

**Bericht und Antrag der ständigen Kommission für  
grenzüberschreitende Zusammenarbeit (GrüZ) betreffend  
Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung über die  
Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb  
des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE)**

24-119

vom 24. Mai 2024

---

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die GrüZ hat die Vorlage des Regierungsrats vom 20. Februar 2024 (ADS 24-31) betreffend Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) an einer Sitzung beraten. Die Vorlage wurde von Regierungsrat Martin Kessler und René Meyer, Leiter Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, vertreten und erläutert. Für die Administration und Protokollierung war Nadine Frei, Leiterin Koordinationsstelle für Aussenbeziehungen, verantwortlich.

## **1 Ausgangslage/Eintreten**

Die GrüZ war bereits in ihrer Sitzung vom 30. Oktober 2023 vom zuständigen Regierungsrat Martin Kessler und dem Leiter der Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr über den Stand der Verhandlungen und die beabsichtigte Unterzeichnung zur Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) in Kenntnis gesetzt worden. Im November 2023 wurde die Grundlagenvereinbarung von allen Vertragspartnern unterschrieben, vorbehaltlich der Zustimmung des Kantonsrates des Kantons Schaffhausen zur Inkraftsetzung. Es wurde einstimmig auf die Vorlage eingetreten.

## **2 Detailberatung**

Der Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) als Leuchtturmprojekt der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, verbindet auf der Achse St. Gallen (bzw. ab Herisau) - Basel Bad Bf. die Mittelzentren Konstanz, Radolfzell, Singen, Schaffhausen, Waldshut-Tiengen, Rheinfelden und erschliesst die Regionen mit Direktverbindungen deutlich besser. Auch ist dadurch eine Entlastung des Verkehrsknotens Zürich zu erwarten. Der HBE ist Bestandteil des IBK-Strategieprojekts BODANRAIL 2045. Dessen Ziel ist ein verbesserter, grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr im Bodenseeraum.

Der bereits bestehende Grundtakt von Basel nach Ulm wird nach der Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Basel und Erzingen (Ende 2027) bis Singen bzw. Radolfzell im Stundentakt aufrechterhalten, allerdings dann mit elektrischen Triebzügen. Dessen Weiterführung

nach Ulm ist abhängig von der Fertigstellung der Elektrifizierung der Teilstrecke zwischen Radolfzell und Friedrichshafen (Bodensee-Gürtelbahn), die frühestens ab ca. 2032 umgesetzt sein wird. In der Vorlage geht es um den zweiten Takt, den sog. Spangenzug, der heute bereits zwischen Herisau und Konstanz fährt. Dieser Zug wird künftig zweistündlich als Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) bis nach Basel Bad Bf verlängert. Für die Strecke Basel – Schaffhausen resultiert daraus - zusammen mit dem Grundtakt - gemäss Fahrplanentwurf S. 13, ein zeitenweiser ½ Std-Takt (Details zum Fahrplan sind noch in Abklärung). Weil der Zug von Basel nach St.Gallen/Herisau zwischen zwei Schweizer Städten fahren wird, erfolgt die Vergabe nach Schweizer Recht (Schweizer Bestellverfahren nach Personenbeförderungsgesetz). Für den HBE kommen neue Triebzüge (von StadlerRail) der SBB GmbH zum Einsatz. Die vorliegende Grundlagenvereinbarung betrifft weder den Grundtakt noch die Infrastruktur (Elektrifizierung etc.), sondern nur den Betrieb des HBE Verstärkertaktes. Was die Realisierung der Infrastrukturmassnahmen (Elektrifizierung und Ausbau der Bahnhöfe zwischen Basel und Erzingen) anbelangt, so liegt die Vereinbarung zur Mitfinanzierung für die Infrastruktur über den Bahninfrastrukturfonds (BIF, Ausbauschnitt 2035) bereits unterschriftsreif vor. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) steuert pauschal 50 Mio. Fr. bei. Die Unterzeichnung wird der Bundesrat (BR A. Röstli) mit dem Baden-Württembergischen Verkehrsminister W. Hermann in den nächsten Wochen, voraussichtlich bis Ende Oktober 2024, vornehmen. Der Grundtakt wird durch das Land Baden-Württemberg (BW) im Wettbewerbsverfahren vergeben.

### **Grundlagenvereinbarung**

Die Grundlagenvereinbarung wurde eingehend erläutert und besprochen. Sie ist bereits von allen Partnern unterschrieben und ratifiziert worden, einzig in Schaffhausen steht nun noch die Ratifizierung an. Sie regelt die Zusammenarbeit der Partner während der Einführungsperiode von 2028 bis 2032. Die Verhandlungen zur Finanzierung des HBE sei zwischen den zehn Partnern äusserst herausfordernd gewesen. Mit der Zusage, dass der Schweizer Bund (BAV) in den ersten fünf Jahren 50% der Betriebskosten auch auf deutschem Territorium übernimmt, konnte der Durchbruch erzielt und die nächsten Schritte eingeleitet werden.

