

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat
betreffend Zusammenführung der VBSH und der RVSH
(VBSH und RVSH – Ein Bus, ein Dach, ein Unternehmen)**

17-60

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag betreffend Zusammenführung der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH) des Kantons und der städtischen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH). Die beiden Verkehrsbetriebe sollen in eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen zusammengeführt werden. Der Regierungsrat und der Stadtrat Schaffhausen sind der Überzeugung, dass mit der Zusammenführung der RVSH und der VBSH ein starkes, in Schaffhausen verankertes und mit Kanton und Gemeinden eng verbundenes Unternehmen für den öffentlichen Verkehr geschaffen wird. Die Arbeitsplätze und die ÖV-Kompetenz bleiben vor Ort erhalten. Voraussetzung der Zusammenführung ist insbesondere die Aufhebung des Gesetzes über die Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen vom 21. August 2000 (SHR 744.100). Dem Beschluss im Anhang schicken wir folgende Erläuterungen voraus:

1. Zusammenfassung

Die VBSH und die RVSH sind aufgrund der gemeinsamen Geschäftsführung und dem gemeinsamen Depot in den letzten Jahren stark zusammengewachsen. Die rechtliche Zusammenführung der beiden Unternehmen unter einem Dach ist folgerichtig und sinnvoll, weil damit verbliebene Doppelspurigkeiten beseitigt werden können. Unter dem Motto «Zusammenführen, was zusammengehört» weist die Zusammenführung folgende Eckpunkte auf:

– Öffentlich-rechtliche Anstalt als geeignete, mehrheitsfähige Rechtsform

Die «selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt» wurde nach Prüfung mehrerer Varianten als geeignetste und auch in anderen Kantonen bewährte Rechtsform für das neu zu bildende Unternehmen ermittelt. Im Vergleich zur Aktiengesellschaft kann die öffentliche Hand bei einer öffentlich-rechtlichen Anstalt stärker Einfluss nehmen.

– Besitzstandswahrung und einheitliche Arbeitsbedingungen

Alle Mitarbeitenden erhalten unterbruchsfrei einheitliche Arbeitsverträge nach Obligationenrecht mit Besitzstandswahrung. Mit den Sozialpartnern wurde einvernehmlich ein neuer, für alle geltender Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt. Durch die Zusammenführung werden die Arbeitsplätze auch langfristig in der Region gesichert.

– Anerkannte Strukturen für die Führung, Steuerung und Aufsicht

Die Strukturen der öffentlich-rechtlichen Anstalt wurden nach den neusten Erkenntnissen der «Public Corporate Governance» gestaltet. Eigner der Anstalt ist die Stadt Schaffhausen. Der Grosse Stadtrat legt die gesetzlichen Rahmenbedingungen in einer Organisationsverordnung fest und übt die Oberaufsicht aus. Die Eignervertretung und die Aufsicht werden vom Stadtrat wahrgenommen. Von ihm gewählt wird die Verwaltungskommission (VK). Die Mitglieder der VK sollen nach fachlicher Kompetenz sowie nach regionaler und politischer Ausgewogenheit gewählt werden.

– Zielvereinbarung sorgt für stabile Kosten im Regionalverkehr

Um dem Kanton als Besteller des Regionalverkehrs eine Gewähr für zumindest stabile Kosten zu gewährleisten, wird eine so genannte Zielvereinbarung abgeschlossen. Bei Erreichung der vereinbarten Ziele hat die VBSH die Sicherheit, dass bis 2023 keine Ausschreibung erfolgt. Dieses Verfahren ist schweizweit im öffentlichen Verkehr gebräuchlich.

– Transparente Übertragung der Vermögenswerte

Auf eine transparente und faire Übertragung der Vermögenswerte wurde grossen Wert gelegt. Die liniengebundenen Reserven werden an das neue Unternehmen übertragen, bleiben aber den Bestellern (getrennt nach Orts- und Regionalverkehr) zugeordnet. Für die Liegenschaften (Depot Ebnat und Depot Schleithem) werden Baurechte gewährt. Grund und Boden bleiben damit im Eigentum der Stadt bzw. des Kantons. Details zur Vermögensausscheidung wurden in einem Vertrag geregelt. Der Kaufpreis für die Aktien der RVSH wird auf 2.15 Mio. Franken festgelegt und mit einem bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Das Dotationskapital beträgt 3 Mio. Franken.

– Umsetzung in fünf Phasen, Gründung per 1. Januar 2019

Die Zusammenführung der beiden Unternehmen bedarf einer Vielzahl von Beschlüssen und Aktivitäten, welche zeitlich aufeinander abgestimmt werden müssen. Die bisherige Verwaltungsabteilung VBSH wird in einem ersten Schritt in die selbständige Anstalt überführt, welche die RVSH AG in einem zweiten Schritt übernimmt und integriert. Die gesamte Umsetzung erfolgt in fünf Phasen und stellt sicher, dass das Personal beider Unternehmen nahtlos übernommen werden kann und die Konzession der Regionallinien an das neue Unternehmen übergehen kann. Die Zusammenarbeit mit den Partner-Transportunternehmen Rattin und Weder kann fortgeführt werden. Die Unternehmensgründung ist auf den 1. Januar 2019 vorgesehen. Damit die Zusammenführung zustande kommt, müssen Stadt und Kanton den beiden Vorlagen zustimmen. Auf städtischer und kantonaler Ebene wird das Volk darüber abstimmen. Das neue Unternehmen wird

rechtlich den Namen «Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)» tragen. Ein neuer, einheitlicher Markenauftritt wird in der Harmonisierungsphase entwickelt.

Wie erwähnt sind der Regierungsrat und der Stadtrat Schaffhausen der Überzeugung, dass mit der Zusammenführung der RVSH und der VBSH ein starkes, in Schaffhausen verankertes und mit Kanton und Gemeinden eng verbundenes Unternehmen für den öffentlichen Verkehr geschaffen wird. Die Arbeitsplätze und die ÖV-Kompetenz bleiben hier erhalten. Durch die Zusammenführung kann das Trennungsrisiko (Verlust bereits realisierter Synergiegewinne, optimale Nutzung Infrastruktur) ausgeräumt werden und durch den Abbau von Doppelspurigkeiten können gemäss Berechnungen der Verkehrsbetriebe Einsparungen von bis zu Fr. 200'000.-- pro Jahr erzielt werden. Mit dem Projekt werden die Corporate Governance gestärkt, heute bestehende Interessenkonflikte beseitigt und die Rollen von Besteller und Leistungserbringer im Kanton klar getrennt. Das Unternehmen wird gegen aussen einen einheitlichen Markenauftritt und gegen innen eine einheitliche Unternehmenskultur aufbauen, mit Gleichbehandlung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

2. Ausgangslage

2.1 Unternehmen VBSH und RVSH heute

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) wurden 1901 als reine Tramlinie zwischen Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall gegründet. Sie betreiben heute mit 41 Bussen in der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall ein Streckennetz von rund 45 Kilometern mit fünf Autobuslinien und einer Trolleybuslinie. Sie befördern im Jahr rund 13'500'000 Fahrgäste. Rechtlich gesehen sind die VBSH eine Verwaltungsabteilung der Stadt Schaffhausen mit eigener Rechnung und einer Verwaltungskommission, in der auch die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, der Kanton und das Personal vertreten sind. Die VBSH beschäftigen 178 Mitarbeitende, davon acht Lernende. Dies entspricht rund 140 Vollpensen. Das Personal der VBSH ist öffentlich-rechtlich gemäss dem kantonalen Personalgesetz angestellt. Den VBSH obliegt die Geschäftsführung der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH sowie des Tarifverbundes Schaffhausen Flextax.

Die Regionalen Verkehrsbetriebe (RVSH, Markenauftritt unter «SchaffhausenBus») verbinden 21 Schaffhauser und zwei deutsche Gemeinden. Mit 26 Bussen werden acht Regionallinien mit einem Streckennetz von 100 Kilometern betrieben. Die RVSH befördern jährlich rund 2'300'000 Fahrgäste. Für die RVSH arbeiten 61 Mitarbeitende (entspricht 52 Vollpensen), wovon 22 im Subunternehmen Rattin angestellt sind. Das Personal ist privatrechtlich nach Obligationenrecht angestellt. Sowohl für die Angestellten der RVSH als auch der Subunternehmer gilt ein mit den Personalvertretern ausgehandelter Gesamtarbeitsvertrag (GAV). Weitere Fahrleistungen mit Kleinbussen (Linie 28, Abend- und Nachtkurse) werden von der Firma Weder als Subunternehmer geleistet. Die Geschäftsleitung der RVSH obliegt den VBSH. Rechtlich gesehen ist die RVSH eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft. Die RVSH AG wurde in ihrer heutigen Rechtsform 2001 gegründet. Sie ist aus der früheren Autoverbindung Schaffhausen–Schleitheim ASS hervorgegangen. Davor verband seit 1905 die Strassenbahn StSS die Klettgauer Dörfer mit Schaffhausen. Mit dem Fahrplanwechsel im

Dezember 2003 wurden die vier früheren Postautolinien im Kanton von der RVSH AG übernommen. Für die Übernahme der Konzession der vier Linien wurde mit den Postautobetrieben ein Kooperationsvertrag abgeschlossen, bei der die RVSH im Gegenzug den Einkauf von Dienstleistungen zusagte.

2.2 Motivation sowie Ziele der Zusammenführung

Die städtischen und die regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausens (und die Vorgängerorganisationen) arbeiten bereits seit mehr als 100 Jahren eng zusammen. Diese langjährige Zusammenarbeit hat Tradition. Das Ziel der Zusammenführung der verschiedenen Betriebe ist schon lange Jahre auf der politischen Agenda. Die Gründung der RVSH AG (2001), die Beauftragung der VBSH mit deren Geschäftsführung und die Übernahme der Konzession der früheren Postautolinien durch die RVSH (2003) bereiteten dafür die Grundlage. In jüngster Zeit ist die Zusammenarbeit zwischen RVSH und VBSH durch die Bündelung des Fahrzeugeinkaufes und die linienübergreifende Fahrplanoptimierung intensiviert worden. Die beiden Unternehmen sind heute stark zusammengewachsen. Eine formelle Zusammenführung der beiden Unternehmungen unter einem Dach ist deshalb naheliegend und der nächste logische Schritt. Die Zusammenführung wird sowohl vom Regierungsrat als auch vom Stadtrat befürwortet. Der Hauptnutzen der Zusammenführung liegt im betrieblichen Bereich des Transportunternehmens (Betriebsführung, betriebliche Synergien bei Beschaffung, Unterhalt usw.). Stadt und Kanton als Leistungsbesteller profitieren vom Erhalt der bereits erzielten und von neu zu erzielenden Synergien. Die Region hat ein starkes Unternehmen, welches vor Ort agiert. Die Leistungen kommen aus einer Hand. Zudem kann sich der Kanton voll und ganz auf seine Bestellerfunktion zurückziehen. Die Arbeitsplätze bleiben in der Region gesichert. Per Saldo wirkt sich der gemeinsame Betrieb für alle Leistungsbesteller positiv aus. Das zusammengelegte Unternehmen kann günstigere Offerten für die Erbringung der Transportleistungen vorlegen.

Bei einem Nichtzustandekommen der Zusammenführung könnte sich der Kanton als Eigentümer der vergleichsweise kleinen RVSH AG nach anderen Zusammenarbeitspartnern ausserhalb des Kantons umschaun, die Linien ausschreiben oder allenfalls auch am Status quo festhalten. Die geprüften Alternativen (siehe Kapitel 11) haben aber gezeigt, dass ein Zusammengehen der beiden Busbetriebe am sinnvollsten ist. Der Kanton kann sich so ausschliesslich auf seine Rolle als Besteller konzentrieren, was punkto Corporate Governance sehr zu begrüessen ist.

