

Leistungsvereinbarung

vom 30. Juni 2021

gestützt auf das Gesetz zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung im Kanton Schaffhausen vom 19. Mai 2008

zwischen

Kanton Schaffhausen

vertreten durch

das Volkswirtschaftsdepartement und dessen Vorsteher,
Dino Tamagni

- nachstehend **«Kanton Schaffhausen»** genannt –

und

dem Verein Swiss Transit Lab

vertreten durch

Präsident des Vereins Swiss Transit Lab
Matthias Rödter, von Zürich (ZH),
in Horgen (ZH)

Mitglied des Vorstandes Swiss Transit Lab
Wolfgang Heinrich Merz, von St. Gallen (ZH),
in Winterthur (ZH)

Mitglied des Vorstandes Swiss Transit Lab
Dirk Apel, von Zürich (ZH),
in Oetwil an der Limmat (ZH)

Mitglied des Vorstandes Swiss Transit Lab
Thomas Haiz, deutscher Staatsangehöriger,
in Hüfingen (DE)

- nachstehend **«Projektträger»** genannt -

betreffend

Projekt

«A.09 Swiss Transit Lab»
Juli 2019 –Dezember 2023

1 Einleitung und Rechtsgrundlagen

Der Kanton Schaffhausen fördert zusammen mit dem Bund, den Gemeinden und Dritten die Volkswirtschaft durch eine aktive und nachhaltige Regionalentwicklungspolitik sowie durch geeignete Unterstützungsmassnahmen.

1.1 Ziele der Förderung sind insbesondere:

- a) ein nachhaltiges Wachstum von Wirtschaft, Bevölkerung und Steuersubstrat bei gleichzeitiger Stärkung von Wohlfahrt und Lebensqualität sowie eines attraktiven Arbeitsmarktes;
- b) der Ausbau der volkswirtschaftlichen Diversifikation und die Stärkung zukunftsorientierter Branchen;
- c) eine nachhaltige Entwicklung von Gesellschaft und Umwelt;
- d) die Entwicklung leistungsfähiger Gemeinden durch überkommunale Zusammenarbeit oder Verbundlösungen und eine zeitgemässe Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden;
- e) die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen und kostengünstigen Service Public und einer leistungsfähigen Verwaltung.

1.2 Zu diesem Zweck sieht der Kanton Schaffhausen allgemeine und spezifische Hilfen basierend auf den nachstehenden Rechtsgrundlagen vor:

- a) Gesetz zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung im Kanton Schaffhausen (RSE-Gesetz) vom 19. Mai 2008 (SHR 900.300);
- b) Verordnung zum Gesetz zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung im Kanton Schaffhausen (RSE-Verordnung) vom 26. August 2008 (SHR 900.301);
- c) Regierungsratsbeschluss des Kantons Schaffhausen Nr. 29/578 vom 10. September 2019 und Nr. 20/429 vom 15. Juni 2021;
- d) Programmvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF), und dem Kanton Schaffhausen, vertreten durch das Volkswirtschaftsdepartement, über die Förderung des kantonalen Umsetzungsprogramms Regionalpolitik 2016-2019 vom 28. April 2016 und 12. Juni 2016;
- e) Bundesgesetz über Regionalpolitik vom 6. Oktober 2006 (SR 901.0).

2 Projektbeschreibung

2.1 Ausgangslage

Die Mobilität befindet sich in einem fundamentalen Wandel. Die sich verstärkende Globalisierung führt dazu, dass die effektiv zurückgelegte Distanz pro Person in einer Zeitperiode stetig steigt. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der Ressourcenknappheit für dieses gestiegene Mobilitätsbedürfnis möglichst nicht mehr Energie verbraucht werden darf. Um die Komplexität eine Stufe weiter zu erhöhen, nimmt der zunehmend individualisierte Mensch für sich immer weniger Umwege in Kauf und fordert individuelle auf ihn zugeschnittene direkte Lösungen für sein Mobilitätsbedürfnis. Entsprechend herausfordernd wie auch nötig sind baldige Lösungen in der Mobilität der Zukunft für Industrie und Anbieter von Lösungen im öffentlichen Verkehr.

Innerhalb der vergangenen zwei Jahren haben die Projektträger Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH, Trapeze & AMoTech GmbH das Projekt Linie 12 erfolgreich abgeschlossen und mit dem Swiss Transit Lab einen aktiven Beitrag an der Mitgestaltung von Zukunftslösungen der Mobilität geleistet. Das Swiss Transit Lab hat, im Vergleich zu vergleichbaren Projekten in der Schweiz, eine aktive Vorreiterrolle eingenommen. Mit Stolz kann daher genannt werden, dass die Linie 12 als weltweit erstes Projekt eine Anwendung eines 4x4 Fahrzeugs realisiert hat, welches bidirektional gefahren ist und damit völlig neue Strecken erschliessen konnte. Das innovative Pilotprojekt wurde geschätzt und mit rund 35'000 Fahrgästen rege besucht – von Passagieren, Delegationen aus Politik und Industrie aus dem In- und Ausland gleichermassen. Das Projekt hat zudem dazu geführt, dass ein aktives Ökosystem rund um Fragen der Mobilität der Zukunft aufgebaut werden konnte und dazu beigetragen hat Schaffhausen als Innovationsstandort zu positionieren. Daraus resultierend wurde der Verein Swiss Transit Lab gegründet, welcher diese Vision weitertragen und -entwickeln wird.

Der Verein bezweckt die Förderung der intelligenten, autonomen **Mobilität** in einer **Smart City**, insbesondere zur Förderung und Ausweitung des öffentlichen Verkehrs und des Transits. Er führt den **Dialog** mit relevanten Anspruchsgruppen hinsichtlich Herausforderungen und Chancen im Bereich der Mobilität der Zukunft im Besonderen und betreffend Smart City im Allgemeinen.

Entsprechend hat sich der Verein im Nachgang an die ersten Pilotprojekte thematisch und strukturell weiterentwickelt. Nach dem erfolgreichen Piloten mit der Linie 12 und aufgrund interner strategischer Entscheidungen hat sich Trapeze aus der sehr aktiven Mitarbeit im Verein Mitte 2020 zurückziehen müssen. Der Verein hat darauf diverse neue Mitglieder gesucht und aufnehmen können. Der Vorstand wurde verbreitert, um ergänzende Kompetenzen aus der Industrie, Beratung und der Mobilitätsbranche einzubringen. Neu im Vorstand vertreten sind nebst den Verkehrsbetrieben Schaffhausen VBSH, die Firmen Batix Schweiz AG, die AWK Group, die JJ Industrial Solutions Schweiz AG sowie die CMD Management Group.

Der Verein arbeitet daher an der Vision ganzheitlich mobilitätsrelevante Themen aufzunehmen, Ideen zu prüfen, Machbarkeiten abzuwägen und dort

wo möglich und sinnvoll diese umzusetzen, damit Erfahrungen gesammelt werden können. Dabei wird die multimodale Mobilität eine zentrale Rolle spielen. Mit der zunehmend und auch vom Bund gewünschten Entwicklung zu mehr Transparenz über das Mobilitätsangebot, kommen Mobility as a Service Angebote auf den Markt, die ganzheitlich Mobilitätsangebote sichtbar und buchbar machen. Vielen Anbietern vor Ort fehlt jedoch der Zugang oder das Know-how, wie diese Systeme gewinnbringend genutzt werden können. Das STL sieht sich als Brückenbauer und Enabler einerseits bestehende Anbieter einzubinden, andererseits neue Angebote zu testen. Zusätzlich ist das Swiss Transit Lab als Gründungsmitglied in eine nationale Kooperation zur gemeinsamen Weiterentwicklung rund um die selbstfahrende Technologie eingestiegen. Unter dem Namen «Drive Switzerland» haben sich namhafte Schweizer Mobilitätsunternehmen zusammengeschlossen und arbeiten gemeinsam mit Vertretern der Strasse an der Weiterentwicklung der nötigen Rahmenbedingungen oder aber Pilotversuchen rund um die selbstfahrende Technologie abzustimmen und auszutauschen.

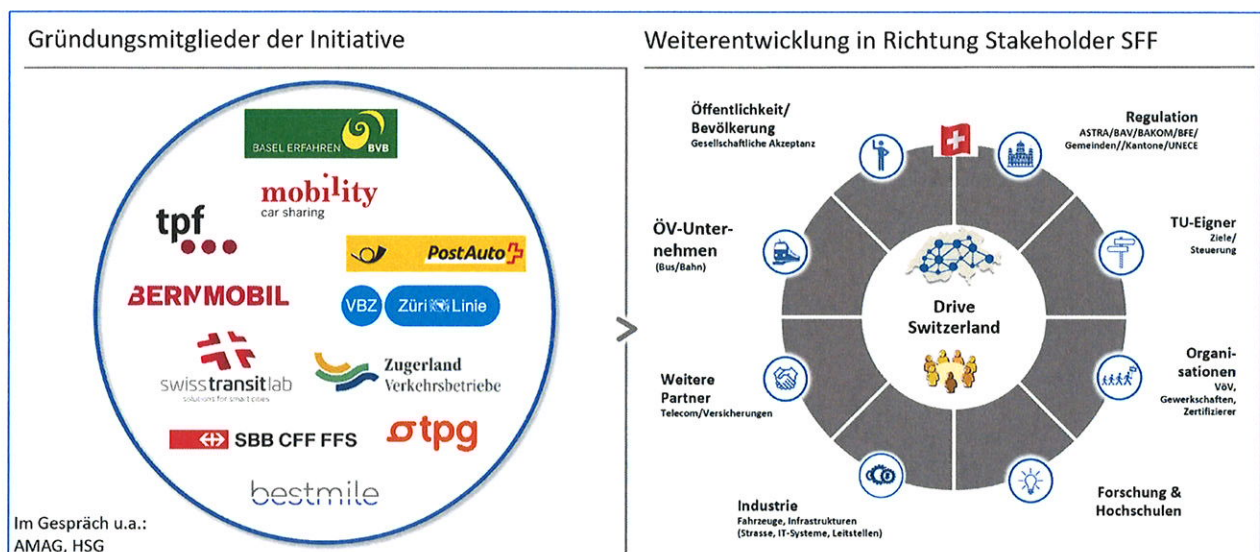


Abbildung: «Drive Switzerland»

Begründung für die Beantragung der Anpassung der Leistungsvereinbarung:

Gerade weil rund um die zukünftige Mobilität und die selbstfahrenden Angebote eine grosse Dynamik besteht, die Technologie entwickelt und damit Veränderungen und Anpassungen an Bedürfnissen aufkommen, ist es wichtig die bestehende Leistungsvereinbarung auf den aktuellen Stand zu bringen. Die Technologien ändern rasch, wie auch die relevanten behördlichen Vorgaben des ASTRA. Diese Opportunitäten will das Projekt nutzen. Damit kann die Lernkurve des Projektes aufrechterhalten werden, Schaffhausen seine Position als Kompetenzzentrum der Mobilität der Zukunft stärken und zusätzlich einen Beitrag zur Anwendungsregion des Kantons leisten. Denn im Verlauf der ersten Projektphase und auch hinblicklich der nationalen Entwicklung rund um «Drive Switzerland» wurde deutlich, welche weitreichende Aufmerksamkeit gegen aussen der Verein Swiss Transit Lab erreicht hat und welche Anziehungskraft auf innovative und kooperationsbereite Unternehmen erzeugt werden konnte. Die vorliegende Anpassung zielt daher darauf ab, das aktuelle Innovationspotential auszunutzen, die Akzeptanz der Bevölkerung für das Projekt und die bereits etablierten Betriebs- und Projektstrukturen, um das

Projekt weiterzuentwickeln, Partner zu gewinnen und konkret weitere Anwendungsfälle rund um die zukünftige Mobilität und Smart City umzusetzen.

2.2 Grundidee

Nachdem in der ersten Projektphase der Test- und Regelbetrieb einer selbstfahrenden Linie in Neuhausen am Rheinfluss im Zentrum stand und erfolgreich etabliert wurde, zielt dieser Antrag darauf ab, auf den vorhandenen Erkenntnissen aufzubauen, die Technologieentwicklung im Bereich der selbstfahrenden Fahrzeuge aufzunehmen und sinnvoll einzusetzen. Neue zukunftsfähige Anwendungen der Mobilität sind zu fördern und vor Ort zu testen, um nachhaltig das Kompetenzzentrum für Mobilität zu stärken und die Vorreiterrolle zu erhalten. Kooperationen mit regionalen, überregionalen und internationalen Akteuren sind hierzu der Schlüssel zum Erfolg.

Konkret sollen folgen Zielsetzungen umgesetzt werden:

Die erste Zielsetzung umfasst die Erschliessung einer „ersten/letzten Meile“ des Schaffhauser ÖV-Netzes in Form eines einzigartigen kooperativen, innovativen Pilotprojekts der selbstfahrenden Mobilität – Linie 13. Hierfür soll ein neues Fahrzeug mit aktuellster Technologie angeschafft werden, welches möglichst multifunktional angewendet werden kann. Dieses soll sodann eine bisherige Lücke im Schaffhauser ÖV-Netz selbstfahrend erschliessen. Dabei sind eine individuelle aktive Anforderung des selbstfahrenden Buses an den Haltestellen durch Transportbedürftige oder eine variantenartige Routenvariation nach den Bedürfnissen der Fahrgäste angedacht, um einen Schritt hin zu einer wahrlich individuellen Mobilitätsdienstleistung machen zu können. Die Überführung zur Marktreife soll Teil der Abklärungen beinhalten. Diese Anwendung soll einen ähnlichen Leuchtturm-Charakter haben, wie die damalige Linie 12, und international die Aufmerksamkeit auf Schaffhausen ziehen.

Die zweite Zielsetzung beinhaltet explizit die Ausweitung des Handlungsbereichs des STL auf neue innovative Anwendungen insbesondere unter den Leitgedanken von Smart City und Mobility-as-a-Service (MaaS). Die Leitgedanken der Smart City haben in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit zunehmend an Aufmerksamkeit gewonnen. Bereits 2012 hat das BFE das Programm „Smart City Schweiz“ ins Leben gerufen und am 12. Dezember 2018 hat auch die Stadt Schaffhausen eine entsprechende Strategie initiiert. Gemäss der Strategie der Stadt Schaffhausen orientiert sich Smart City an folgender Definition: «Smart City Schaffhausen vernetzt Akteure, Informationen und Infrastrukturen und nutzt moderne Technologien, um nachhaltigen Mehrwert für Bevölkerung und Wirtschaft zu schaffen bei minimalem Ressourcenverbrauch». Folglich beschränkt sich eine Smart City nicht nur auf smarte Anwendungen in einen Themenbereich, wie bspw. Mobilität, sondern richtet sich vielmehr themenübergreifend und gesamtheitlich an diverse weitere Themenbereiche (Gesellschaft, Dienstleistungen, Mobilität, Umwelt, Energie und Infrastruktur). Unter MaaS versteht sich zudem die Grundidee „die/den Nutzende/n, Menschen oder Güter, ins Zentrum zu stellen und auf die individuellen Bedürfnisse maßgeschneiderte Mobilitätslösungen anzubieten“. Das bedeutet, dass erstmals ein einfacher Zugang zum passendsten Verkehrsmittel oder -service inkludiert ist in einem Bündel flexibler Mobilitätsangebote für den Endkonsumenten.

Im Rahmen dieses Projektes sollen nun sowohl neue Anwendungen zukunftsweisender Technologien aufgebaut und getestet werden. Bei den Anwendungsprojekten ist insbesondere der kooperative und innovative Charakter sicherzustellen. Dies steigert den Innovationsgrad des Gesamtprojektes stetig und schafft eine Ausweitung des Wettbewerbsvorteils. Ferner sind die innovativen Unternehmen, welche für eine Anwendung im STL gewonnen werden konnten, potenzielle Ansiedlungskandidaten für die Wirtschaftsförderung und für eine entsprechend höhere Wertschöpfung in der Region. Ebenso leistet dies sowohl einen Beitrag zur Realisierung der städtischen Strategie des „Smart City Schaffhausen“ als auch der kantonalen Strategie der „Anwendungsregion Schaffhausen“. Entlang des dafür kreierten Innovationsfunnels werden die Projekte über drei Phasen geführt und je nach Potential umgesetzt.

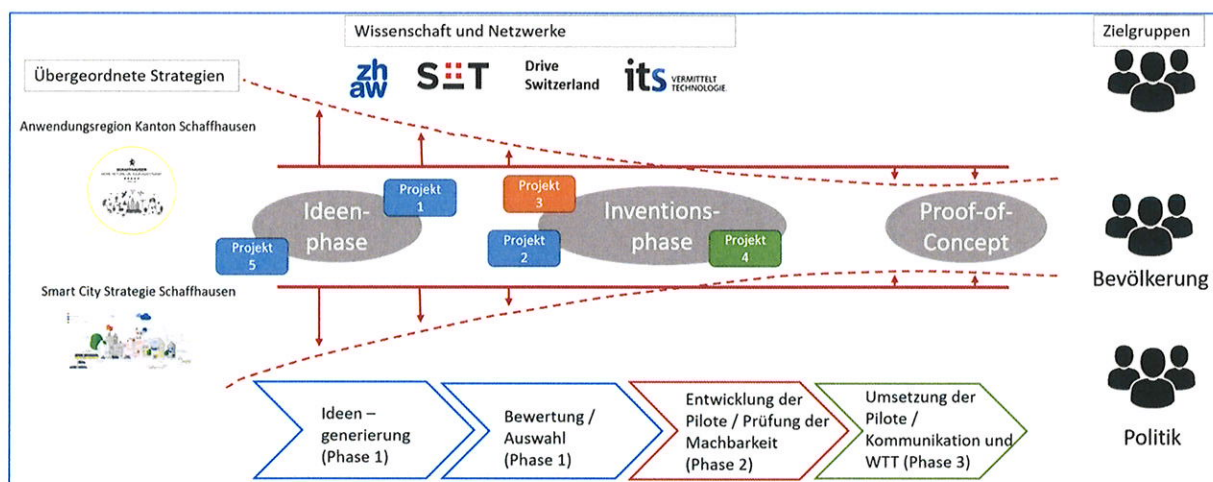


Abbildung: «Innovationsfunnel STL 2.0»

Die dritte Zielsetzung umfasst die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Mobilität der Zukunft unter anderem durch eine persönliche Ansprech- und Auskunftsperson in Form der Begleitpersonen in Fahrzeugen, welche der Bevölkerung die Möglichkeit der Bedürfnisaufnahme bietet. Weiter soll das Wissen der Bevölkerung durch die Verbreitung von Informationen und Neuigkeiten zur Mobilität der Zukunft über die projekteigene Webseite, durch Veranstaltungen, gezielte Besucherführung und Öffentlichkeitsarbeit erhöht werden.

Die Repräsentation und aktive Kommunikation des STL als Vorzeigeprojekt der Anwendungsregion Schaffhausen bei lokalen, nationalen und internationalen Veranstaltungen, politischen und industriellen Delegationen sowie in den Medien ist die vierte Zielsetzung des vorliegenden Antrages. Dies soll die nationale und internationale Bekanntheit des Projekts STL als Vorzeigeprojekt der Anwendungsregion Schaffhausen weiter verstärken.

Als letzte Zielsetzung soll zudem die Festigung des Kompetenzzentrums für Mobilität und aktive Mitgestaltung der Mobilität der Zukunft durch die Organisation und Durchführung eines praxisorientierten Roundtables zum Thema Mobilität in Schaffhausen, die Ausweitung des bestehenden Wissensnetzwerkes sowie durch die Einbindung neuer Projektpartner mit komplementären Kompetenzen in das STL erreicht werden. Der Verein soll als

Träger dafür genutzt werden. In der Folge werden die vorhandenen Kompetenzen im STL erweitert und die Wahrnehmung von Schaffhausen als Kompetenzzentrum der Mobilität weiter gestärkt.

2.3 Zielsetzung und Massnahmen (Outcome)

Folgende Ziele sollen im Rahmen des vorliegenden Folgeantrages erreicht werden:

- Erschliessung einer „ersten/letzten Meile“ des Schaffhauser ÖV-Netzes in Form eines einzigartigen kooperativen, innovativen Pilotprojektes der selbstfahrenden Mobilität (Linie 13)
- Innovative Anwendungen zukunftsweisender Technologien unter dem Leitgedanken von MaaS und Smart City an und im Umfeld der Mobilität der Zukunft zur Anwendung bringen
- Repräsentation und aktive Kommunikation des STL als Vorzeigeprojekt der Anwendungsregion Schaffhausen
- Sensibilisierung der Bevölkerung für die Mobilität der Zukunft
- Festigung des Kompetenzzentrums für Mobilität und aktive Mitgestaltung der Mobilität der Zukunft

Die Ziele sowie die nachstehenden Massnahmen stehen weder in einem zeitlichen noch kausalen Zusammenhang.

<u>Ziele</u>		<u>Output</u> (Was machen wir?)
Erschliessung einer „ersten/letzten Meile“ des Schaffhauser ÖV-Netzes in Form eines einzigartigen kooperativen, innovativen Pilotprojektes der selbstfahrenden Mobilität - Linie 13	M1	Erstellung eines Lastenheftes Fahrzeug / Technik, Evaluation der Strecke und Nutzungskonzept des Fahrzeuges/ Technik
	M2	Besprechung Test mit Behörden (ASTRA / BAV)
	M3	Durchführung Auswahlverfahren und Verhandlung mit potenziellen Herstellern (Fahrzeugen / Technik)
	M4	Koordination und Durchführung Zulassungsprozesse
	M5	Inbetriebnahme einer letzten Meile im ÖV des Kantons Schaffhausen mit selbstfahrendem Fahrzeug
	M6	Testbetrieb der ersten/letzten Meile im ÖV des Kantons Schaffhausen mit selbstfahrendem Fahrzeug Stetige Reflexion der Erfahrungen aus dem Testbetrieb und Umsetzung entsprechender Anpassungen
Innovative Anwendungen zukunftsweisender Technologien unter dem Leitgedanken von Smart City und MaaS im Umfeld der Mobilität der Zukunft zur Anwendung bringen	M7A	Evaluation geeigneter Anwendungen und Projektpartner (Ideenphasen)
	M7B	Operative Planung und Vorbereitung der Umsetzung (Inventionsphase)
	M7C	Umsetzung neuer innovativer Anwendungen in zukunftsweisenden Technologiefeldern an und um die Mobilität der Zukunft (Proof-of-Concept)
Repräsentation und aktive Kommunikation des STL als Vorzeigeprojekt der Anwendungsregion Schaffhausen	M8	Organisation von Anlässen mit politischen sowie industriellen Delegationen vorwiegend im Kanton Schaffhausen Teilnahme an lokalen, nationalen und internationalen Veranstaltungen Positionierung von Berichten/Artikeln über das STL in lokalen, nationalen und internationalen Medien Aktive Vernetzung mit wichtigen Akteuren der Mobilität der Zukunft
Sensibilisierung der Bevölkerung für die Mobilität der Zukunft	M9	Anstellung und Schulung von Begleitpersonen in den Linien 12 & 13
	M10	Bewirtschaftung des Internetauftrittes (www.swisstransitlab.com) mit ausführlichen Informationen zum Projekt und zu aktuellen Neuigkeiten
Festigung des Kompetenzzentrums für Mobilität und aktive Mitgestaltung der Mobilität der Zukunft	M11	Praxisorientierter Roundtable zum Thema Mobilität in Schaffhausen durchführen
	M12	Einbinden neuer Projektpartner mit komplementären Kompetenzen in das STL

2.4 Organisation

Projektträgerschaft Verein Swiss Transit Lab

- CMD Management Group (Matthias Rödter)
- Verkehrsbetriebe Schaffhausen (Bruno Schwager)
- JJ Industrial Solutions Schweiz AG (Wolfgang Heinrich Merz)
- Batix Schweiz AG (Dirk Apel)
- AWK Group AG (Thomas Haiz)

Steuerungsgruppe (Board) und weitere Exponenten:

- Geschäftsstelle Regional- und Standortentwicklung RSE (P. Schenk)
- Verkehrsbetriebe Schaffhausen (Ch. Wahrenberger)

Projektkoordination

- Geschäftsstelle Regional- und Standortentwicklung RSE (P. Schenk, A. Kaiser)

Die Zusammensetzung der Projektträgerschaft wurde bewusst gewählt um die unterschiedlichen Kompetenzen optimal einzusetzen und als gemeinsames Ganzes im Verbund das Projekt voranzutreiben. Im Unterschied zu den Akteuren in grösseren Regionen, die sich mit den Mobilitäts Herausforderungen beschäftigen, ist es denjenigen in Schaffhausen nicht möglich, alleine die notwendigen Ressourcen für die Umsetzung des Projektes zur Verfügung zu stellen bzw. diese bedarfsgerecht zu koordinieren. Aus diesem Grund sieht die Projektträgerschaft für die Projektkoordination die Geschäftsstelle für Regional- und Standortentwicklung vor. Die Geschäftsstelle soll im Rahmen ihrer Koordinationstätigkeit ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur inner- und ausserkantonalen Vernetzung mit Industrie und Wissenschaft leisten sowie ein breit abgestütztes Stakeholdermanagement aufbauen. Des Weiteren kann die Geschäftsstelle Interessen des Kantons direkt im Projekt einbringen und die Arbeiten für die Promotion des Standorts nutzen.

2.5 Kosten und Finanzierung

a) Kosten

Die Gesamtkosten für das Projekt «Swiss Transit Lab» betragen [REDACTED]
[REDACTED] Die detaillierte Aufstellung ist dem Projektbudget im Anhang zu entnehmen.

b) Finanzierung

Leistungen Projektträgerschaft	[REDACTED]	
Beitrag Stadt SH (Cash)	[REDACTED]	
Beitrag Mitglieder/Dritte/ Industriepartner (Cash)	[REDACTED]	
Beitrag Eigenleistung Industriepartner	[REDACTED]	
Beitrag Kanton	CHF	550'000.00
Beitrag Bund (NRP-Bundesmittel)	CHF	550'000.00
Total	[REDACTED]	

2.6 Volkswirtschaftlicher Nutzen (Impact)

Das Projekt „Swiss Transit Lab“ leistet einen Beitrag dazu, um den Kanton in der Mobilitätsbranche zu stärken und zu entwickeln. Konkret geschieht dies durch die Anziehungskraft für zukunftsgerichtete Akteure und der damit verbundenen Konzentration von Kompetenzträgern der Mobilität der Zukunft am Standort Schaffhausen sowie durch die Integration der innovativen Anwendungen dieser Akteure in den öffentlichen Verkehr Schaffhausens.

Einerseits konnte das STL sich als Vorzeigeprojekt für das hiesige Kompetenzzentrum für Mobilität sowie die Anwendungsregion Schaffhausen bereits eine überregionale Aufmerksamkeit aufbauen, welche es weiter zu steigern und zur Positionierung im Standortwettbewerb auszuschöpfen gilt. Diese grenzübergreifende Bekanntheit des STL manifestiert sich bisher in zahlreichen hochrangigen Delegationsbesuchen, nationalen und internationalen Medienberichten sowie der Aufnahme in den Aktionsplan Digitale Schweiz des BAKOM.

Andererseits fungiert das zukunftsgerichtete und anwendungsorientierte Projektdesign des STL als Anziehungspunkt für innovative Unternehmen und Start-ups vornehmlich im Mobilitätsbereich. Die neue offene Vereinsstruktur mit Anreizen zur Akquisition neuer Mitglieder zielt exakt darauf ab, die Einbindung neuer Kompetenzträger und deren Technologien in das Projekt zu fördern. In der Folge sind volkswirtschaftliche Effekte durch die Ansiedlung neuer Projektpartner in Schaffhausen, eine Steigerung der Innovationsdynamik der beteiligten Akteure sowie eine Erhöhung der öffentlichen Verkehrsdienstleistungsqualität durch neu integrierte Anwendungen zu erwarten.

3 Förderleistungen

Im Rahmen der vom Kanton Schaffhausen betriebenen Regional- und Standortentwicklung und der zur Verfügung stehenden Förderungsmassnahmen sowie nach sorgfältiger Prüfung und Beurteilung der vom Projektträger vorgelegten Unterlagen verpflichtet sich der Kanton Schaffhausen zur Gewährung der nachfolgenden Förderleistungen unter der Bedingung der Erfüllung und Einhaltung der in Ziff. 4 genannten Leistungspflichten und Auflagen:

3.1 Förderleistungen des Kantons Schaffhausen

Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung vom 19. Mai 2008 sowie RRB Nr. 29/578 vom 10. September 2019 und Nr. 20/429 vom 15. Juni 2021 leistet der Kanton Schaffhausen zu Gunsten des Vereins Swiss Transit Lab als Leistungsempfänger wie folgt einen Förderungsbeitrag von insgesamt höchstens 550'000.- Franken an das Projekt „Swiss Transit Lab“:

- Ziel M1: 450.00 Franken
- Ziel M2: 1'100.00 Franken
- Ziel M3: 216'400.00 Franken
- Ziel M4: 7'150.00 Franken
- Ziel M5: 2'250.00 Franken
- Ziel M6: 26'625.00 Franken (Meilenstein A)
26'625.00 Franken (Meilenstein B)
- Ziel M7A: 1'910.00 Franken (Anwendung 1)
1'910.00 Franken (Anwendung 2)

- 1'910.00 Franken (Anwendung 3)
- 1'910.00 Franken (Anwendung 4)
- 1'910.00 Franken (Anwendung 5)
- Ziel M7B: 3'330.00 Franken (Anwendung 1)
- 3'330.00 Franken (Anwendung 2)
- 3'330.00 Franken (Anwendung 3)
- 3'330.00 Franken (Anwendung 4)
- 3'330.00 Franken (Anwendung 5)
- Ziel M7C: 8'840.00 Franken (Anwendung 1)
- 8'840.00 Franken (Anwendung 2)
- 8'840.00 Franken (Anwendung 3)
- 8'840.00 Franken (Anwendung 4)
- 8'840.00 Franken (Anwendung 5)
- Ziel M8: 16'325.00 Franken (Jahr 1)
- 16'325.00 Franken (Jahr 2)
- Ziel M9: 6'075.00 Franken (Jahr 1)
- 6'075.00 Franken (Jahr 2)
- Ziel M10: 11'150.00 Franken
- Ziel M11: 7'100.00 Franken
- Ziel M12: 8'633.00 Franken (Partner 1)
- 8'633.00 Franken (Partner 2)
- 8'633.00 Franken (Partner 3)

Mit der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung erfolgt eine Akontozahlung über 110'000.00 Franken (20% der Förderleistung).

Die Auszahlung der restlichen Mittel erfolgt jeweils abhängig vom Nachweis gemäss Ziffer 4 der vollständigen Erfüllung der unter Ziffer 2.2 beschriebenen Zielsetzungen unter anteilmässiger Anrechnung der Akontozahlung (Auszahlung = restliche 80% der Förderleistung).

Mit Einreichung des Schlussberichtes erfolgt die Prüfung der über die Gesamtlauzeit effektiv nachgewiesenen Wirkungsmessung. Bei Unterschreitung der aufgrund der Akontozahlungen zu erbringenden Leistungen, entsteht eine proportionale Rückerstattungspflicht, welche mit der Schlusszahlung verrechnet oder in Rechnung gestellt wird.

3.2 Förderleistungen des Bundes

Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung vom 19. Mai 2008 sowie RRB Nr. 29/578 vom 10. September 2019 und Nr. 20/429 vom 15. Juni 2021 leistet der Kanton Schaffhausen zu Gunsten des Vereins Swiss Transit Lab als Leistungsempfänger wie folgt einen Förderungsbeitrag von insgesamt höchstens 550'000.- Franken an das Projekt „Swiss Transit Lab“:

- Ziel M1: 450.00 Franken
- Ziel M2: 1'100.00 Franken
- Ziel M3: 216'400.00 Franken
- Ziel M4: 7'150.00 Franken
- Ziel M5: 2'250.00 Franken
- Ziel M6: 26'625.00 Franken (Meilenstein A)
26'625.00 Franken (Meilenstein B)
- Ziel M7A: 1'910.00 Franken (Anwendung 1)
1'910.00 Franken (Anwendung 2)
1'910.00 Franken (Anwendung 3)
1'910.00 Franken (Anwendung 4)
1'910.00 Franken (Anwendung 5)
- Ziel M7B: 3'330.00 Franken (Anwendung 1)

3'330.00 Franken (Anwendung 2)

3'330.00 Franken (Anwendung 3)

3'330.00 Franken (Anwendung 4)

3'330.00 Franken (Anwendung 5)

- Ziel M7C: 8'840.00 Franken (Anwendung 1)

8'840.00 Franken (Anwendung 2)

8'840.00 Franken (Anwendung 3)

8'840.00 Franken (Anwendung 4)

8'840.00 Franken (Anwendung 5)

- Ziel M8: 16'325.00 Franken (Jahr 1)

16'325.00 Franken (Jahr 2)

- Ziel M9: 6'075.00 Franken (Jahr 1)

6'075.00 Franken (Jahr 2)

- Ziel M10: 11'150.00 Franken

- Ziel M11: 7'100.00 Franken

- Ziel M12: 8'633.00 Franken (Partner 1)

8'633.00 Franken (Partner 2)

8'633.00 Franken (Partner 3)

Mit der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung erfolgt eine Akontozahlung über 110'000.00 Franken (20% der Förderleistung). Die Auszahlung der restlichen Mittel erfolgt jeweils abhängig vom Nachweis gemäss Ziffer 4 der vollständigen Erfüllung der unter Ziffer 2.2 beschriebenen Zielsetzungen unter anteilmässiger Anrechnung der Akontozahlung (Auszahlung = restliche 80% der Förderleistung). Mit Einreichung des Schlussberichtes erfolgt die Prüfung der über die Gesamtlaufzeit effektiv nachgewiesenen Wirkungsmessung. Bei Unterschreitung der aufgrund der Akontozahlungen zu erbringenden

Leistungen, entsteht eine proportionale Rückerstattungspflicht, welche mit der Schlusszahlung verrechnet oder in Rechnung gestellt wird.

3.3 Offenlegung Förderleistungen

Mit der Unterzeichnung dieser Leistungsvereinbarung erklärt sich der Leistungsempfänger damit einverstanden, dass die ihm zugesprochenen Förderleistungen im Geschäftsbericht des Kantons Schaffhausen sowie in anderer angemessener Form veröffentlicht werden.

3.4 Öffentlichkeitsarbeit

Der Projektträger verpflichtet sich als Leistungsempfänger von Finanzhilfen des Bundes und des Kantons bei seiner Öffentlichkeitsarbeit auf die Finanzgeber hinzuweisen. Hierzu steht sowohl das NRP (Bund)- und Kantons-Logo elektronisch zur Verfügung (siehe auch Merkblatt „Finanzielle Abwicklung“).

4 Leistungspflichten und Auflagen des Projektträgers

Nach Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Förderung der Regional- und Standortentwicklung im Kanton Schaffhausen werden Förderungsleistungen von der Erfüllung und Einhaltung von spezifischen Auflagen abhängig gemacht. Die Ausrichtung der hierin vereinbarten Förderleistungen ist an folgende Leistungen geknüpft:

<u>Ziele</u>		<u>Output</u> (Was machen wir?)	<u>Wirkungsindikator</u> (Wie erreichen wir das?)	<u>Zielwert</u> (Was muss nachgewiesen werden)
Erschliessung einer „ersten/letzten Meile“ des Schaffhauser ÖV-Netzes in Form eines einzigartigen kooperativen, innovativen Pilotprojektes der selbstfahrenden Mobilität - Linie 13	M1	Erstellung eines Lastenheftes Fahrzeug / Technik, Evaluation der Strecke und Nutzungskonzept des Fahrzeuges/ Technik	Lastenheft, Linienbeschrieb, Nutzungskonzept	Kopie des Lastenheftes und des Linienbeschriebes, Nutzungskonzept
	M2	Besprechung Test mit Behörden (ASTRA / BAV)	Austausch mit ASTRA / BAV / Hersteller der Technologie	Kopie Prüfungskonzept
	M3	Durchführung Auswahlverfahren und Verhandlung mit potenziellen Herstellern (Fahrzeugen / Technik)	Miete / Kauf eines Fahrzeuges	Kopie der Offerte Kopie unterzeichneter Vereinbarung zur Nutzung des Fahrzeuges
	M4	Koordination und Durchführung Zulassungsprozesse	Verfügungen ASTRA und BAV, Konzession BAKOM	Verfügungen ASTRA und BAV, Konzession BAKOM