Damit die Züge rechtzeitig zur Verfügung stehen, erfolgte im Dezember 2023 die Bestellung des Rollmaterials auf eigenes Risiko der SBB (infolge des Vorbehalts der Zustimmung des Kantonsrats Schaffhausen). Aktuell laufen noch weitere Verhandlungen mit dem Land BW für zwei Vereinbarungen: einerseits eine Vereinbarung unter dem Karlsruher-Abkommen, welche die Details der Schweizer HBE-Vergabe, Zahlungsströme etc. regelt. Daneben ist der Kanton Schaffhausen mit dem Verkehrsministerium BW daran, die Vergabe der S-Bahn-Strecke Schaffhausen - Erzingen ebenfalls nach Schweizer Bestellverfahren zu vergeben. Dies ist deshalb möglich, weil die Strecke zum überwiegenden Teil auf Schweizer Territorium liegt und keine deutschen Orte erschliesst.

Der Einsatz von Dieselfahrzeugen sei auf der (dann elektrifizierten) Strecke zwar theoretisch möglich, hingegen weder wünschenswert noch realistisch.

### **Kosten für Gemeinden und Kanton**

Bezugnehmend auf das Gesetz über die Förderung des ÖV [743.100] bestellt der Kanton aufgrund der Nachfrage und des Nachfragepotenzials ein Angebot des regionalen Personenverkehrs, worunter auch der HBE fällt. Die Gemeinden haben zusammen 25 % an die ungedeckten Kosten zu leisten. Siehe dazu Art. 11 Abs. 1 (GÖV): «Die durch ein Angebot des regionalen Personenverkehrs erschlossenen Gemeinden haben zusammen 25 Prozent an die Aufwendungen zu leisten, welche dem Kanton erwachsen aus: a) Abgeltungen der ungedeckten Kosten im regionalen Personenverkehr,...».

In die Kompetenz des Kantonsrats fallen neue, jährlich wiederkehrende Ausgaben bis zu 1 Mio. Fr. Die Ausgaben für den HBE werden ab dem Budget 2027 (einmalige Initialisierungskosten) und ab Budget 2028 (Betriebskosten) in den regulären Budgetprozess aufgenommen.

Die jährlichen Betriebskosten (ab 2028) werden heute auf rund 880'000 Fr. prognostiziert. Dazu kommen einmalige Initialisierungskosten im Umfang von rund 265'000 Fr., gemäss heutiger Prognose. Allenfalls müssten noch zusätzliche Lokführer ausgebildet werden, dann würde sich dieser Beitrag noch um rund 78'000 Fr. (Anteil Schaffhausen) erhöhen. (Der auf Seite 3 und 17 der Vorlage genannte Betrag von 388'000 Fr. ist nicht korrekt.) Es ist jedoch zu beachten, dass die finalen Beiträge an Initialisierungs- und Betriebskosten gemäss Schweizerischem Bestellverfahren erst im Rahmen des Offertverfahrens festgelegt werden. Der Kantonsrat entscheidet zum jetzigen Zeitpunkt lediglich über die Unterzeichnung der Grundlagenvereinbarung. Es wurde diskutiert, ob die anfallenden Kosten für den Kanton Schaffhausen nicht im Beschluss erwähnt werden müssten. Im Beschluss bei Beschlussziffer I gehe es nicht um den Betrag, sondern um die Genehmigung der Grundlagenvereinbarung als solches. Die effektiven Kosten werden zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen des Budgets (erstmalig 2026 für das Budget 2027) beschlossen. Die jährlichen Betriebskosten würden somit mit dem Budget beantragt und damit unter dem Vorbehalt des Budgetbeschlusses stehen. Gemäss der Richtofferte (Beilage 1 der Grundlagenvereinbarung) sind jährliche Kostensteigerungen von 1.4% berücksichtigt.

Die einmaligen Initialisierungskosten von ca. 265'000 Fr. werden vom Kanton getragen, die Gemeinden müssen sich nur an den Abgeltungen der ungedeckten Kosten für den Betrieb im regionalen Personenverkehr beteiligen. Die Grundlagenvereinbarung regelt diese Finanzierung für die ersten fünf Jahre. Diskutiert wurde in der Kommission auch, ob der für die Anfangsphase beschlossene Finanzierungsschlüssel, nicht doch noch für längere Zeit zur Anwendung kommen könnte. Denn nur aufgrund des grosszügigen Angebots des BAV, 50% der Betriebskosten von den deutschen Partnern zu übernehmen, konnte die Vereinbarung für diese Einführungsphase abgeschlossen werden. Die Regierung vertritt die Meinung, dass die

Seite | 3

voraussichtlich gute Nachfrage auf der Strecke, zusammen mit dem Ziel des Landes BW, sein Angebot im Schienenpersonenverkehr stark auszubauen, dazu führen werde, dass der Abgeltungsbedarf sinke und man deshalb für die Finanzierung des Betriebs nach der Einführungsphase eine Lösung finden werde, in der die deutsche Seite ihren Anteil selbst übernehmen. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der HBE dazu beitragen werde, die Verkehrsprobleme entlang der Achse, insbesondere im Raum Waldshut - Basel, zu lösen.

