

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 Betreiber des HBE erhalten, um die Höhe der Betriebskosten näherungsweise einschätzen zu können. Sollten die tatsächlichen Offerten gemäß Absatz 2 zu höheren Betriebskosten als nach der Richtofferte der SBB GmbH führen, ist die deutsche Seite (Land und Land-

kreise) berechtigt, eine Reduktion des in § 1 Absatz 1 festgelegten Angebots-
umfanges zu verlangen. Dies gilt nicht, wenn die höheren Kosten lediglich eine
Steigerung von maximal 5 % über der Inflationsrate gemäß des vom Statisti-
schen 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 (1) und (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 Perso-
nenverkehrs (ARPV; SR 745.16) für das Verkehrsangebot (siehe Anlage) einge-
holt, um die Höhe der nicht gedeckten Kosten einschätzen zu können. Die ver-
bindlichen Abgeltungen ergeben sich mit den definitiven Offerten im Rahmen
des Bestellverfahrens.
- (2) Die Bestellerkantone (vgl. § 2 (1)), handelnd durch den Kanton Schaffhausen,
erhalten als Besteller der Leistungen auf den deutschen Abschnitten 'Landes-
grenze „Grenzacher Horn“ – Erzingen und Landesgrenze Thayngen – Konstanz
von der deutschen Seite (Land BW, Landkreise Lörrach, Waldshut und Kon-
stanz) und vom Schweizer Bund jährlich einen Interessenbeitrag zum HBE. Die-
ser wird jeweils hälftig von der deutschen Seite (Land BW, Landkreise Lörrach,
Waldshut und Konstanz) bzw. vom Schweizer Bund finanziert und deckt die un-
gedeckten Kosten auf den deutschen Abschnitten. Die Fakturierung des von den
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 der Schweizer Seite anfallenden Anteils erfolgt in Schwei-
zer Franken.
- (2a) Bei Zugrundelegung der in Absatz 1 erwähnten Richtofferte und der in Ab-
satz 2 genannten prozentualen Aufteilung ergeben sich mit Preisstand 2023 fol-
gende, von den Landkreisen zu leistenden Beiträgen:

Kreis Waldshut: 1.155.307 €

Kreis Lörrach: 734.214 €

Kreis Konstanz: 269.932 €

Diese von den Landkreisen zu tragenden Beiträgen 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.

(2b) Sollte das Land BW im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln während der Einführungsphase des HBE sein Schienenpersonen-nahverkehrs-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 Tarifsysteem, 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 Rollmateriaaleinführung) 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.
- (7) Die Kantone haben sich anhand von Nutzenüberlegungen auf folgenden Kostenteiler betreffend die von ihnen zusammen mit dem 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, anderer 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: Haushaltsvorbehalt des Landes Baden-Württemberg

- (1) Diese Vereinbarung steht seitens des Landes unter dem aufschiebenden Vorbehalt, dass für den auf das Land gemäß § 3 entfallenden Anteil an der gemeinschaftlichen Finanzierung des Verkehrsangebotes in den Fahrplanjahren 2028-2032 eine entsprechende Verpflichtungsermächtigung beim baden-württembergischen Ministerium der Finanzen durch das Verkehrsministerium eingeworben werden kann.
- (2) Das Verkehrsministerium informiert den Schweizer Bund und den Kanton Schaffhausen bis spätestens zum 31. Dezember 2023 schriftlich, falls eine entsprechende Verpflichtungsermächtigung gemäß § 6 Absatz 1 nicht eingeworben werden konnte. Unterbleibt eine entsprechende Information bis zum 31. Dezember 2023, gilt der Vorbehalt gemäß § 6 Absatz 1 als aufgelöst.
- (3) Die Vereinbarung steht seitens des Landes ferner 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

- (1) 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 Angebotseinstellung oder -reduzierung einen Minderbedarf der für den HBE bestellten Fahrzeuge bedeuten, sind allfällig damit verbundene Kosten von den Schweizer Bestellern zu tragen. Sollte eine solche Angebotseinstellung oder -reduzierung eine Neuberechnung der Wirtschaftlichkeit der Hochrheinelektrifizierung durch die Infrastrukturbetreiber nach sich ziehen, ist ein entsprechender Ausgleichsbetrag vollständig von der deutschen Seite zu tragen. Die Aufteilung dieses Ausgleichsbetrages wird zwischen dem Land BW und den Landkreisen bilateral geregelt.- 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 bis Konstanz entstehen, werden entsprechend der Regelung in § 3 (6) zwischen den Partnern aufgeteilt. Die Kantone verwenden diesfalls den Aufteilungsschlüssel betreffend Vorlaufkosten (vgl. § 3 (7)).

§ 12: Ausblick

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

Anlagen: Richtofferte der SBB GmbH (xx.07.2023)
BAV Bestätigung Genehmigungsantrag SBB GmbH (xx.xx.2023)

Dr. Peter Füglistaler

Direktor

Bundesamt für Verkehr

Bern, den

Martin Kessler

Regierungsrat

Kanton Schaffhausen

Schaffhausen, den

Esther Keller

Regierungsrätin

Kanton Basel-Stadt

Basel, den

Walter Schönholzer

Regierungsrat

Kanton Thurgau

Frauenfeld, den

Beat Tinner

Regierungsrat

Kanton St.Gallen

St.Gallen, den

Dölf Biasotto

Regierungsrat

Kanton Appenzell Ausserrhoden

Herisau, den

Berthold Frieß

Amtschef

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Stuttgart, den

Martin Kistler

Landrat

Landkreis Waldshut

Waldshut, den

Marion Dammann

Landrätin

Landkreis Lörrach

Lörrach, den

Zeno Danner

Landrat

Landkreis Konstanz

Konstanz, den