2.3 Politischer Auftrag und Rahmenbedingungen

2008 und 2009 wurden sowohl im Kantonsrat (Erstunterzeichner Dr. Stephan Rawyler) als auch im Grossen Stadtrat (Erstunterzeichner Dr. Raphaël Rohner) Postulate mit dem Titel «VBSH/RVSH – ein Bus, ein Dach, ein Unternehmen» überwiesen, die den Regierungsrat und den Stadtrat auffordern, die beiden Unternehmen zusammenzuführen. Zur Prüfung der Vor- und Nachteile der Rechtsformen wurde im Mai 2010 eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Baudepartements, der Stadt Schaffhausen und der VBSH / RVSH, eingesetzt. Die Arbeitsgruppe kam in ihrem Schlussbericht vom 24. September 2010 zur Überzeugung, dass der Gründung einer gemischtwirtschaftli-

chen Aktiengesellschaft respektive der entsprechenden Anpassung der bestehenden gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft RVSH gegenüber den übrigen zur Verfügung stehenden Organisationsformen der Vorzug zu geben ist. Im Jahre 2012 verabschiedete der Stadtrat eine Vorlage für einen Grundsatzentscheid bezüglich Rechtsform des gemeinsamen Unternehmens. In der Vorlage schlug er die Rechtsform «spezialgesetzliche Aktiengesellschaft» vor. Im Verlauf der Beratungen haben Stadtrat und Regierungsrat 2015 beschlossen, die Rechtsform der öffentlich-rechtlichen Anstalt im alleinigen Eigentum der Stadt weiterzuverfolgen. Mit Beschluss vom 25. September 2015 beauftragte der Grosse Stadtrat den Stadtrat, eine mit dem Regierungsrat koordinierte Vorlage zur Zusammenführung von VBSH und RVSH in der Form einer selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt im alleinigen Eigentum der Stadt auszuarbeiten.

Im Rahmen der Gespräche zwischen den Finanzverantwortlichen von Kanton und Stadt Schaffhausen wurde das Übernahmehmodell (Stadt übernimmt neu zu gründende selbstständige öffentlich-rechtliche Anstalt) mit dem zinslosen Darlehen entwickelt. Dabei wird die Übernahme durch ein bedingt rückzahlbares, nicht verzinsliches Darlehen von 2.15 Mio. Franken finanziert, was dem Dotationskapital und den Reserven aus den Kapitaleinlagen entspricht. Dieses Modell hat den Vorteil, dass die Stadt kein Geld in die Hand nehmen muss, der Kanton die Transaktion erfolgsneutral durchführen kann, und zwar indem die bisherigen Werte (also die Aktien und Reserven aus Kapitaleinlagen) in das Darlehen umgewandelt werden.

Die derzeitigen Reserven der RVSH stehen auch zukünftig ausschliesslich zur Deckung allfälliger Verluste des durch den Bund und Kanton finanzierten Regionalverkehrs zur Verfügung. Während Vertreter in der Spezialkommission forderten, dass auf den städtischen Linien künftig keine externen Chauffeure fahren sollen, legt der Regierungsrat Wert darauf, dass die Zusammenarbeit mit Subunternehmen zur Erhaltung der Flexibilität fortgeführt werden kann. Über das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr bleibt die politische Einflussnahme des Kantons auch künftig gewährleistet.

2.4 Erfahrungen von anderen Verselbständigungen

Der Umbau von einer städtischen Organisation zu einer öffentlich-rechtlichen Anstalt ist bei öffentlichen Verkehrsbetrieben keine Neuheit. Beispielsweise kennen auch die Städte Bern und Biel die Rechtsform der selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt für die Verkehrsbetriebe. Die Umwandlung der ehemaligen städtischen Verkehrsbetriebe Bern von einer Verwaltungsabteilung zur öffentlich-rechtlichen Anstalt (heute «Bernmobil») verlief vorbildlich und ist geglückt. In der Volksabstimmung (1997) stimmten 83 % der Stimmberechtigten mit Ja. Das Projektteam der Verkehrsbetriebe hat sich anlässlich eines Besuches bei Bernmobil über die Erfahrungen aus Bern informieren lassen. Als besonders wichtige Erfolgsfaktoren wurden die Miteinbindung der Personalvertretung und die gewählte Rechtsform (öffentlich-rechtliche Anstalt statt Aktiengesellschaft) erwähnt. Als wichtig wurde auch die vorgängige Definition der Vermögensausgliederung genannt. Das Projektteam konnte diese wertvollen Erfahrungen in die Zusammenführungsarbeiten einfliessen lassen.

3. Umsetzungskonzept

Folgendes Schema zeigt den Ablauf der Verselbstständigung und der Zusammenführung der beiden Unternehmen.

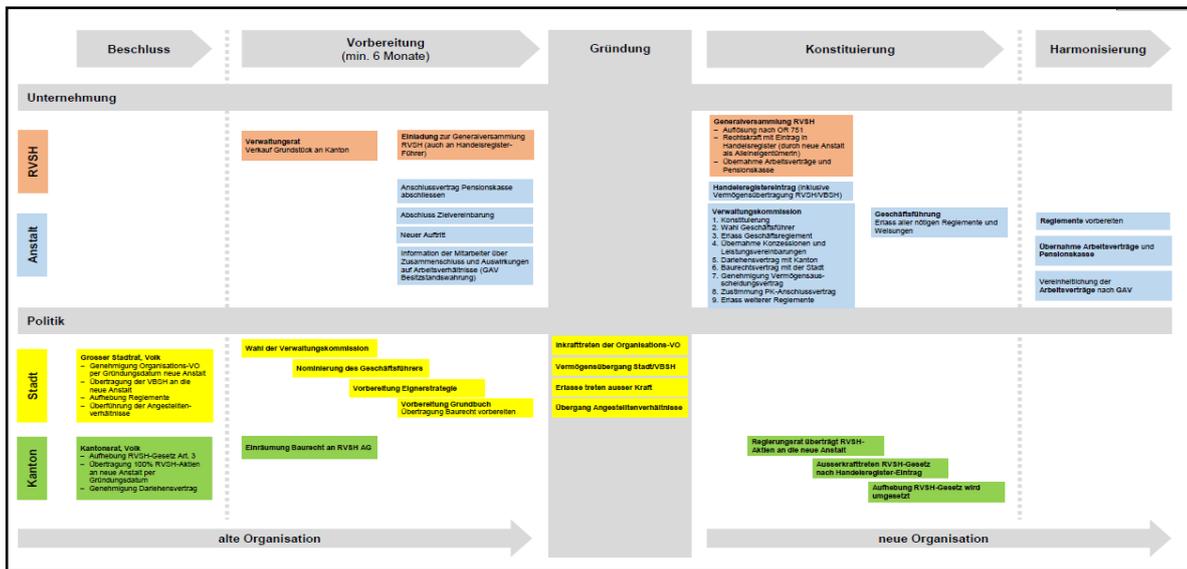


Abbildung 1: Schema Umsetzungskonzept (siehe auch Beilage 5)

3.1 Phase 1: Beschluss

Der Beschluss durch die zuständigen politischen Gremien (Parlament und Volksabstimmung) für die Verselbstständigung und Zusammenführung erfolgt auf kantonaler und städtischer Ebene möglichst gleichzeitig. Auf kantonaler Ebene wird die Volksabstimmung vom Regierungsrat gleichzeitig mit der städtischen Abstimmung angesetzt.

Auf kantonaler Ebene ist Folgendes zu beschliessen:

- Aufhebung von Art. 3 im RVSH-Gesetz (Voraussetzung, damit der Kantonsrat frei über das ganze Aktienkapital verfügen kann);
- Verkauf und Übertragung von 100 % der RVSH-Aktien an die neue öffentlich-rechtliche Anstalt unter der Bedingung, dass diese von der Stadt Schaffhausen gegründet ist;
- Gewährung eines Darlehens;
- Aufhebung des der RVSH zugrundeliegenden Gesetzes (RVSH-Gesetz) auf den Zeitpunkt, in welchem der Beschluss der Generalversammlung der RVSH zur Auflösung derselben Gesellschaft nach Art. 751 OR im Handelsregister eingetragen ist;
- Abschreibung Postulat von Dr. Stephan Rawlyer.

Da die übernehmende Körperschaft eine Gemeinde ist, bedarf es gemäss Art. 751 OR einer Garantieerklärung im Einzelfall. Da (anders als bei einer Fusion gemäss Fusionsgesetz) keine speziellen Gläubiger- und Arbeitnehmerschutzbestimmungen gelten, insbesondere kein Schuldenruf erfolgt, muss der Kanton gewährleisten, dass er für die bestehenden Verbindlichkeiten der RVSH AG subsidiär haftet. Entsprechend haftet der Kanton mit dem Beschluss betreffend Zusammenführung der VBSH und der RVSH AG für alle zum Zeitpunkt des Überganges des Vermögens an die VBSH

bestehenden Verbindlichkeiten der RVSH AG. Bei dieser Garantie handelt es sich um eine Ausgabe im finanzrechtlichen Sinn. Entsprechend untersteht der Beschluss des Kantonsrates dem obligatorischen Referendum (vgl. Art. 32 lit. e KV).

Auf städtischer Ebene umfasst der Beschluss:

- Genehmigung der Organisationsverordnung;
- Übertragung der Vermögenswerte an die neue öffentlich-rechtliche Anstalt gemäss Vertrag zur Vermögensausscheidung und Dotierung mit einem Kapital von 3 Mio. Franken;
- Genehmigung Baurechtsvergabe für Depot Ebnat;
- Überführung der Angestelltenverhältnisse mit Besitzstandswahrung nach Art. 333 OR;
- Aufhebung aller bisherigen Erlasse und Anpassung der Stadtverfassung;
- Abschreibung Postulat von Dr. Raphaël Rohner.

Die Beschlüsse werden gegenseitig voneinander abhängig gemacht, d.h. sie erlangen nur dann Gültigkeit, wenn Stadt und Kanton zustimmen.

3.2 Phase 2: Vorbereitung

Nach Erlangen der Rechtsgültigkeit der Beschlüsse beginnt die Vorbereitungsphase, wozu sämtliche bereits vor Inkrafttreten der Organisationsverordnung möglichen Arbeiten gehören.

Seitens Stadt und VBSH:

- Wahl der Verwaltungskommission;
- Nomination des Geschäftsführers durch die einberufene Verwaltungskommission;
- Vorbereitung aller Reglemente durch den designierten Geschäftsführer;
- Einladung und Vorbereitung der konstituierenden Sitzung der Verwaltungskommission durch den designierten Geschäftsführer;
- Abschluss Anschlussvertrag mit Pensionskasse (unter Vorbehalt der Gründung und Wahl);
- Information der Mitarbeiter über Zusammenschluss und Auswirkungen auf das Arbeitsverhältnis;
- Aktualisierung des Baurechtes für das Depot Ebnat inkl. Vorbereitung des Eintrags ins Grundbuch.
- Abschluss der Zielvereinbarung zwischen Kanton und VBSH.

Auf Seiten des Kantons ist der Verkauf des Grundstückes in Schleithelm von der RVSH AG an den Kanton Schaffhausen durchzuführen und der RVSH AG ein Baurecht einzuräumen (inkl. Eintrag ins Grundbuch). Zudem ist die letzte Generalversammlung der RVSH durchzuführen.

3.3 Phase 3: Gründung

Per Stichtag erfolgen:

- Inkrafttreten der Organisationsverordnung und damit Gründung der VBSH als selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt;
- Übergang sämtlicher Vermögenswerte der bisherigen Verwaltungsabteilung an die selbständige VBSH gemäss Vermögensausscheidungsvertrag mit dem definierten Dotationskapital;

- Übergang der Arbeitsverhältnisse der bisherigen VBSH auf die neue Anstalt;
- Ausserkrafttreten sämtlicher Erlasse auf städtischer Ebene zur VBSH, Inkrafttreten des revidierten Stadtverfassungsartikels.

3.4 Phase 4: Konstituierung

Unmittelbar nach der Gründung der VBSH als selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt trifft sich die Verwaltungskommission der VBSH zu ihrer konstituierenden Sitzung und beschliesst:

- Konstituierung der Verwaltungskommission;
- Wahl des Geschäftsführers;
- Erlass Geschäftsreglement;
- Übernahme der Konzession und der Leistungsvereinbarungen im Ortsverkehr;
- Genehmigung Vermögensausscheidungs-Vertrag und Baurechtsvertrag;
- Zustimmung zu Darlehensvertrag mit dem Kanton;
- Zustimmung zu Anschlussvertrag Pensionskasse;
- Erlass weiterer Reglemente.