Von deutscher Seite wurde gem. Grundlagenvereinbarung § 2: Bestellverfahren die Klausel von Kosten «5% über Inflationsrate» gewünscht. Sollten die tatsächlichen Offerten zu deutlich höheren Betriebskosten führen, ist die deutsche Seite berechtigt, eine Reduktion des Angebotsumfangs (Anzahl verkehrender Züge) zu verlangen. Dies gilt allerdings nicht, wenn die höheren Kosten lediglich eine Steigerung von maximal 5 % über der Inflationsrate gemäss des vom Statistischen Bundesamts veröffentlichten Verbraucherpreisindex im Vergleich zu dem von der SBB bei der Erstellung ihrer Richtofferte zugrunde gelegten Preisstand 2023 abbilden. Die Kommission fragte nach einer Präzisierung dieses Paragraphen. Dies sei wie folgt zu verstehen: Das BAV schreibt dazu am 29.5.2024: «Die deutsche Seite kann eine Angebotsreduktion verlangen, wenn die Offerte mehr als 5% höher ist, als die Inflation (Stand 2023) bis zum Start des Betriebs. Somit wird die Inflation von Preisstand 2023 bis zur Einführung als Grundlage genommen. Erst wenn dann zusätzlich nochmal über 5% Kostensteigerungen dazukämen, würde dieser Vorbehalt der deutschen Seite greifen.»

### **Weitere Schritte**

Die Strecke zwischen Erzingen und Basel wird in den nächsten Jahren elektrifiziert und verschiedene Bahnhöfe ausgebaut, sie bleibe aus Kostengründen aber einspurig mit Kreuzungsstellen.

Der Lenkungskreis, dessen Vorsitz beim Kanton Schaffhausen liegen wird, hat den Auftrag, die Entwicklung des HBE zu begleiten und Vorschläge zur Finanzierung nach Ende der Einführungsperiode zu erarbeiten. Eine weitere Aufgabe des Lenkungskreises ist es, im Falle von Verzögerungen beim Infrastrukturprojekt (Elektrifizierung) Massnahmen anzustreben.

Bezüglich Tarifintegration ins Schweizer Tarifsysteem wird die gesamte Strecke Basel bis Konstanz einbezogen. Die Verhandlungen sind dahingehend geführt worden, dass die Tarifintegration für die gesamte Strecke zu Anwendung kommt. Die Schweizer Abos GA und Halbtax werden auf der gesamten Strecke zwischen Basel und Konstanz gültig sein. Auch hier sind die Verhandlungen abgeschlossen und die Unterzeichnung steht an.

### 3 Schlussabstimmung

Die Mitglieder der GrüZ folgten den Anträgen der Vorlage einstimmig nach vorhergehender Beratung.

- Mit 7 : 0 Stimmen empfiehlt die ständige Kommission für grenzüberschreitende Zusammenarbeit GrüZ dem Kantonsrat, die Vorlage ADS 24-31 samt Anhang betreffend Grundlagenvereinbarung über die Finanzierung der Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) ohne Änderungen zur Annahme.
- Mit 7 : 0 Stimmen empfiehlt die ständige Kommission für grenzüberschreitende Zusammenarbeit GrüZ dem Kantonsrat, das Postulat 2010/1 von Martina Munz vom 4. Januar 2010 betreffend Anerkennung GA und Halbtax auf der Strecke Schaffhausen – Basel abzuschreiben.

Die Kommission kommt zum Schluss, mit dem HBE wird die Ost-West-Achse entlang des Hochrheins gestärkt. Auf dieser Achse wird Schaffhausen als Knoten eine verkehrstechnisch wichtige Rolle beigemessen. Gleichzeitig rücken Regionen zusammen, indem Pendlerwege kürzer und attraktiver werden. Die Region Schaffhausen wird daraus auch wirtschaftlich und kulturell profitieren.

Für die GrüZ:

*Irene Gruhler Heinzer (Präsidentin)*  
*Michael Mundt (Vizepräsident)*  
*Urs Capaul*  
*Hansueli Graf*  
*Lorenz Laich*  
*Andrea Müller*  
*Regula Salathé*

### Anhang

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



## **Beschluss**

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

vom ...

---

*Der Kantonsrat Schaffhausen*

*beschliesst:*

#### **1.**

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

#### **2.**

<sup>1</sup> Dieser Beschluss tritt mit der Annahme durch den Kantonsrat in Kraft.

<sup>2</sup> Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, ...

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär: