoden“** genannt

7. dem Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr,

   - im Folgenden **„Land BW“** genannt –

8. dem Landkreis Waldshut, vertreten durch das Landratsamt,

- im Folgenden **„Landkreis Waldshut“** genannt –

9. dem Landkreis Lörrach, vertreten durch das Landratsamt,

   - im Folgenden **„Landkreis Lörrach“** genannt –

10. dem Landkreis Konstanz, vertreten durch das Landratsamt,

   - im Folgenden **„Landkreis Konstanz“** genannt –

gemeinsam nachfolgend als „Partner“ bezeichnet.

Präambel

Voraussichtlich ab Dezember 2027 wird die gesamte Hochrheinbahn von Basel Badischer Bahnhof (Basel Bad Bf) über Waldshut und Schaffhausen bis Konstanz elektrisch befahrbar sein. Die Partner wollen diese Möglichkeit nutzen, um die auf Schweizer Seite bereits bestehende Regionalexpresslinie (RE) von Herisau nach Konstanz neu bis nach Basel Bad Bf zu verlängern. Die Partner wollen somit im Rahmen ihrer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eine neue internationale Linie im Schienenpersonennahverkehr schaffen. Der Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) soll die gesamte Hochrhein-Bodensee-Region auf nachhaltige Weise besser vernetzen und den wirtschaftlichen sowie kulturellen Austausch zwischen der Schweiz und Baden-Württemberg fördern.

Diese Vereinbarung regelt verbindlich die gemeinschaftliche Finanzierung der nicht durch Fahrausweiserlöse oder übrige Erlöse gedeckten Kosten im Zusammenhang mit einer fünfjährigen Einführungsphase des HBE ab Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2027 bis voraussichtlich Dezember 2032 sowie die diesbezügliche Zusammenarbeit der Partner, insbesondere hinsichtlich der Bestellung und der Fortentwicklung des Angebots nach der Einführungsphase.

Überdies werden die Risiken und finanziellen Verpflichtungen in diesem Zusammenhang grundsätzlich geregelt.

1. Abschnitt: Umfang des Verkehrsangebotes, Bestellverfahren und Finanzierung des HBE von Dezember 2027 - Dezember 2032

§ 1: Verkehrsangebot Einführungsphase

(1) Im Rahmen einer fünfjährigen Einführungsphase des HBE wird ein Angebot von täglich neun durchgehenden Zugpaaren Herisau – St. Gallen – Konstanz – Basel Bad Bf bestellt. Der bereits bestehende stündlich verkehrende RE Herisau – St. Gallen – Konstanz soll ab Dezember 2027 täglich neun Mal über die dann durchgängig elektrifizierte Hochrheinbahn bis Basel Bad Bf verlängert werden. Vorgesehen ist ein Zwei-Stunden-Takt mit je einer Verdichtung am Morgen und am Nachmittag (HVZ) zu einem Stundentakt.

(2) Die definitiven Fahrplanlagen sind im Einvernehmen zwischen den schweizerischen und den deutschen Partnern festzulegen. Die Leistungen sollen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2027 erbracht werden. Es wird angestrebt, fabrikneue Fahrzeuge einzusetzen.

§ 2: Bestellverfahren

(1) Der HBE wird als grenzüberschreitendes Produkt gemäss dem Schweizer Bestellverfahren nach Personenbeförderungsgesetz (PBG) durch den Schweizer Bund und die Kantone Schaffhausen, Basel-Stadt, Thurgau, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden zwischen Herisau und Basel Bad Bf bestellt und soll direkt an die SBB GmbH vergeben werden.

(2) Das Schweizer Bestellverfahren sieht ein zweijähriges Offertverfahren vor.

(3) Die Bestellung der Züge des RE Herisau – Konstanz (im Rahmen des bereits bestehenden RE) ist ebenfalls integrierter Bestandteil dieser Vereinbarung.

(4) Unbeschadet des gemäss Absatz 2 zur Anwendung kommenden zweijährigen Offertverfahrens haben die Partner im Juli 2023 eine Richtofferte der SBB GmbH (siehe Anlage) als potenzieller Betreiberin des HBE erhalten, um die Höhe der Betriebskosten näherungsweise einschätzen zu können (Anlage 1). Sollten die tatsächlichen Offerten gemäss Absatz 2 zu höheren Betriebskosten als nach der Richtofferte der SBB GmbH führen, ist die deutsche Seite (Land und Landkreise) berechtigt, eine Reduktion des in § 1 Absatz 1 festgelegten

Angebotsumfanges zu verlangen. Dies gilt nicht, wenn die höheren Kosten lediglich eine Steigerung von maximal 5 % über der Inflationsrate gemäss des vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Verbraucherpreisindex im Vergleich zu dem von der SBB bei der Erstellung ihrer Richtofferte (vgl. § 3) zugrunde gelegten Preisstand 2023 abbilden.

§ 3: Finanzierung

(1) Die Partner haben – unbeschadet des gemäss § 2 Absatz 1 und Absatz 2 zur Anwendung kommenden zweijährigen Offertverfahrens – im Juli 2023 bei der SBB GmbH als zukünftige Betreiberin des RE Herisau – Konstanz eine Richtofferte nach Artikel 16 Absatz 5 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) für das Verkehrsangebot (siehe Anlage) eingeholt, um die Höhe der nicht gedeckten Kosten einschätzen zu können. Die verbindlichen Abgeltungen ergeben sich mit den definitiven Offerten im Rahmen des Bestellverfahrens.

(2) Die Bestellerkantone (vgl. § 2 Absatz 1), handelnd durch den Kanton Schaffhausen, erhalten als Besteller der Leistungen auf den deutschen Abschnitten 'Landesgrenze „Grenzacher Horn" – Erzingen und Landesgrenze Thayngen – Konstanz von der deutschen Seite (Land BW, Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz) und vom Schweizer Bund jährlich einen Interessenbeitrag zum HBE. Dieser wird jeweils hälftig von der deutschen Seite (Land BW, Landkreise Lörrach, Waldshut und Konstanz) bzw. vom Schweizer Bund finanziert und deckt die ungedeckten Kosten auf den deutschen Abschnitten. Die Fakturierung des auf die deutschen Partnern anfallenden Anteils erfolgt durch den Kanton Schaffhausen jeweils an das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sowie an die Kreise Lörrach, Waldshut und Konstanz zum jeweiligen Tageskurs in Euro. Von dem auf die deutsche Seite entfallenden Anteil tragen das Land 60%, der Kreis Waldshut 21,4 %, der Kreis Lörrach 13,6 % und der Kreis Konstanz 5%. Die Fakturierung des auf die Schweizer Seite anfallenden Anteils erfolgt in Schweizer Franken.

(2a) Bei Zugrundelegung der in Absatz 1 erwähnten Richtofferte und der in Absatz 2 genannten prozentualen Aufteilung ergeben sich mit Preisstand 2023 folgende, von den Landkreisen zu leistenden Beiträge:

Kreis Waldshut: 1.155.307 €

Kreis Lörrach: 734.214 €

Kreis Konstanz: 269.932 €

Diese von den Landkreisen zu tragenden Beiträge werden – beginnend ab 2024 – für die Fahrplanjahre 2028 bis 2032 mit der prozentualen Entwicklung der Steuerkraftsummen der kreisangehörigen Städte/Gemeinden des jeweiligen Landkreises im Sinne von § 38 Absatz 2 Nr. 1 i. V. m. § 38 Absatz 1 des baden-württembergischen Finanzausgleichsgesetzes in der Fassung vom 1. Januar 2023 dynamisiert. Sollten sich nach dem vorstehenden Mechanismus für einen oder mehrere Landkreise in den Fahrplanjahren 2028 bis 2032 geringere nominale Beträge als auf Basis der zweijährigen Offerten ergeben, wird das Delta vom Land BW getragen. In der Anlage 2 findet sich eine Beispielsrechnung hierzu.

(2b) Sollte das Land BW im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel während der Einführungsphase des HBE sein Schienenpersonennahverkehrs-Zielkonzept in Bezug auf das landesweite Expressnetz anpassen und sich hieraus Verbesserungen für den Expressverkehr im Abschnitt Basel-Singen ergeben (z.B. Halbstundenstadt zur Hauptverkehrszeit oder ganztägiger Halbstundentakt beim Express statt Stundentakt) werden die Beiträge der Landkreise gemäss Absatz 2a zu Lasten des Landes BW entsprechend verringert beziehungsweise aufgehoben. Diese Regelung gilt nur im Verhältnis zwischen dem Land BW und den Landkreisen.

(2c) Die deutsche Seite schließt mit den Kantonen Schaffhausen und Basel-Stadt eine völkerrechtliche Vereinbarung auf der Basis des „Karlsruher Übereinkommens“, in dem der Kanton Schaffhausen als federführende Gebietskörperschaft und der deutsche Interessenbeitrag gemäss dieser Vereinbarung festgelegt wird. Das vom Kanton Schaffhausen anzuwendende Vergaberecht richtet sich nach Art. 6 des „Karlsruher Übereinkommens“. Da der Schweizer Bund nach dem „Karlsruher Übereinkommen“ nicht Partner dieser Vereinbarung werden kann, wird der Schweizer Bundesbeitrag zum HBE auf Schweizer Territorium bilateral mit den Kantonen geregelt.

(3) Die Finanzierung des Angebotes auf den Schweizer Abschnitten Basel Bad Bf – Landesgrenze „Grenzacher Horn“, Landesgrenze Erzingen – Thayngen und Konstanz – Herisau werden von den Kantonen Schaffhausen, Basel-Stadt, Thurgau, St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden sowie dem Schweizer Bund auf den jeweiligen kantonalen Territorien finanziert. Hier gilt die Regelung der Schweizer Regionalen Personenverkehrs-Bestellung, wobei der Schweizer Bund die Kantonsquote der betroffenen Kantone im Rahmen der verfügbaren Mittel anpasst.

(4) Der Landkreis Konstanz leistet dem Betreiber einen Interessenbeitrag von 10% an den ungedeckten Kosten für den Abschnitt Konstanz – St. Gallen – Herisau. Der Interessenbeitrag der Stadt Konstanz an den ungedeckten Kosten wird in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

(5) Die Partner vereinbaren die Integration des HBE in das Schweizer Tarifsystem, die Tarifierung und Fahrradmitnahme entsprechend der Regelungen des Landes BW und die Anerkennung des Deutschlandtickets, sofern dem Betreiber des HBE hierfür ein Nachteilsausgleich gewährt wird. Alle diesbezüglichen Kosten sind in der Richtofferte des Betreibers bereits eingerechnet.

(6) Die Initialisierungskosten des Produkts (insbesondere Vorlaufkosten Rollmaterialeinführung) im Vorlauf der Betriebseinführung werden von den Deutschen und Schweizer Partnern im Verhältnis der vorgesehenen territorialen Fahrzeugkilometer getragen (gemäss Richtofferte). Die diesbezüglich auf den deutschen Abschnitten anfallenden Kosten werden hälftig vom Schweizer Bund finanziert. Die andere Hälfte wird von den deutschen Partnern anteilig entsprechend der Aufteilung in Absatz 2 getragen. Vorbehaltlich der tatsächlichen Offerte gemäss § 2 Absatz 2 sind hiernach (gemäss Richtofferte) von den deutschen Partnern folgende Anteile an den Initialisierungskosten zu tragen:

Baden-Württemberg:	488.249 €
Landkreis Waldshut:	174.143 €
Landkreis Lörrach:	110.670 €
Landkreis Konstanz:	40.688 €

(7) Die Kantone haben sich anhand von Nutzenüberlegungen auf folgenden Kostenteiler betreffend die von ihnen zusammen mit dem Schweizer Bund zu tragenden Initialisierungskosten (von insgesamt 34,8% der gesamten Initialisierungskosten) geeinigt: der Kanton Appenzell Ausserrhoden trägt 1%, der Kanton St. Gallen 18%, der Kanton Thurgau 26%, der Kanton Schaffhausen 32% und der Kanton Basel-Stadt 23% dieser Kosten. Der Kostenteiler berücksichtigt, dass zwischen Konstanz und Herisau das Angebot nicht ausgebaut wird und dass der HBE voraussichtlich nur während 5 Jahren bis nach Herisau verkehren wird.

2. Abschnitt: Weiterentwicklung und Finanzierung des Verkehrsangebotes des HBE ab 2033

§ 4: Lenkungskreis

(1) Zum Zwecke einer Überprüfung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebots richten die Partner einen Lenkungskreis ein. Der Lenkungskreis besteht aus zehn Mitgliedern (Repräsentanten der Partner).

(2) Die Repräsentanten des Lenkungskreises werden von den Partnern entsandt. Der Repräsentant des Kantons Schaffhausen ist zugleich der Vorsitzende des Lenkungskreises.

(3) Der Vorsitzende koordiniert die Zusammenarbeit der Partner.

(4) Der Lenkungskreis findet mindestens jährlich statt.

(5) Die Sitzungen des Lenkungskreises sollen in der Regel in Schaffhausen stattfinden.

(6) Der Lenkungskreis kann zur Wahrnehmung seiner Aufgaben gemäss § 5 Unterarbeitsgruppen einrichten und zu seinen Sitzungen jederzeit Vertreter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, anderen Bestellbehörden und Fachexperten beratend hinzuziehen.

§ 5: Aufgaben des Lenkungskreises

(1) Der Lenkungskreis hat das Verkehrsangebot des HBE in den Fahrplanjahren 2028 bis 2032 insbesondere hinsichtlich der Fahrgastnachfrage zu eruieren und hieraus abgeleitet Vorschläge für eine Weiterentwicklung des Angebotes zu entwickeln.

(2) Der Lenkungskreis soll einvernehmlich Vorschläge für eine Fortführung der gemeinschaftlichen Finanzierung des Verkehrsangebotes des HBE über 2032 hinaus entwickeln und diese den Partnern rechtzeitig, d.h. vor einer neuen Bestellperiode, zur Beschlussfassung in ihren zuständigen Gremien vorlegen.

(3) Der Lenkungskreis soll einvernehmlich Vorschläge zur Frage der Vertragsdauer entwickeln, wenn sich die Einführung des Verkehrsangebots ab 2028 um ein oder mehrere Jahre verzögert und die Vertragsdauer bzw. –laufzeit deshalb angepasst werden muss. Einigen sich die Partner nicht bis Ende 2031 vorbehaltlos über eine Fortführung des Verkehrsangebots über 2032 hinaus, wird es nicht mehr bestellt oder in seinem Umfang eingeschränkt.

3. Abschnitt: Sonstige Regelungen

§ 6: Vorbehalt des Landes Baden-Württemberg

Die Vereinbarung steht seitens des Landes unter dem Vorbehalt, dass zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den deutschen Partnern eine Vereinbarung über einen von der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu leistenden, plafonierten Interessenbeitrag in Höhe von 50 Mio. CHF an den Infrastrukturkosten der Hochrheinelektrifizierung zustande kommt.

§ 7: Gremienvorbehalt der Landkreise Waldshut, Lörrach und Konstanz

(1) Diese Vereinbarung steht seitens der Landkreise Waldshut, Lörrach und Konstanz unter dem aufschiebenden Vorbehalt, dass die jeweiligen Kreistage dem auf diese Landkreise jeweils gemäss § 3 entfallenden Anteil an der gemeinschaftlichen Finanzierung des Verkehrsangebotes in den Jahren 2028 bis 2032 zustimmen.

(2) Die Landkreise Waldshut, Lörrach und Konstanz informieren den Schweizer Bund und den Kanton Schaffhausen bis spätestens zum 31. Dezember 2023 schriftlich, falls eine entsprechende Zustimmung gemäss § 7 Absatz 1 nicht erfolgt ist. Wird eine entsprechende Information bis zum 31. Dezember 2023 unterlassen, gilt der Vorbehalt gemäss § 7 Absatz 1 in Bezug auf den jeweils unterlassenden Landkreis als aufgelöst.

§ 8: Gremienvorbehalt der Schweizer Kantone

Kanton Schaffhausen: Diese Vereinbarung steht seitens des Kantons Schaffhausen unter dem aufschiebenden Vorbehalt der Genehmigung durch den Kantonsrat des Kantons Schaffhausen beziehungsweise durch eine Volksabstimmung (abhängig von der Verpflichtungshöhe).

§ 9: Schlichtung und Gerichtsstand

(1) Die Parteien sind bestrebt, Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung möglichst einvernehmlich im Lenkungskreis beizulegen.

(2) Sollten Streitigkeiten im Lenkungskreis nicht beigelegt werden können, werden der Schweizer Bund sowie die Kantone Schaffhausen, Basel-Stadt, Thurgau, St. Gallen, Appenzell-Ausserrhoden einerseits und das Land sowie die Landkreise Waldshut, Lörrach und Konstanz andererseits jeweils einen Schlichter berufen. Die beiden Schlichter sollen einen gemeinsamen Vorschlag zur Beilegung der Streitigkeit unterbreiten.

(3) Gerichtsstand für Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung ist Schaffhausen. Es gilt das Schweizer Recht.

§ 10: Vorgehen im Fall einer fehlenden bzw. wegfallenden Finanzierung ab 2032

Die Partner sind sich bewusst, dass eine ausbleibende Verständigung gemäss § 5 Absatz 3 Satz 2 die Einstellung oder Reduzierung des unter § 1 Absatz 1 festgelegten Angebots des HBE zur Folge haben kann. Sollte eine solche Angebotsreduzierung einen Minderbedarf der für den HBE beschafften Fahrzeuge bedeuten, ist das Wiedereinsatzrisiko von den Schweizer Bestellern zu tragen. Sollte eine solche Angebotsreduzierung eine Neuberechnung der Wirtschaftlichkeit der Hochrheinelektrifizierung durch die Infrastrukturbetreiber DB Netz und/oder DB Station&Service nach sich ziehen, ist ein entsprechender Ausgleichsbetrag vom Land BW zu tragen.

§ 11: Laufzeit; Tragung von Risiken bei Verschiebung der Einführungsphase

(1) Diese Vereinbarung tritt unter Vorbehalt von § 7 und 8 mit seiner Unterzeichnung durch alle Partner in Kraft und endet mit Abschluss der fünfjährigen Einführungsphase des HBE zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2032.

(2) Sollten sich die Partner über eine Fortführung der gemeinschaftlichen Finanzierung des Verkehrsangebotes des HBE über 2032 hinaus verständigen, sind die entsprechenden Modalitäten bis spätestens Ende 2031 in einer Anschlussvereinbarung festzulegen.

(3) Kosten, die beim Betreiber durch Verzögerungen beim Ausbau- und der Elektrifizierung der Strecke Basel Bad Bf. bis Konstanz entstehen, werden entsprechend der Regelung in § 3 Absatz 6 Satz 1 bis 3 zwischen den Partnern aufgeteilt. Die Kantone verwenden diesfalls den Aufteilungsschlüssel betreffend Vorlaufkosten (vgl. § 3 Absatz 7).

§ 12: Ausblick

Die Partner sind bestrebt, das Verkehrsangebot über die Dauer dieser Vereinbarung hinaus weiterzuentwickeln, sollte es sich während der fünfjährigen Dauer als erfolgreich erweisen.

Anlagen: Anlage 1: Richtofferte der SBB GmbH (24.07.2023)

Anlage 2: Berechnungsbeispiel zu § 3 Absatz 2a
Anlage 3: BAV Bestätigung Genehmigungsantrag SBB GmbH (Entwurfsfassung; Unterzeichnung erfolgt nach Unterzeichnung Grundlagenvereinbarung)

Dr. Peter Füglistaler

Direktor

Bundesamt für Verkehr

Bern, den 16. 11. 23

Martin Kessler

Regierungsrat

Kanton Schaffhausen

Schaffhausen, den 13.11.2023

Esther Keller

Regierungsrätin

Kanton Basel-Stadt

Basel, den 15. 11. 23

Walter Schönholzer

Regierungsrat

Kanton Thurgau

Frauenfeld, den 13. 11. 2023

Departement für Inneres und Volkswirtschaft · Kanton Thurgau

Beat Tinner

Regierungsrat

Kanton St. Gallen

St. Gallen, den 14. 11. 2023

Dölf Biasotto

Regierungsrat

Kanton Appenzell Ausserrhoden

Herisau, den 14. 11. 2023

Berthold Frieß

Amtschef

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Stuttgart, den 10. 11. 23

Berthold Frieß

Dr. Martin Kistler

Landrat

Landkreis Waldshut

Waldshut, den 10. 11. 2023

Marion Dammann

Landrätin

Landkreis Lörrach

Lörrach, den 10. 11. 2023

Marion Dammann

Zeno Danner

Landrat

Landkreis Konstanz

Konstanz, den 13.11.2023 Zeno Danner