Nach der konstituierenden Sitzung der Verwaltungskommission kann der gewählte Geschäftsführer alle notwendigen Reglemente und Weisungen erlassen. Der Regierungsrat überträgt nach der Gründung die Aktien der RVSH AG an die neue Anstalt. Die neue Anstalt ist nun zu 100 % Aktionärin und kann an der Generalversammlung die Aufhebung der Aktiengesellschaft nach Art. 751 OR mit Verzicht auf eine Liquidation beschliessen. Damit werden sämtliche Aktiven und Passiven mit sämtlichen Rechten und Pflichten durch Universalsukzession übertragen (Vermögensübertragungsvertrag). Die aufgelöste Aktiengesellschaft kann im gleichen Eintrag wie die Offenlegung des Vermögensübergangs gelöscht werden. Das RVSH-Gesetz tritt nach der Auflösung der Gesellschaft ausser Kraft.

3.5 Phase 5: Harmonisierung

Nach der Fusion beginnt die Harmonisierungsphase, in welcher u.a. die Arbeitsverhältnisse, die Prozesse und der Auftritt vereinheitlicht werden:

- Vereinheitlichung der Arbeitsverhältnisse: Allen Mitarbeitenden werden auf der Basis des einheitlichen, zum Zeitpunkt des Beschlusses vereinbarten Gesamtarbeitsvertrages GAV neue VBSH-Verträge angeboten;
- Harmonisierung aller Prozesse;
- Neuer Auftritt der gemeinsamen Unternehmung.

Spätestens zwei Jahre nach der Gründung sollen die Harmonisierung und damit die Zusammenführung abgeschlossen sein.

4. Leistungskatalog der neuen VBSH

Die neue VBSH wird nachfolgend beschriebene Leistungen anbieten:

4.1 Fahrleistungen im Orts- und Regionalverkehr

- Die neue VBSH wird in erster Linie Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr anbieten. Aktuell umfassen diese Verkehrsdienstleistungen folgende Linien:
Ortsverkehr: Linien 1, 3, 4, 5, 6, 8 und N der heutigen VBSH, bestellt von der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen mit Mitfinanzierung durch den Kanton
Linie 28 (Beringen-Guntmadingen) der heutigen RVSH: Der Ast Beringen Bahnhof DB Richtung Schwimmbad gilt als Ortsverkehr und wird bestellt von der Gemeinde Beringen mit Mitfinanzierung durch den Kanton
- Regionalverkehr (aufgrund aktueller Konzession des Bundes bis 12.2023):
Linien 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 der heutigen RVSH, bestellt von Kanton und Bund, teils mit Mitfinanzierung durch die Gemeinden
Linie 28: Der Streckenteil Guntmadingen – Beringen Bahnhof DB gilt als Regionalverkehr

4.2 Beratungsdienstleistungen für den öffentlichen Verkehr

Die neue VBSH bietet Bestellern und anderen Interessenten als Kompetenzzentrum für den öffentlichen Verkehr Beratungsdienstleistungen in folgenden Bereichen an:

- Beratung und Erstellung von Angebotskonzepten
- Fahrgastzählung und Statistik
- Fahrgast- und Fahrplan-Informationssysteme
- Ticketing, Verkauf, Kundencenter, Kontrolldienst
- Wartung und Unterhalt von Linienbussen
- Bahn- und Schifffahrt, Sonderverkehr, Extrafahrten

Beratungsleistungen an städtische und kantonale Besteller im Zusammenhang mit den unter 4.1 beschriebenen Linien werden über die Abgeltungen pauschal entschädigt. Beratungsleistungen an Dritte werden separat verrechnet.

4.3 Aufträge für Dritte

Die VBSH ist gemäss Art. 3 Abs. 4 der Organisationsverordnung berechtigt, zu möglichst gewinnbringenden, mindestens aber kostendeckenden Preisen gewerbliche Leistungen an Dritte anzubieten, welche ihre angestammte Tätigkeit als Transportunternehmen in geeigneter Weise ergänzen oder die Anziehungskraft ihres Angebotes als Transportunternehmen des öffentlichen Rechts steigern. Dazu gehören zum Beispiel Bahnersatz- oder Schifffahrtfahrten.

4.4 Gewährleistung der Tätigkeit der Subunternehmer

Die RVSH arbeitet heute mit den Unternehmen Rattin und Weder zusammen. Das neue Unternehmen soll weiterhin die Möglichkeit haben, Subunternehmen beizuziehen, um die erfolgreiche Zusammenarbeit weiterzuführen.

5. Rechtliche Rahmenbedingungen

Der Regionalverkehr wird gemäss übergeordnetem Recht (Personenbeförderungsgesetz [PBG] vom 30. März 2009, SR 745.1) von den Kantonen und vom Bund bestellt. Im Bundesgesetz über die Personenbeförderung ist in Art. 36 die Handhabung des Spartenerfolgs geregelt.

5.1 Bundesebene

Auf Bundesebene sind primär das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1 vom 20. März 2009), die zugehörige Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16 vom 11. November 2009) sowie die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11 vom 4. November 2009) relevant.

Gemäss PBG bestellen der Bund und der Kanton Schaffhausen (= Besteller) den regionalen Personenverkehr (im Unterschied zum Ortsverkehr und Angeboten ohne Erschliessungsfunktion) gemeinsam (Art. 28). Der zu finanzierende Anteil des Kantons Schaffhausen liegt derzeit bei 52 % (ARPV Art. 29b). Dabei werden das Verkehrsangebot und die entsprechenden Abgeltungen im sogenannten Bestellverfahren jeweils für zwei Jahre im Voraus in einer Angebotsvereinbarung festgelegt (PBG Art. 31b f.). Unter bestimmten Voraussetzungen haben die Besteller die Möglichkeit (bzw. in bestimmten Fällen die Pflicht), Angebote öffentlich auszuschreiben (PBG Art. 32 ff.). Alternativ können die Besteller mit einem Transportunternehmen eine sogenannte Zielvereinbarung für mindestens vier Jahre abschliessen (PBG Art. 33). Diese bildet den verbindlichen Rahmen für die während ihrer Laufzeit abzuschliessenden Angebotsvereinbarungen (PBG Art. 31a und ARPV Art. 24). Solange das Transportunternehmen die vereinbarten Ziele erreicht, können die betroffenen Verkehrsangebote frühestens nach Ablauf der Zielvereinbarung ausgeschrieben werden (PBG Art. 32 Abs. 2 lit. a).

Die gewerbsmässige Beförderung von Reisenden mit regelmässigen Fahrten bedarf einer Personenbeförderungskonzession des Bundes (PBG Art. 4 ff.), welche im Normalfall für zehn Jahre erteilt wird (VPB Art. 15). Die Konzession kann auf Gesuch der beteiligten Unternehmen übertragen werden (VPB Art. 18). Neben der Konzessionierung und den damit verbundenen Rechten und Pflichten der Transportunternehmen enthält das PBG Vorgaben zu deren Rechnungswesen, insbesondere zum Umgang mit Gewinnen oder Verlusten (Differenz zwischen effektiven ungedeckten Kosten und vereinbarter Abgeltung). Diese müssen im Regionalverkehr im Normalfall zu Gunsten bzw. zu Lasten einer so genannten Spezialreserve verbucht werden, die erst aufgelöst werden kann bzw. muss, wenn das Unternehmen seine Tätigkeit in abgeltungsberechtigten Verkehrssparten aufgibt (PBG Art. 36).

5.2 Kantonebene

Auf kantonaler Ebene sind das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (GöV, SHR 743.100 vom 9. Mai 2005), die zugehörige Verordnung zum Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (VöV, SHR 743.101 vom 20. Dezember 2005) sowie das Gesetz über die Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH-Gesetz, SHR 744.100 vom 21. August 2000) massgebend.

Das GöV legitimiert den Kanton unter anderem zur Bestellung des regionalen Personenverkehrs (Art. 3), zur Beteiligung an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Art. 5) und zur Mitfinanzierung des Ortsverkehrs (bis zu einem Betrag von 2.5 Mio. Franken pro Jahr), welcher grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt (Art. 9). Zudem regelt es die Beiträge der Gemeinden an die Finanzierung des regionalen Personenverkehrs (Art. 11 f.) und die kantonalen Zuständigkeiten und Finanzbefugnisse (Art. 13). Die zugehörige Verordnung (VöV) enthält die entsprechenden Ausführungsbestimmungen.

Die Vorlage tangiert insbesondere das RVSH-Gesetz direkt, welches unter anderem die Mindestbeteiligung des Kantons bzw. der öffentlichen Hand an den RVSH regelt (Art. 3) und bei Annahme der Vorlage entsprechend angepasst wird bzw. nach der Auflösung der RVSH gänzlich ausser Kraft gesetzt wird.

6. Finanzielle Auswirkungen

6.1 Ausgangslage

Die RVSH ist mit einem Aktienkapital in Höhe von nominal 1.8 Mio. Franken dotiert. Dieses Aktienkapital ist wie folgt eingeteilt in 1'800 Namenaktien à Fr. 1'000.-- nominal:

- Aktienzertifikat Nr. 1 über 600 Namenaktien;
- Aktienzertifikat Nr. 2 über 600 Namenaktien;
- Aktienzertifikat Nr. 3 über 595 Namenaktie;
- Aktienzertifikate Nrn. 4 bis 8 über je 1 Namenaktie.

Der Kanton Schaffhausen ist Eigner zu 100 % und somit im Besitz sämtlicher Namenaktien. Diese Aktien sind in der Bestandesrechnung des Kantons im Verwaltungsvermögen mit einem Buchwert von Total 1 Franken pro memoria bilanziert.

Vorgesehener Ablauf der Aktienübertragung

Mit dieser Vorlage wird die Zustimmung zur Aufhebung des Gesetzes über die Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (SHR 744.100) beantragt. In einem ersten Schritt wird Art. 3 soweit angepasst, dass der Regierungsrat ermächtigt ist, den gesamten RVSH-Aktienbestand an die selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen nach deren Gründung zu übertragen. Der

Regierungsrat legt zudem den Zeitpunkt der definitiven Aufhebung des gesamten Gesetzes über die RVSH in Abhängigkeit des Datums der Aktienübertragung fest.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Gründung der selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt der Stadt Schaffhausen werden voraussichtlich mehr als sechs Monate in Anspruch nehmen. Nach deren Gründung und Konstituierung erfolgt die Aktienübertragung durch den Regierungsrat. An einer ausserordentlichen Generalversammlung wird die RVSH nach Art. 751 OR aufgelöst und Aktiven und Passiven an die neu gegründete selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen übertragen. Wird das Vermögen einer Aktiengesellschaft unter Garantie des Kantons von einer Gemeinde übernommen, so kann mit Zustimmung der Generalversammlung vereinbart werden, dass die Liquidation unterbleiben soll. Mit dem Handelsregister-Eintrag erlangt die Auflösung Rechtskraft und die Aufhebung des RVSH-Gesetzes ist somit umgesetzt.

Steuerliche Aspekte

Sowohl bei der Direkten Bundessteuer (Art. 56 Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer [DBG], SR 642.11) als auch bei der Besteuerung von juristischen Personen im Kanton Schaffhausen (Gesetz über die direkten Steuern, SHR 641.100, Art. 62 Abs. 1 lit. k) sind die vom Bund konzessionierten Verkehrsunternehmen von der Steuerpflicht befreit. Die RVSH ist daher nicht steuerpflichtig. Bei der Übertragung der Aktien handelt es sich nicht um einen Mehrwertsteuerrelevanten Vorgang. Die Abklärungen bei der Eidgenössischen Steuerverwaltung haben jedoch ergeben, dass die Aktienübertragung für den Kanton und die neu gegründete öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen eine Umsatzabgabe (Stempelsteuer) in Höhe von 1.5 ‰ auslöst (0.75 ‰ je Vertragspartei). Bei einem vorgesehenen Verkaufspreis von 2.15 Mio. Franken beläuft sich die Stempelsteuer somit auf Fr. 3'225.--, bzw. je Fr. 1'612.50.

Somit kann davon ausgegangen werden, dass die vorgesehene Aktienübertragung, mit Ausnahme der marginalen Stempelsteuer, keine weiteren steuerlichen Folgen für den Kanton und die RVSH mit sich bringt.

6.2 Abgeltung / Umwandlung mittels Darlehen

Darlehen: Höhe und Bedingungen

Der vereinbarte Verkaufspreis setzt sich aus dem Nominalwert der Aktien sowie den Reserven aus Kapitaleinlagen zusammen (1.8 Mio. Franken zuzüglich 0.35 Mio. Franken ergibt total 2.15 Mio. Franken). Die Herleitung dieses Verkaufspreises ist im nachfolgenden Kapitel 6.3 beschrieben. Die Abgeltung für die Aktienübertragung soll mittels eines Darlehens des Kantons an die neu gegründete öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen erfolgen. Das Darlehen wird grundsätzlich auf unbefristete Zeit gewährt. Wenn der Leistungsauftrag für den öffentlichen Regionalverkehr des Kantons an die öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen dahinfällt wird das Darlehen jedoch zur Rückzahlung fällig. Das Darlehen wird unverzinslich gewährt, da es sich aus Sicht der öffentlich-rechtlichen Anstalt der Stadt Schaffhausen zwar um Fremdkapital handelt, von den Bedingungen her jedoch dem Dotationskapital (Eigenkapital) sehr nahe kommt. Falls jedoch das von der Stadt

Schaffhausen eingebrachte Dotationskapital verzinst wird, muss das Darlehen zum gleichen Satz verzinst werden.

Umwandlung Aktienbesitz in Darlehen an öffentliche Unternehmungen

Technisch muss der Aktienbesitz in einem ersten Schritt mit dem Buchwert von 1 Franken vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen übertragen werden (HRM2: Konto 1070 «Aktien und Anteilscheine» im Soll / Konto 654 «Übertragung von Beteiligungen öffentliche Unternehmungen» im Haben). Anschliessend erfolgt die Aufwertung bis zum vereinbarten Kaufpreis von 2.15 Mio. Franken (HRM2: Konto 1070 «Aktien und Anteilscheine» im Soll / Konto 4442 «Marktwertanpassungen Beteiligungen» im Haben). Zuletzt erfolgt mit der eigentlichen Aktienübertragung eine neue Ausgabe in Höhe von 2.15 Mio. Franken durch Abgang von Finanzvermögen «Aktien» und Zugang von Verwaltungsvermögen «Darlehen». Gemäss Auslegung nach HRM2 sind bedingt rückzahlbare Darlehen mit Verbot einer Zweckentfremdung in der Kontengruppe 146 «Investitionsbeiträge» zu bilanzieren (HRM2: Konto 564 «Investitionsbeiträge an öffentliche Unternehmungen» im Soll / Konto 1070 «Aktien und Anteilscheine» im Haben). Bedingt durch die Aktivierung als Investitionsbeitrag, ist dieser nach der Nutzungsdauer der zugrunde liegenden Investition abzuschreiben. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei hauptsächlich um Busse für den Personentransport handelt. Die Nutzungsdauer richtet sich daher nach den Investitionen «Spezialfahrzeuge» und beträgt 15 Jahre.

6.3 Umgang mit Reserven

Allgemein

Die Übertragung von 100 % des Aktienkapitals an einen neuen Eigentümer ist einem Verkauf der Unternehmung gleichzusetzen. Zur Ermittlung des maximal zu erzielenden Verkaufspreises müsste eine Ausschreibung mit Bieterverfahren durchgeführt werden. Der Kanton Schaffhausen verzichtet bei seiner RVSH-Beteiligung bewusst auf diese Vorgehensweise. Die VBSH und die RVSH sind in den letzten Jahren durch die gemeinsame Geschäftsführung und das gemeinsame Depot stark zusammengewachsen. Die Zusammenlegung der beiden Unternehmen unter einem Dach ist der nächste logische Schritt. Mit der Zusammenführung können noch vorhandene Doppelspurigkeiten beseitigt werden. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten unterbruchsfrei einheitliche Arbeitsverträge nach Obligationenrecht mit Besitzstandswahrung.

Offene und stille Reserven

Das Eigenkapital der RVSH setzt sich per 31.12.2016 wie folgt zusammen:

Aktienkapital	Fr. 1'800'000.00
Reserven aus Kapitaleinlagen	Fr. 350'000.00
Reserve gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG	<u>Fr. 1'154'302.95 *</u>
Total Eigenkapital	<u>Fr. 3'304'302.95</u>

* inkl. Jahresergebnis 2016

Im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1) ist in Art. 36 die Handhabung des Spartenerfolgs geregelt. Soweit ein Unternehmen die Gesamtaufwendungen einer Verkehrssparte mit den Erträgen und den von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen nicht decken kann, verantwortet es den Fehlbetrag selbst. Es trägt diesen auf die neue Rechnung vor. Übersteigen die Erträge und die von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abgeltungsberechtigten Verkehrssparte, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abgeltungsberechtigter Verkehrssparte zu. Die bestehende Reserve gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG der RVSH muss demzufolge - solange das Unternehmen Leistungen in der Sparte Regionalverkehr erbringt und solange die Reserve den Betrag von 12 Mio. CHF oder 25 % des Jahresumsatzes im Regionalverkehr nicht überschreitet - für allfällige künftige Fehlbeträge verwendet werden. In der Zielvereinbarung kann ein teilweiser Abbau der Spezialreserve bis zum Konzessionsende 2023 vereinbart werden.

Stille Reserven entstehen einerseits durch unter dem Verkehrswert (Kurswert, aktueller Wert) bilanzierte Vermögensteile (Aktiven) oder andererseits durch über dem tatsächlichen Wert bilanzierte Verpflichtungen (z.B. nicht mehr benötigte Rückstellungen). Nicht bilanzierte immaterielle Werte, wie z.B. finanzielle Abgeltung für Konzessionsrestlaufzeit, können ebenfalls zu stillen Reserven führen. Auf eine umfassende Unternehmensbewertung durch externe Spezialisten wurde bewusst verzichtet, da damit keine zusätzlichen Erkenntnisse erwartet werden. Die von der RVSH angewendeten Bewertungs- und Abschreibungsgrundsätze sind nachvollziehbar und plausibel. Bei den Rückstellungen wird die Abschreibungsreserve ebenfalls der Reserve gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG, d.h. dem Eigenkapital zugewiesen. Grundsätzlich führt jede Aufhebung einer stillen Reserve indirekt zu einer Erhöhung der Reserve gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG.

Die Leistungsabgeltung des Regionalverkehrs orientiert sich stark an den Kosten des Leistungserbringers. Über die vorhandene Reserve gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG können allfällige künftige Fehlbeträge im regionalen Personenverkehr gedeckt werden.

Festlegung Verkaufspreis Aktien

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen haben der Kanton und die Stadt Schaffhausen den Verkaufs-, bzw. den Kaufpreis der Aktien auf 2.15 Mio. Franken festgesetzt. Dies entspricht dem nominellen Aktienkapital zuzüglich der Reserven aus Kapitaleinlagen.

6.4 Abgabe Landanteil der Liegenschaft Schleitheim im Baurecht

Liegenschaft in Schleitheim, GB-Nr. 17

Das Depot Schleitheim weist eine Grundstücksfläche von 4'511 m² auf. Das Amt für Grundstücksschätzungen hat den Landwert mit Fr. 445'000.-- (bei Vollnutzung mit Fr. 790'000.--) und den Gebäudesubstanzwert mit 1.03 Mio. Franken angegeben. Der aktuelle Wert beträgt somit 1.475 Mio. Franken (Land und Gebäude). Der Landanteil wird vorgängig zum Buchwert von der RVSH an den Kanton verkauft. Anschliessend gibt der Kanton den Landanteil im Baurecht an die RVSH ab. Das Gebäude verbleibt im Eigentum der RVSH. Im Rahmen des vereinbarten Aktienverkaufs geht somit

das Baurecht sowie der Gebäudewert von der RVSH an die neue selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen über.

Die RVSH führt das Depot Schleitheim (Landwert und Gebäude) in der Bilanz per 31.12.2016 mit einem Restbuchwert von Fr. 510'958.20 (Anlagenwert: Fr. 1'546'169.25 abzüglich bis Ende 2016 erfolgte Abschreibungen: Fr. 1'035'211.05). Der Gebäudeversicherungswert beträgt Fr. 1'946'000.--.

Die RVSH verkauft den Landanteil zum Buchwert von 2'500 Franken an den Kanton. Anschliessend wird der Landanteil des Depots Schleitheim vom Kanton der RVSH im Baurecht abgegeben, die bestehende Baute verbleibt im Eigentum der neuen Anstalt. Die Baurechtsdauer beträgt 60 Jahre. Die Verzinsung des Landwertes in Höhe von Fr. 790'000.-- erfolgt nach dem Stand des aktuellen Referenzzinssatzes gemäss Art. 12a der Verordnung über Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräumen (VMWG), derzeit 1.75 %.

Mit dem Aktienverkauf geht das Baurecht des Kantons sowie die bestehende Baute von der RVSH an die neue selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen über. Wird das Gebäude vor Ablauf einer Frist von 25 Jahren verkauft, so steht dem Kanton Schaffhausen ein Anteil von 80 % am den Buchwert per 31.12.2018 übersteigenden Verkaufserlös zu.

6.5 Künftige Betriebskosten für den Regionalverkehr (Abgeltungen)

Der Kanton entrichtete im Jahre 2015 Abgeltungen von 5.82 Mio. Franken (2.02 Mio. Franken an den Ortsverkehr bzw. die VBSH, 3.8 Mio. Franken an den Regionalverkehr, d.h. primär an die RVSH) – also mehr als das Doppelte des um die Spezialreserve bereinigten Unternehmenswertes der RVSH. Diese Abgeltungen fallen zudem jährlich an, während der Verkauf der RVSH nur einen einmaligen Erlös mit sich bringt. Die Höhe der in den kommenden Jahren zu bezahlenden Abgeltungen (als Differenz aus Kosten und Erträgen der Transportunternehmung) ist demzufolge aus Kantons-sicht das entscheidende Kriterium für die Beurteilung der finanziellen Auswirkungen dieses Fusionsprojektes.

In der Schweiz wird im öffentlichen Verkehr zwischen dem Orts- und dem Regionalverkehr unterschieden. Der Ortsverkehr wird im Kanton Schaffhausen von den Gemeinden bestellt und vom Kanton mitfinanziert. Das heutige Angebot der VBSH wird von der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall bestellt und vom Kanton mitfinanziert.

Der Regionalverkehr (RPV) wird gemäss übergeordnetem Recht (Personenbeförderungsgesetz [PBG] vom 30. März 2009, SR 745.1) von den Kantonen und vom Bund bestellt. Diese ÖV-Leistungen werden heute im Bus-Bereich im Kanton Schaffhausen mehrheitlich von der RVSH angeboten.

Die RVSH besitzt eine Konzession (des Bundes) für die meisten Schaffhauser Regionallinien bis 2023, welche bei der Fusion unverändert an das neue Unternehmen übergeht und der VSBH bis 2023 das alleinige Recht zusichert, die entsprechenden Regionallinien zu betreiben. Als Besteller

des Regionalverkehrs und als Mitfinanzierer des Ortsverkehrs haben der Kanton und der Bund ein materielles Interesse daran, dass die Kosten durch realisierte Synergiegewinne sinken bzw. zumindest stabil bleiben. Der Kanton hat keinen direkten Einfluss auf die Kostenstruktur und ist deshalb als Besteller dem Risiko steigender Abgeltungen ausgesetzt. Dieses Risiko kann mit dem Abschluss einer Zielvereinbarung gemindert werden. Der Kanton als Besteller erhält damit u.a. eine Zusage für stabile bzw. sinkende Betriebskosten bzw. Abgeltungen. Kann das Unternehmen die vereinbarten Ziele nicht erreichen, steht es Bund und Kanton frei, die Regionallinien neu auszuschreiben.

6.6 Absichtserklärung / Zielvereinbarung

Um dem Kanton als Mitbesteller eine Gewähr für konkurrenzfähige Kosten im RPV und eine unverändert gute Qualität zu gewährleisten, wird zwischen dem Kanton und dem Bund als Besteller und der neuen VBSH als Leistungserbringerin eine Zielvereinbarung abgeschlossen. Zielvereinbarungen sind im öffentlichen Verkehr möglich und gesetzlich geregelt, beispielsweise arbeitet auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) mit Zielvereinbarungen. Bei Erreichen der vereinbarten Ziele haben die konzessionierten Unternehmen die Sicherheit, dass während der Laufzeit der Zielvereinbarung keine Ausschreibung erfolgt (Art. 32 Abs. 2 lit. a PBG).

Da die Zielvereinbarung erst zu einem späteren Zeitpunkt abgeschlossen werden kann, haben Regierungsrat und Stadtrat (in Vertretung der künftigen Anstalt) eine Absichtserklärung (vgl. Beilage 5) unterzeichnet, in welcher die Eckwerte der später abzuschliessenden Zielvereinbarung grob umrissen werden. In der Absichtserklärung wird festgehalten, dass rechtzeitig eine Zielvereinbarung abgeschlossen wird. Als Eckwerte für die Kostenstabilität sind zumindest stabile Kosten (Basis Offerte 2018/19 sowie unter Einbezug von Sonderfaktoren wie z.B. Treibstoffpreise, Inflation und eine branchenübliche Lohnentwicklung festzulegen. Die Qualitätsziele sollen auf die Kundenzufriedenheitsumfrage des Tarifverbundes Ostwind und evtl. auf das in Aufbau befindliche Qualitätssystem QMS RPV CH des Bundesamtes für Verkehr abgestützt werden.

7. Sichern der bereits realisierten Synergiegewinne

Die heutige Art der Geschäftsführung bringt bereits bedeutende Synergiegewinne. Sollte die Zusammenführung nicht zu Stande kommen, könnte der Geschäftsführungsauftrag durch die VBSH reduziert werden oder wegfallen, womit die RVSH bei einer Weiterführung ihrer Tätigkeiten wieder parallele Strukturen aufbauen müsste. Auch die bereits heute erfolgreich erzielten betrieblichen Optimierungen könnten wegfallen. Dies sind beispielsweise die Verknüpfung der Regional- und Stadtlinien zur Reduktion von Standzeiten, Garagierung usw. Bei einem Nein zum Zusammenschluss müsste der RVSH-Verwaltungsrat aus strategischen Gründen andere Optionen prüfen (Partner, Verkauf) und in diesem Zusammenhang die operative Zusammenarbeit der Betriebe überprüfen, um die Abhängigkeit zu reduzieren und inskünftig andere Optionen zu haben. Je mehr RVSH und VBSH operativ verbunden sind, desto weniger kann sich die RVSH gegen allfällige zusätzliche Forderungen aus Leistungsabgeltungen seitens der VBSH wehren. Eine Weiterführung der aktuellen Struktur der RVSH ist für den Kanton langfristig nicht zielführend.

8. Wettbewerbsfähigere Unternehmensgrösse

Durch den Zusammenschluss erreichen zwei kleine Unternehmen zusammen eine wettbewerbsfähigere Grösse. Das erleichtert die Verhandlungen mit Lieferanten. Bessere Einkaufskonditionen unterstützen das angestrebte Ziel nach sinkenden Betriebskosten.

9. Abgrenzung Besteller und Leistungserbringer

Im öffentlichen Verkehr setzt sich immer mehr der Gedanke durch, dass der Besteller nicht gleichzeitig Leistungserbringer sein sollte. Mit dem Zusammenschluss kann sich der Kanton auf seine Rolle als Besteller konzentrieren. Die klarere Trennung von Leistungserbringer und Besteller wird auch vom Bund gefordert, um die Verantwortlichkeiten zu klären und Abhängigkeiten zu beseitigen.

10. Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Mit der Zusammenführung entsteht im Kanton Schaffhausen ein dominierendes Transportunternehmen, das der Stadt Schaffhausen gehört. Damit verbunden ist der Vorteil, dass ein gestärktes Schaffhauser Unternehmen entsteht, das lokal Arbeitsplätze sichert und die Kompetenzen eines integrierten Busbetriebes in der Region erhalten bleiben. Als Nachteil entsteht aber quasi ein Monopolbetrieb. Mit dem Abschluss einer Zielvereinbarung wird dieser Nachteil jedoch entschärft.

11. Auswirkungen auf die (Land-) Gemeinden

Auf die Landgemeinden hat die Zusammenführung der Busbetriebe kaum Auswirkungen. Die Gemeinden haben die Gewähr, dass die Verkehrsleistungen weiterhin durch ein lokal verankertes Schaffhauser Unternehmen erbracht werden und ihnen dieses auch als Ansprechpartner mit guten Kenntnissen der lokalen Bedürfnisse zur Verfügung steht. Mit Abschluss einer Zielvereinbarung besteht auch die Gewähr für konstante Abgeltungen.

12. Handlungsalternativen

12.1 Verkauf an ein anderes Transportunternehmen

Der Kanton könnte die RVSH-Aktien auch an ein anderes Transportunternehmen verkaufen. Mit dem Verkauf der RVSH-Aktien zum festgelegten Preis an die Stadt «verpasst» der Kanton somit die Chance eines Verkaufes an den Meistbietenden. Für den Kanton, welcher ja nicht nur Eigentümer der RVSH AG ist, sondern, gemeinsam mit dem Bund, auch Besteller und damit Abgeltungsmittzahler der konzessionierten Regionallinien, spielt der Verkaufspreis langfristig eine geringere Rolle als die Entwicklung der Kosten für den Regionalverkehr. Diese werden mit der VBSH bis ins Jahr 2023 mit der Zielvereinbarung verbindlich vereinbart.

12.2 Neuausschreibung der Konzession inkl. Betriebsmittel RVSH

Der Kanton könnte als Alternative zu einem Zusammenschluss der Busbetriebe die Regionalverkehrslinien auch vorzeitig neu ausschreiben. Mit dem Verzicht auf eine öffentliche Ausschreibung der RVSH-Linien verzichtet der Kanton auf einen Innovationswettbewerb sowie auf die Garantie wettbewerbsfähiger Abgeltungen, die mittels eines Ausschreibungswettbewerbs erreicht werden könnten. Um dennoch konkurrenzfähige Offerten für den Regionalverkehr sicherzustellen, werden Bund und Kanton mit der neuen VBSH eine Zielvereinbarung auf der Grundlage von wettbewerbsfähigen Kosten abschliessen, welche bis 2023, dem Ende der Konzessionsdauer gültig ist. Mit der Zielvereinbarung hat der Kanton somit bis 2023 eine Garantie für stabile bzw. sinkende Kosten und somit eine gewisse Budgetsicherheit. Eine Ausschreibung nach Ablauf der Zielvereinbarung Ende 2023 (mit Neuvergabe per Dezember 2025) bleibt möglich.

13. Chancen und Risiken

Aus Sicht des Kantons ergeben sich ergänzend zu den bereits aufgezeigten Vorteilen insbesondere folgende spezifischen Chancen (↗) und Risiken (↘):

- ↗ Der Kanton zieht sich aus der Trägerschaft zurück und tritt nur noch als Besteller auf, wie es der Bund im Regionalverkehr schon seit langem fordert.
- ↗ Mit dem Verkauf der RVSH an die verselbständigte VBSH kann der Kanton seine unternehmerischen Risiken minimieren.
- ↗ Mit der Zusammenführung von VBSH und RVSH wird die seit langem vorbereitete Strategie umgesetzt, ein starkes Schaffhauser Busverkehrsunternehmen zu schaffen. Mit der Gründung der RVSH AG, der Übernahme der weiteren Regionallinien von der Postauto AG und der Delegation der Geschäftsführung an die VBSH hat der Kanton viel investiert und den Grundstein für den Zusammenschluss gelegt.
- ↗ Mit der Zusammenführung werden Abhängigkeiten reduziert. Bei einem Nein zum Zusammenschluss müsste sich der RVSH-Verwaltungsrat aus strategischen Gründen einer weiteren operativen Zusammenführung der Betriebe verschliessen, um die Abhängigkeit zu reduzieren und inskünftig andere Optionen zu haben. Eine Weiterführung der aktuellen Struktur ist für den Kanton langfristig nicht zielführend.
- ↗ Der Kanton als Besteller profitiert von Synergiegewinnen, die durch den Abbau von Doppelspurigkeiten und der Vereinfachung der Prozesse erreicht werden können.
- ↘ Der Kanton als Nicht-Eigentümer hat keinen Einfluss auf die Kostenstruktur und ist deshalb als Besteller dem Risiko steigender Abgeltungspreise ausgesetzt.
 - Dieses Risiko wurde früh erkannt und kann mit dem vorgesehenen Abschluss einer Zielvereinbarung gemindert werden. Der Kanton als Besteller erhält damit u.a. eine Zusage für mindestens stabile Kosten. Kann das Unternehmen die Kostenstabilität nicht erreichen, steht es Bund und Kanton frei, die Regionallinien auszuschreiben.
- ↘ Mit dem Verkauf der RVSH-Aktien zum festgelegten Preis verpasst der Kanton die Chance eines Verkaufes an den Meistbietenden.

- Diese Befürchtung wurde vertieft analysiert und sie kann mit folgender Begründung entkräftet werden: Mit der Ausscheidung des Grundstückes mit einem Baurecht und der gesonderten Behandlung von Abgeltungs-Reserven ist ein fairer Übernahmepreis gewährleistet. Für den Kanton – welcher ja nicht nur Eigentümer der RVSH AG ist, sondern auch Besteller und damit Abgeltungsmitzahler der konzessionierten Regionallinien – spielt der Verkaufspreis langfristig eine geringere Rolle als die Entwicklung der Abgeltungspreise. Und mit der Zielvereinbarung kann sich der Kanton stabile Abgeltungen sichern.
- ↘ Mit dem Verzicht auf eine öffentliche Ausschreibung der RVSH-Linien verzichtet der Kanton auf die Garantie wettbewerbsfähiger Abgeltungen.
- Diesem Argument wird begegnet, indem der Kanton seine Zustimmung zur Zusammenführung an das Vorliegen einer Zielvereinbarung knüpft. Mit der Zielvereinbarung hat der Kanton während deren Laufzeit eine Garantie für mindestens stabile Kosten und damit eine gewisse Budgetsicherheit. Eine spätere Ausschreibung bleibt möglich. Im Übrigen wäre eine öffentliche Ausschreibung, deren Ergebnis zwangsläufig ungewiss ist, ihrerseits mit Risiken verbunden.

14. Würdigung

Mit der Zusammenführung der beiden Unternehmen und der Verselbstständigung werden folgende Ziele erreicht:

❶ Ein starkes, lokal in Schaffhausen verankertes Unternehmen

Die Besteller, Behörden und Kunden verfügen über ein starkes und lokal in Schaffhausen verankertes Unternehmen als Ansprechpartner. Die Abwanderung der Entscheidungskompetenzen aus Schaffhausen kann verhindert werden. Das Unternehmen agiert vor Ort und kennt die regionalen Verhältnisse gut. Die Arbeitsplätze bleiben in Schaffhausen erhalten.

❷ Synergien sichern: Ausräumung des Risikos bezüglich Wegfall von bereits realisierten Synergiegewinnen

Die heutige Art der Geschäftsführung bringt bereits einen bedeutenden Synergiegewinn. Sollte der Geschäftsführungsauftrag reduziert werden oder wegfallen, besteht das Risiko, dass die Unternehmungen wieder parallele Strukturen aufbauen müssen. Auch die bereits heute erfolgreich erzielten betrieblichen Optimierungen würden wegfallen. Dies sind insbesondere die Verknüpfung der Regional- und Stadtlinien zur Reduktion von Standzeiten, Garagierung usw., die mit gut Fr. 100'000.-- quantifiziert werden können.

❸ Weitere Synergiegewinne realisieren (Beseitigung von Doppelspurigkeiten)

- Einfachere Strukturen im Unternehmen und in der Verwaltung;
- Einfachere Strukturen in den Aufsichts- und Steuerungsgremien (Verwaltungskommission, Verwaltungsrat, Revision);
- Beseitigung von Doppelspurigkeiten und die Vereinfachung von Prozessen. Heute läuft vieles doppelspurig oder es entsteht zusätzlicher Aufwand, weil die Prozesse nicht harmonisiert werden können;
- VBSH und RVSH haben zwei Buchhaltungen und zwei Jahresberichte;
- Jede Betriebsversammlung muss pro Unternehmen zweimal durchgeführt werden (insgesamt acht Veranstaltungen pro Jahr);

- Die gesamte Korrespondenz läuft getrennt;
- Gegenseitig erbrachte Leistungen müssen gegenseitig verrechnet werden;
- Mitarbeitende, welche von den Regionallinien zu den Ortsverkehrslinien wechseln möchten, brauchen neue Arbeitsverträge;
- Regulatorien, welche aus gesetzlichen Gründen nicht harmonisiert werden können, werden unterschiedlich geschult und umgesetzt;
- Wohnsitz und Dienstorte und damit die Arbeitswege können nicht optimal gewählt werden;
- Verwaltungsrat und Verwaltungskommission werden separat bedient (insgesamt 7 bis 8 Sitzungen);
- verschiedene parallele Abläufe in der gesamten Administration;
- Unterschiede im Personalmanagement usw.

Die Einsparungen aufgrund zusätzlicher Synergiegewinne werden auf Fr.100'000.-- bis Fr. 200'000.-- pro Jahr geschätzt.

④ Stärkung der Corporate Governance, Beseitigung von Interessenkonflikten

Mit der Zusammenführung und einheitlichen Strukturierung der Führung können Interessenkonflikte von Personen in Doppelrollen beseitigt, die Entscheidungswege vereinfacht, die Verantwortlichkeiten geklärt und die Führung der Unternehmung gestrafft werden.

Die saubere und definierte Übertragung der Aufgaben des Stadtrates an die Verwaltungskommission reduziert die grosse Aufgabenfülle und -vielfalt der Exekutivmitglieder.

Ein Auspielen zwischen den Unternehmungen ist nicht mehr möglich.

⑤ Klare Trennung zwischen Besteller und Leistungserbringer

Kanton und Stadt können sich auf ihre Rollen als Besteller konzentrieren. Die klarere Trennung von Leistungserbringer und Besteller wird auch vom Bund empfohlen, um die Verantwortlichkeiten zu klären und Abhängigkeiten zu beseitigen.

⑥ Erreichung einer wettbewerbsfähigen Unternehmensgrösse gegenüber Lieferanten und Gremien

Durch den Zusammenschluss erreichen zwei kleine Unternehmen zusammen eine wettbewerbsfähigere Grösse. Das ist wichtig für Verhandlungen mit Lieferanten und Tarifverbänden.

⑦ Einheitliche Unternehmenskultur

Im neuen Unternehmen wird es eine einheitliche Unternehmenskultur geben. Alle Mitarbeiter werden gleich behandelt.

Gegenüber den Partnerunternehmen ändert sich nichts.

15. Empfehlung Regierungsrat (und Stadtrat)

Regierungsrat und Stadtrat sind überzeugt, dass bei einer Gegenüberstellung der Chancen und Risiken die Vorteile deutlich überwiegen. Die Zusammenführung von VBSH und RVSH in ein starkes, lokal verankertes Unternehmen ist für den Kanton, die Stadt und die Gemeinden ein gewinnbringender Schritt. Regierungsrat und Stadtrat empfehlen dem Kantonsrat und dem Grossen Stadtrat deshalb den Vorlagen zuzustimmen.

*Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren*

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, dem im Anhang beigefügten Beschlussentwurf zuzustimmen, gestützt auf Art. 32 der Kantonsverfassung diesen Beschluss dem obligatorischen Referendum zu unterstellen und das Postulat 3/2008 von Dr. Stephan Rawlyer vom 21. Februar 2008 «Busverbindungen aus einer Hand» als erledigt abzuschreiben.

Schaffhausen, 27. Juni 2017

Im Namen des Regierungsrates
Die Präsidentin
Rosmarie Widmer Gysel

Der Staatsschreiber
Dr. Stefan Bilger

Anhang

Beschluss betreffend Zusammenführung der VBSH und der RVSH

Beilagen

- 01_Aktienkaufvertrag_VBSH_Kanton
- 02_Darlehensvertrag_VBSH_Kanton
- 03_Absichtserklärung_Zielvereinbarung
- 04_Bilanzmässige_Darstellung_Umsetzungskonzept
- 05_Umsetzungskonzept
- 06_Baurechtskonditionen_Schleitheim

Beschluss betreffend Zusammenführung der VBSH und der RVSH

vom ...

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

1.

Das Gesetz über die Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen vom 21. August 2000 wird aufgehoben.

2.

¹ Der Kanton Schaffhausen gewährt der selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt der Stadt Schaffhausen VBSH ein zinsloses Darlehen von 2.15 Mio. Franken. Das Darlehen wird auf unbestimmte Zeit gewährt und ist bedingt rückzahlbar.

² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einem Vertrag mit der VBSH.

3.

Der Erwerb des Landanteils von GB Schleithem Nr. 17 von den Regionalen Verkehrsbetrieben Schaffhausen (RVSH) zum Preis von Fr. 2'500.-- wird genehmigt.

4.

¹ Die Abgabe des Landanteils GB Schleithem Nr. 17 im Baurecht an die Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen (RVSH) für 60 Jahre wird genehmigt.

² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in einem Baurechtsvertrag mit der RVSH.

5.

Der Kanton haftet für alle zum Zeitpunkt des Überganges des Vermögens an die VBSH bestehenden Verbindlichkeiten der RVSH AG.

6.

Der vorliegende Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Stimmberechtigten in der Volksabstimmung der Stadt Schaffhausen betreffend «Zusammenführung der VBSH und der RVSH».

7.

¹ Dieser Beschluss untersteht dem obligatorischen Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten. Er kann das Inkrafttreten der Ziffern 1 bis 5 dieses Beschlusses und die Aufhebung einzelner Bestimmungen des Gesetzes über die Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen vom 21. August 2000 gesondert beschliessen.

³ Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, ...

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Die Sekretärin:

AKTIENKAUFVERTRAG

Beilage 1

zwischen dem

**Kanton Schaffhausen, Finanzverwaltung, J. J. Wepferstrasse 6,
8200 Schaffhausen (Verkäuferin)**

und den

**Verkehrsbetrieben Schaffhausen, öffentlich-rechtliche Anstalt, Ebnatstrasse 145,
8200 Schaffhausen (Käuferin)**

1. Präambel

Im Rahmen der Zusammenführung der städtischen Verkehrsbetriebe Schaffhausen und der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG (RVSH) übernimmt die aus den städtischen Verkehrsbetrieben hervorgegangene öffentlich-rechtliche Anstalt *Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH)* das Aktienpaket und die Reserven aus Kapitaleinlagen vom Kanton Schaffhausen. Dieser Vertrag regelt den zweckgebundenen Verkauf des Aktienpaketes im Besitz des Kantons Schaffhausen.

Im Gegenzug gewährt der Kanton der neu gegründeten Anstalt ein Darlehen in der Höhe des Nominalwertes der Aktien und der Reserven aus Kapitaleinlagen. Darüber wird ein separater Darlehensvertrag erstellt.

Nach dem Übertrag der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG an die neue Anstalt im Sinne von Art. 751 OR wird die RVSH aufgelöst.

2. Kaufgegenstand und Kaufpreis

Der Kanton Schaffhausen verkauft den Verkehrsbetrieben Schaffhausen im Rahmen der Zusammenführung von VBSH und RVSH das gesamte Aktienpaket der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG (CHE-109.571.344), d.h. 1'800 Namenaktien mit einem Nennwert von je Fr. 1'000. Der Kaufpreis beträgt Fr. 2'150'000, entsprechend dem Nominalwert der Aktien und den Reserven aus Kapitaleinlagen in der Höhe von Fr. 350'000.

 ^{de}
Alle

3. Bezahlung des Kaufpreises

Der Kanton Schaffhausen gewährt den VBSH ein bedingt rückzahlbares unbefristetes Darlehen in der Höhe des Kaufpreises von Fr. 2'150'000. Die Bedingungen sind in einem separaten Darlehensvertrag festgehalten.

Mit der verbindlichen Unterzeichnung des Darlehensvertrages gilt der Verkaufspreis als getilgt.

4. Rechte und Pflichten

Mit dem Verkauf der Aktien gehen sämtliche Rechte und Pflichten der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG an die Käuferin über.

Die Verkäuferin bestätigt, dass zum Stichtag keine wesentlichen Verbindlichkeiten und Eventualverpflichtungen irgendwelcher Art, die nicht aus der Jahresrechnung per 31.12.2017 hervorgehen, bestehen. Ebenso bestätigt die Verkäuferin, dass keine Gerichts- oder andere Rechtsverfahren irgendwelcher Art bestehen.

5. Einschränkung der Verwendung der Aktien

Die Aktien dürfen durch die Käuferin nur für das Einbringen der RVSH in die neue öffentlich-rechtliche Anstalt verwendet werden. Die Käuferin darf die Aktien weder weiterverkaufen noch an Dritte weitergeben.

6. Vorgehen bei Streitigkeiten

Bei Streitigkeiten aus diesem Vertrag verpflichten sich die Parteien, nach einer gültigen Lösung zu suchen. Können sich die Parteien nicht einigen, bezeichnen sie gemeinsam eine Vermittlerin oder einen Vermittler. Die Parteien verpflichten sich, den Rechtsweg erst nach dem Scheitern einer Vermittlung zu beschreiten.

7. Voraussetzungen für den Vollzug des Kaufvertrages, Inkrafttreten

Dieser Kaufvertrag wird nur vollzogen, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Zustimmung zur Vorlage des Stadtrates vom 27. Juni 2017 über die Zusammenführung der VBSH und der RVSH durch die zuständigen Organe der Stadt Schaffhausen

G. B. P. P. P. *
plc

2. Zustimmung zur gleichlautenden Vorlage des Regierungsrates vom 27. Juni 2017 durch die zuständigen Organe des Kantons Schaffhausen
3. Gleichzeitiger Vollzug des Darlehensvertrages über die Gewährung eines bedingt rückzahlbaren, unbefristeten Darlehens zwischen dem Kanton Schaffhausen und den Verkehrsbetrieben Schaffhausen

Der Vollzug erfolgt – allenfalls rückwirkend – per 1. Januar 2019.

Schaffhausen, 27. Juni 2017

Für die Anstalt in Gründung



Daniel Preisig
Präsident Verwaltungskommission

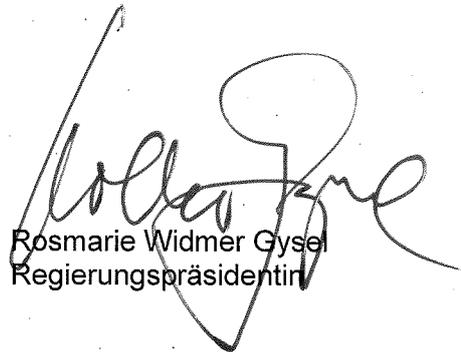


Bruno Schwager
Geschäftsführer

Kanton Schaffhausen



Martin Kessler
Regierungsrat



Rosmarie Widmer Gysel
Regierungspräsidentin



DARLEHENSVERTRAG

Beilage 2

zwischen dem

**Kanton Schaffhausen, Finanzverwaltung, J.J. Wepferstrasse 6,
8200 Schaffhausen (Gläubigerin)**

und den

**Verkehrsbetrieben Schaffhausen, öffentlich-rechtliche Anstalt, Ebnatstrasse 145,
8200 Schaffhausen (Schuldnerin)**

1. Präambel

Im Rahmen der Zusammenführung der städtischen Verkehrsbetriebe Schaffhausen und der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG übernimmt die aus den städtischen Verkehrsbetrieben hervorgegangene öffentlich-rechtliche Anstalt *Verkehrsbetriebe Schaffhausen* das Aktienpaket und die Reserven aus Kapitaleinlagen vom Kanton Schaffhausen. Darüber wird ein separater Kaufvertrag erstellt.

Im Gegenzug gewährt der Kanton der neu gegründeten Anstalt ein Darlehen in der Höhe des Nominalwertes der Aktien und der Reserven aus Kapitaleinlagen.

2. Art des Darlehens

Das Darlehen wird auf unbefristete Zeit gewährt. Es wird jedoch zur Rückzahlung fällig, wenn der Leistungsauftrag für den öffentlichen Regionalverkehr dahinfällt. Bei einem anteilmässigen Verlust des Leistungsauftrages wird der Darlehensbetrag entsprechend reduziert.

3. Verzinsung

Das Darlehen wird unverzinslich gewährt, da es dotationskapitalähnlichen Charakter besitzt. Falls jedoch das von der Stadt Schaffhausen eingebrachte Dotationskapital verzinst wird, wird auch dieses Darlehen mit dem gleichen Satz verzinst.



4. Amortisation

Das Darlehen unterliegt keiner Amortisation. Allfällige Rückzahlungen bedingen eine Anpassung dieses Vertrages.

5. Vorgehen bei Streitigkeiten

Bei Streitigkeiten aus diesem Vertrag verpflichten sich die Parteien, nach einer gültigen Lösung zu suchen. Können sich die Parteien nicht einigen, bezeichnen sie gemeinsam eine Vermittlerin oder einen Vermittler. Die Parteien verpflichten sich, den Rechtsweg erst nach dem Scheitern einer Vermittlung zu beschreiten.

6. Voraussetzungen für den Vollzug, Inkrafttreten

Dieser Darlehensvertrag wird unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Organe von Stadt und Kanton Schaffhausen zu den Vorlagen über die Zusammenführung der VBSH und der RVSH per 1. Januar 2019 – allenfalls rückwirkend – vollzogen.

Schaffhausen, 27. Juni 2017

Für die Anstalt in Gründung



Daniel Preisig
Präsident Verwaltungskommission

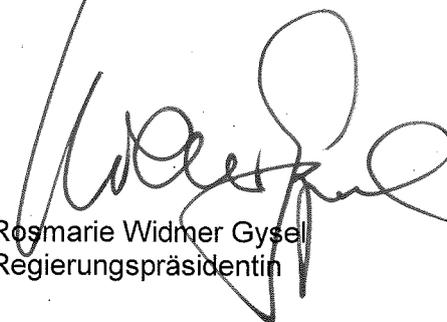
Kanton Schaffhausen



Martin Kessler
Regierungsrat



Bruno Schwager
Geschäftsführer



Rosmarie Widmer Gysel
Regierungspräsidentin

Absichtserklärung

Beilage 3

zwischen dem Kanton Schaffhausen

und

der Stadt Schaffhausen

zur Erstellung einer Zielvereinbarung

über die Führung und Finanzierung der Regionalbuslinien der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG nach der Zusammenführung mit den städtischen Verkehrsbetrieben zu einer öffentlich-rechtlichen Anstalt

1. Präambel

Gestützt auf Beschlüsse des Kantonsrates und den Grossen Stadtrates planen Kanton und Stadt Schaffhausen die Zusammenführung der beiden Busunternehmungen Regionale Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH AG und städtische Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH zu einer öffentlich-rechtlichen Anstalt im Besitze der Stadt Schaffhausen. Geplant ist ein Start der neuen Unternehmung per 1. Januar 2019. Damit gehen das Risiko und die Ergebnisverantwortung für den Regionalverkehr an die Stadt resp. an die öffentlich-rechtliche Anstalt über.

Die Parteien bekunden ihre Absicht, eine Zielvereinbarung zu erstellen, um die Interessen der Stadt Schaffhausen resp. der VBSH als Ersteller sowie des Bundes und des Kantons Schaffhausen als Besteller nach der Zusammenführung zu wahren.

2. Interessenwahrung

Die Interessen des Kantons und der Stadt Schaffhausen sollen definiert und gegenseitig anerkannt werden.

2.1 Interessen der Besteller (Bund und Kanton)

- Das neue Unternehmen soll seine Leistungen im Regionalverkehr zu marktgerechten und konkurrenzfähigen Konditionen erbringen

RM. [Signature]

- Die Abgeltung für die Führung der Regionalbuslinien darf sich wegen der neuen Organisation nicht erhöhen. Die Kosten sind mindestens stabil zu halten
- Es soll keine Quersubventionierung des Ortsverkehrs geben
- Die Qualität der Dienstleistungen darf sich nicht verschlechtern
- Werden die Ziele der Vereinbarung nicht erreicht, bleibt eine vorzeitige Ausschreibung vorbehalten

2.2 Interessen der Erstellerin (Stadt resp. VBSH)

- Die neue Unternehmung benötigt eine Planungssicherheit für mehrere Jahre
- Die Abgeltung soll den tatsächlichen Kosten und Erträgen des Regionalverkehrs entsprechen, es soll keine Quersubventionierung des Regionalverkehrs geben
- Mit der Erreichung der vereinbarten Ziele kann das Risiko einer Ausschreibung der Regionalverkehrsleistungen nach Ablauf der Konzession vermieden werden

3. Definition der zu erreichenden Ziele

Angestrebt wird die Definition von Kosten- und Qualitätszielen. Ziele für die Verkehrserträge und davon abgeleitete Ziele wie der Deckungsgrad oder die Abgeltungshöhe sind wegen der nur teilweise beeinflussbaren Natur nur bedingt geeignet.

3.1 Kostenziele

Basis für die Kostenziele sind die Kosten und Nebenerlöse der definitiven Offerte für das Jahr 2019, die Berücksichtigung der Sachteuerung, der Dieselölpreisentwicklung sowie eine landesübliche und der Teuerung angepasste Lohnentwicklung (gemäss BFS Nominallohnindex über alle Branchen).

Berücksichtigt werden ausserdem erwartete Synergien sowie neu anfallende Kosten (z.B. Baurechtszinsen).

Zudem wird bei der Festlegung der Kostenziele berücksichtigt, dass die Spezialreserve nach Art. 36 PBG bis zum Konzessionsende 2023 analog zu den Bedingungen im Ortsverkehr (vgl. Art. 23 Abs. 3 der Organisationsverordnung) teilweise abgebaut werden kann. Die Kosten sollen durch schlanke Strukturen und Abläufe im Griff behalten werden, ohne nachteilige Folgen für den Kunden.

Handwritten signature and initials

3.2 Qualitätsziele

Seit 2008 führt der Kanton Schaffhausen alle drei Jahre Kundenzufriedenheitsumfragen durch. 2017 findet letztmals eine Umfrage unter dem Dach des Tarifverbundes Schaffhausen statt, später ist die Integration der neuen Unternehmung in die Umfrage des Tarifverbundes Ostwind vorgesehen.

Ziel ist es, die Kundenzufriedenheit mit den im Einflussbereich der Transportunternehmung liegenden Qualitätsmerkmalen auf dem Niveau von 2017 zu halten und mindestens den Durchschnitt der Busunternehmungen des Tarifverbundes Ostwind zu erreichen.

Zudem sollen, falls rechtzeitig verfügbar, die Ergebnisse des Qualitätsmesssystems des Bundesamtes für Verkehr (QMS RPV) einfließen.

4. Inhalt, Form und Dauer der Zielvereinbarung

Inhalt und Form der Zielvereinbarung entsprechen Art. 24 ff. der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) und an den darauf basierenden Leitfaden Bus für Zielvereinbarungen des Bundesamtes für Verkehr (Referenz BAV-313.302).

Die wichtigsten Inhalte der geplanten Zielvereinbarung sind:

- Beschreibung des Leistungsauftrages
- Dauer der Zielvereinbarung (Fahrplanperioden vom 15.12.2019 bis 09.12.2023)
- Detaillierte Festlegung der finanziellen und qualitativen Ziele
- Berücksichtigung von folgenden Sonderfaktoren:
 - Leistungsanpassungen
 - Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen
 - Veränderung der relevanten Treibstoff- und Energiepreise, Lohn- und Sachteuerung
- Definition der Indikatoren zur Feststellung der Erreichung der Qualitätsziele und Beschreibung des Umfangs der tolerierten Abweichung
- Regelung des Controllings und der Berichterstattung
- Vorgehen bei Abweichungen, mögliche Konsequenzen bei Nichterreichen der Ziele
- Festlegung des weiteren Vorgehens nach Ablauf der Zielvereinbarung

5. Zeitplan

Die Zielvereinbarung basiert auf dieser Absichtserklärung und wird nach rechtsgültigem Beschluss (Volksabstimmung) ausgearbeitet.



Schaffhausen, 27. Juni 2017

Für den Kanton Schaffhausen:



Martin Kessler
Regierungsrat



René Meyer
Leiter Koordinationsstelle öV

Für die Anstalt in Gründung:



Peter Neukomm
Stadtpräsident Stadt Schaffhausen



Daniel Preisig
Finanzreferent Stadt Schaffhausen



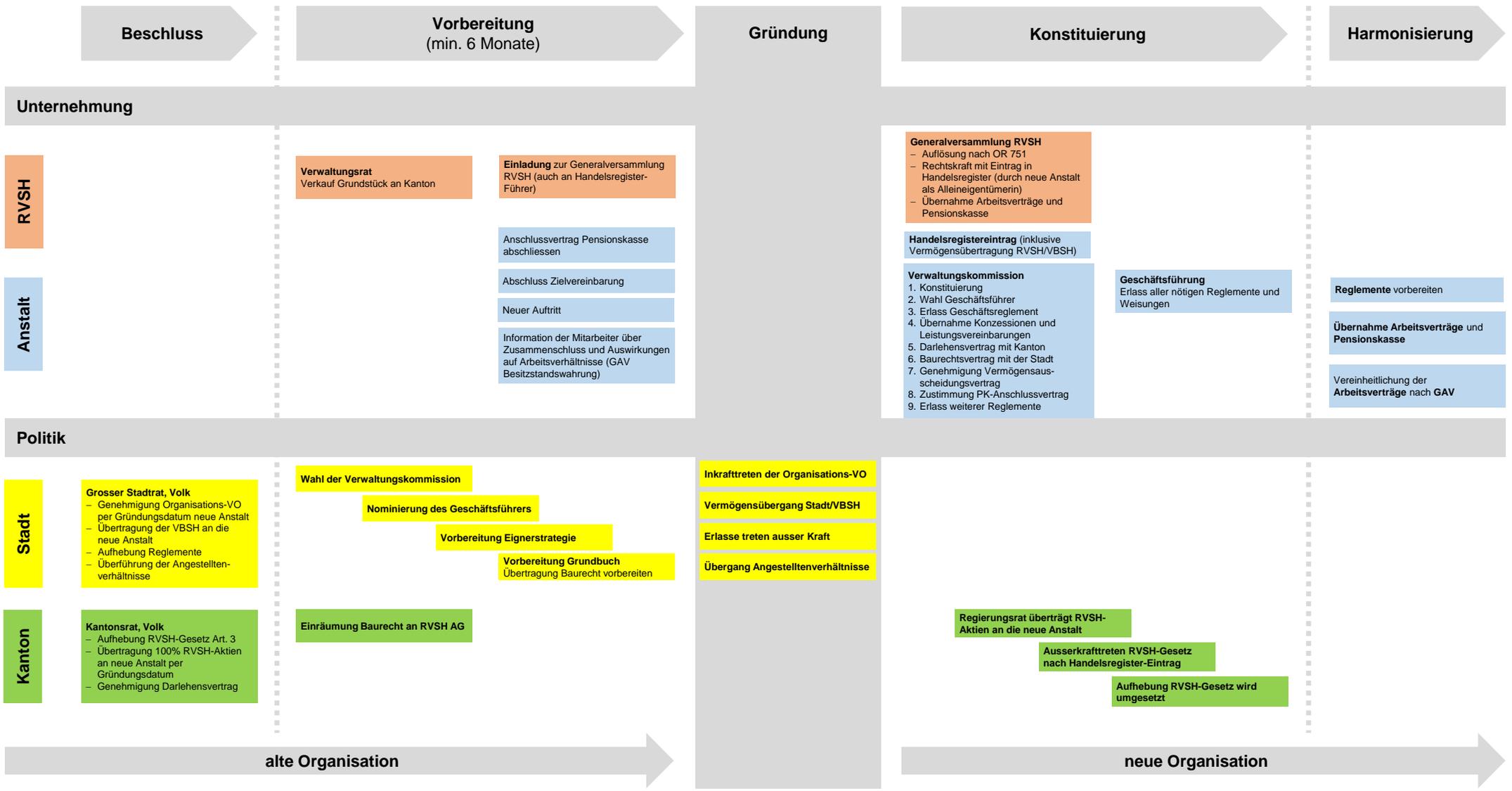
BILANZMÄSSIGE DARSTELLUNG UMSETZUNGSKONZEPT

Beilage 4

Beträge in CHF per 31.12.16

	RVSH ordentliche Schlussbilanz	VBSH ordentliche Schlussbilanz	Zusammen- führung nach Konsolidierung Reserven	Bildung Dotations- kapital	Anstalt nach Bildung Dotations- kapital	Umwandlung in unver- zinsliches Darlehen	Anstalt nach Umwandlung Aktienkapital in Darlehen
AKTIVEN	7'524'046.05	20'444'269.21	27'968'315.26	-	27'968'315.26	-	27'968'315.26
Umlaufvermögen	3'161'906.85	4'254'369.21	7'416'276.06	-	7'416'276.06	-	7'416'276.06
Flüssige Mittel	530'044.29	1'757'244.06	2'287'288.35		2'287'288.35		2'287'288.35
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'941'093.07	1'409'792.45	3'350'885.52		3'350'885.52		3'350'885.52
Übrige kurzfristige Forderungen	477'872.14	663'307.55	1'141'179.69		1'141'179.69		1'141'179.69
Vorräte	146'120.00	364'299.00	510'419.00		510'419.00		510'419.00
Aktive Rechnungsabgrenzungen	66'777.35	59'726.15	126'503.50		126'503.50		126'503.50
Anlagevermögen	4'362'139.20	16'189'900.00	20'552'039.20	-	20'552'039.20	-	20'552'039.20
Dieselbusse	3'486'210.00	6'832'500.00	10'318'710.00		10'318'710.00		10'318'710.00
Trolleybusse		5'215'100.00	5'215'100.00		5'215'100.00		5'215'100.00
Dienstfahrzeuge	6'978.00	321'300.00	328'278.00		328'278.00		328'278.00
Fahrleitung		1'171'700.00	1'171'700.00		1'171'700.00		1'171'700.00
Einstellhalle Schleitheim (Baurecht)	502'708.20	-	502'708.20		502'708.20		502'708.20
Grundstück Schleitheim*	4'500.00	-	4'500.00		4'500.00		4'500.00
Depot Ebnat		2'342'300.00	2'342'300.00		2'342'300.00		2'342'300.00
Billettautomaten	245'091.00	-	245'091.00		245'091.00		245'091.00
Mobilien	112'902.00	307'000.00	419'902.00		419'902.00		419'902.00
Unvollendete Projekte	3'750.00	-	3'750.00		3'750.00		3'750.00
					-		
PASSIVEN	7'524'046.05	20'444'269.21	27'968'315.26	-	27'968'315.26	-	27'968'315.26
Kurzfristiges Fremdkapital	2'208'105.25	4'928'038.09	7'136'143.34	-	7'136'143.34	-	7'136'143.34
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	623'076.50	766'048.60	1'389'125.10		1'389'125.10		1'389'125.10
Kurzfristig verzinsliche Verbindlichkeiten		1'177'934.44	1'177'934.44		1'177'934.44		1'177'934.44
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	768'847.10	539'314.30	1'308'161.40		1'308'161.40		1'308'161.40
Passive Rechnungsabgrenzungen	816'181.65	2'444'740.75	3'260'922.40		3'260'922.40		3'260'922.40
Langfristiges Fremdkapital	2'011'637.85	8'849'000.00	10'860'637.85	-3'000'000.00	7'860'637.85	2'150'000.00	9'960'637.85
Bedingt rückzahlbares unverzinsliches Darlehen Kanton Schaffhausen		-	-		-	2'150'000.00	2'150'000.00
Darlehen Stadt Schaffhausen		8'000'000.00	8'000'000.00	-3'000'000.00	5'000'000.00		5'000'000.00
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	1'421'637.85	-	1'421'637.85		1'421'637.85		1'421'637.85
Rückstellungen sowie vom Gesetz vorgesehene ähnliche Positionen							
Regionalverkehr	365'000.00		365'000.00		365'000.00		365'000.00
Ortsverkehr		558'000.00	558'000.00		558'000.00		558'000.00
Abschreibungsreserve	50'000.00	-	-		-		-
Preisausgleichsreserven							
Regionalverkehr	175'000.00		175'000.00		175'000.00		175'000.00
Ortsverkehr		291'000.00	291'000.00		291'000.00		291'000.00
Eigenkapital	3'304'302.95	6'667'231.12	9'971'534.07	3'000'000.00	12'971'534.07	-2'150'000.00	10'871'534.07
Aktienkapital	1'800'000.00	-	1'800'000.00	-	1'800'000.00	-1'800'000.00	-
Reserven aus Kapitaleinlagen	350'000.00	-	350'000.00	-	350'000.00	-350'000.00	-
Dotationskapital				3'000'000.00	3'000'000.00		3'000'000.00
Reserve Regionalverkehr gem. Art. 36 Abs. 2 PGB	1'154'302.95	-	1'204'302.95	-	1'204'302.95		1'204'302.95
Reserve Ortsverkehr		6'667'231.12	6'667'231.12		6'667'231.12		6'667'231.12

* Das Grundstück Schleitheim wird in der Vorbereitungsphase an den Kanton verkauft und fällt dann hier weg. Es wird derzeit der Vollständigkeit halber aufgeführt.



Konditionen für Baurechtsvergabe Depot Schleithem der RVSH
GB 17 (Baurecht mit 4'511 m²)

Der Kantonsrat beschliesst die Baurechtsvergabe zu folgenden Bedingungen:

Grundstück	GB Nr. 17
Fläche:	Ca 4'511.00 m ²
Lage	Bachwies (Areal Busdepot Schleithem)
Zone	Wohn- und Arbeitszone
Gebäude	Das Gebäude geht zum Zeitpunkt der Baurechtseinräumung ins Eigentum des Baurechtsnehmers über. Im Fall einer Veräusserung von betrieblich genutzten Immobilien innert 25 Jahren wird der Kanton zu 80 % am Aufwertungsgewinn beteiligt.
Baurecht	GB Nr. xxx (wird anlässlich der Planvermessung vergeben)
Landwert aktuell	Fr. 790'000.-- (Fr. 175/m ²)
Möglichkeiten	Die Parzelle ist überbaut und hat Ausnützungsreserven.
Baurechtsdauer	60 Jahre
Baurechtszins	Die Verzinsung des Landwertes erfolgt nach dem Stand des aktuellen Referenzzinssatzes gemäss Art. 12a der Verordnung über Miete und Pacht von Wohn- und Geschäftsräumen (VMWG), zurzeit 1.75 %. Der Baurechtszins berechnet sich als Produkt aus dem aktuellen Landwert und dem jeweils aktuellen Referenzzinssatz. Er wird halbjährlich im Nachgang auf Rechnungsstellung des Kantons Schaffhausen zur Zahlung fällig.
Ansatz für Baurechtszins-Berechnung	100 % (ordentlicher Ansatz)
Zinspflicht	Die Zinspflicht beginnt mit dem Eintrag des Baurechtsvertrages im Grundbuch, spätestens aber 12 Monate nach der Genehmigung des Baurechtsvertrages durch den Regierungsrat.
Sicherung des Baurechtszinses	Zur Sicherung des Baurechtszinses wird zu Gunsten des Kantons Schaffhausen im Sinne von Art. 779 i ZGB eine Grundpfandverschreibung im Betrage von Fr. 41'475.-- im Grundbuch eingetragen.
Anpassung des Landwertes	Alle zehn Jahre wird der zugrunde liegende Landwert mit einer Schätzung des Amtes für Grundstückschätzungen neu bestimmt. Dazwischen, also jeweils fünf Jahre nach der Landwertschätzung, erfolgt eine Anpassung nach dem Landesindex der Konsumentenpreise. Die erste Neufestsetzung des Landwertes durch Indexanpassung erfolgt per 1. Januar 2022.

Verkaufsfall	<p>Veräussert die Baurechtsberechtigte das Baurechtsgrundstück, so hat der Kanton das gesetzliche Vorkaufsrecht. Ausserdem ist vorzusehen, dass auf den Zeitpunkt der Veräusserung die Regelungen allfälliger neuer Richtlinien, welche noch nicht auf das Baurechtsgrundstück Anwendung gefunden haben, in den Baurechtsvertrag aufgenommen werden. Weiter wird auf den Zeitpunkt der Veräusserung der Landwert (festgelegt durch das AGS) nach den dazumaligen Bedingungen angepasst.</p>
Heimfall	<p>Die Heimfallentschädigung wird auf 0 % festgesetzt.</p> <p>Nach Ablauf der Baurechtsdauer ist die Baurechtsberechtigte verpflichtet, sämtliche Bauten und Umzäunungen entschädigungslos rückzubauen und das Grundstück mit einer Ansaat zu versehen. Vorbehalten bleiben die Erneuerung des Baurechts oder die entschädigungslose Übernahme der Bauten durch den Kanton, sofern es in seinem Interesse sein sollte.</p> <p>Die während der Baurechtsdauer allfällig entstandenen oder vermuteten Verunreinigungen und Altlasten, verursacht durch die Baurechtsberechtigte, sind vollständig auf deren Kosten zu beseitigen (Altlastensanierung). Flankierend kann der Kanton zu Lasten der Baurechtsnehmerin eine Bodenanalyse durch die zuständige Umweltbehörde verlangen, welche abschliessend über den Grad der Verunreinigung und die erforderlichen Massnahmen Auskunft gibt.</p>
Erschliessung Parzelle	<p>Die Baurechtsparzelle gilt im Zeitpunkt der Baurechtsvergabe als erschlossen.</p>
Unterhalt	<p>Die Baurechtsberechtigte ist verpflichtet, das Gebäude sowie das zum Baurecht gehörende Umgelände während der Baurechtsdauer ordnungsgemäss zu unterhalten.</p>
Unbebaute Flächen	<p>Die nicht bebauten Flächen des Baurechtsgrundstücks stehen der Baurechtsberechtigten ausschliesslich als Umgelände zur Verfügung.</p> <p>Die Baurechtsberechtigte ist verpflichtet, nicht bebaute Flächen der Baurechtsgrundstücke auf eigene Kosten in stets einwandfreiem Zustand zu halten und insbesondere den Astschnitt der Bäume, Büsche, Sträucher und dergleichen vorzunehmen.</p>
Bauliche Änderungen	<p>Sämtliche bauliche Änderungen bedürfen der schriftlichen Zustimmung durch den Kanton als Baurechtsgeber.</p>
Gebühren	<p>Die Gebühren zur grundbuchlichen Eintragung des Baurechts, allfällige Vermessungsgebühren und die Kosten der Bewertungen durch das Amt für Grundstückschätzungen in diesem Zusammenhang werden durch die Beteiligten je zur Hälfte getragen.</p> <p>Auftraggeber und Auslöser für die jeweilige Neubewertung (Anpassungen des Landwertes) des Baurechtsgrundstückes ist der Kanton unter Verrechnung der oben erwähnten hälftigen Kosten an die Baurechtsberechtigte.</p> <p>Die jährliche Gebühr für den Verwaltungsaufwand beträgt Fr. 500.-- und wird jährlich im Nachgang mit dem Baurechtszins in Rechnung gestellt.</p>