	M5	Inbetriebnahme einer letzten Meile im ÖV des Kantons Schaffhausen mit selbstfahrendem Fahrzeug	Effektive Erschliessung der ersten/letzten Meile durch selbstfahrendes Fahrzeug Fahrten werden durchgeführt Streckenintegration in Leitsystem und Dispo der VBSH	Selbstfahrende Fahrt der ersten/letzten Meile im Kanton Schaffhausen (Besuch von VD und RSE-GS) Auszug Fahrtenübersicht mit mind. 10 Fahrten Auszug der Integration in Leitsystem und Dispo der VBSH
	M6	Testbetrieb der ersten/letzten Meile im ÖV des Kantons Schaffhausen mit selbstfahrendem Fahrzeug Stetige Reflexion der Erfahrungen aus dem Testbetrieb und Umsetzung entsprechender Anpassungen	Erfolgreiche Beförderung einer Mindestanzahl von Passagieren an Mindestanzahl von Einsatztagen im Testbetrieb Erfassen von Erfahrungen und Erkenntnissen sowie Umsetzung entsprechender Anpassungen	Mind. 200 Einsatztagen des Testbetriebs (Auszug aus Fahrplansystem) Mind. 10'000 beförderte Passagiere (Auszug Zählsystem) Schriftlicher Erfahrungsbericht (Mind. 1 A4-Seite mit Beschrieb des Regelbetriebs, Herausforderungen und Erkenntnissen)
Innovative Anwendungen zukunftsweisender Technologien unter dem Leitgedanken von Smart City und MaaS im Umfeld der Mobilität der Zukunft zur Anwendung bringen	M7A	Evaluation geeigneter Anwendungen und Projektpartner (Ideenphasen)	Prüfung der Anwendungsideen anhand der definierten Kriterien durch den Vereinsvorstand	Einstimmiger Vorstandsentscheid zur Planung eines Anwendungsprojektes
	M7B	Operative Planung und Vorbereitung der Umsetzung (Inventionsphase)	Sorgfältig geplante Anwendungsprojekte basierend auf klaren Projektzielen	Operative Projektplanung inkl. Aufstellung/Bestätigung der Projektpartner, der finanziellen Aufwendungen und der Projektziele
	M7C	Umsetzung neuer innovativer Anwendungen in zukunftsweisenden Technologiefeldern an und um die Mobilität der Zukunft (Proof-of-Concept)	Praktische Umsetzung der innovativen Anwendungen in zukunftsweisenden Technologien an und im Umfeld der Mobilität der Zukunft	Bildlicher und schriftlicher Nachweis der neuen Anwendung mit Beschreibung und Ausführung zur Relevanz (Factsheet)
Repräsentation und aktive Kommunikation des STL als Vorzeigeprojekt der Anwendungsregion Schaffhausen	M8	Organisation von Anlässen mit politischen sowie industriellen Delegationen vorwiegend im Kanton Schaffhausen Teilnahme an lokalen, nationalen und internationalen Veranstaltungen Positionierung von Berichten/Artikeln über das STL in lokalen, nationalen und internationalen Medien Aktive Vernetzung mit wichtigen Akteuren der Mobilität der Zukunft	Vorstellung und Bewerbung des STL und der Anwendungsregion Schaffhausen bei Delegationen, Veranstaltungen und in den Medien Ausweitung des Netzwerks und Intensivierung der Kontakte	Zusammenstellung an VD zu: - Empfänge von Delegationen - Medienspiegel - Teilnahmen an Veranstaltungen - repräsentativen Anlässen und Austauschen unter dem Namen des STL Dokumentation der Aktivitäten und Ergebnisse

Sensibilisierung der Bevölkerung für die Mobilität der Zukunft	M9	Anstellung und Schulung von Begleitpersonen in den Linien 12 & 13	Geschulte Begleitpersonen während des Testbetriebs einsetzen	Einsatzplanung mind. einer angestellten Begleitperson Teilnahmezertifikat der Schulung pro Begleitperson
	M10	Bewirtschaftung des Internetauftrittes (www.swisstransitlab.com) mit ausführlichen Informationen zum Projekt und zu aktuellen Neuigkeiten	Nutzung des Internetauftrittes durch ausreichend Besucher	10'000 Seitenaufrufe auf www.swisstransitlab.com (Auszug Statistik)
Festigung des Kompetenzzentrums für Mobilität und aktive Mitgestaltung der Mobilität der Zukunft	M11	Praxisorientierter Roundtable zum Thema Mobilität in Schaffhausen durchführen	Durchführung eines Roundtables im Kanton Schaffhausen Attraktives, breites Teilnehmerfeld des Roundtables	Programm des Roundtables mit Durchführungsdatum und Ort Teilnehmerliste mit Vertretern aus mind. 3 unterschiedlichen Kantonen oder Regionen und 10 unterschiedlichen Unternehmungen/Institutionen im Bereich der Mobilität
	M12	Einbinden neuer Projektpartner mit komplementären Kompetenzen in das STL	Neue Projektpartner im STL	Mind. 3 neue vertragliche Partnerschaften des STL (Vorlage der Verträge / Auszahlung zu gleichen Teilen pro Partnerschaft, max. 3 anrechenbare Partnerschaften)

5 Berichterstattung

Der Projektträger verpflichtet sich zu folgender Berichterstattung:

- a) Jährlicher Bericht jeweils per 30.06. zuhanden der Geschäftsstelle Regional- und Standortentwicklung. Der Jahresbericht beinhaltet eine Darstellung der erbrachten Leistungen und Produkte und den Stand der Zielerreichung, einen Nachweis über die Erbringung der jährlichen Eigenleistungen (finanzielle Mittel und Arbeitsstunden) sowie eine Übersicht über die eingesetzten Finanzmittel (Status Finanzen). Dem Jahresbericht liegt ein Massnahmenplan für das Folgejahr bei;
- b) Schlussbericht nach Ablauf der Projektdauer zuhanden der Geschäftsstelle Regional- und Standortentwicklung. Der Schlussbericht enthält eine Darstellung der erbrachten Leistungen und Produkte und der Zielerreichung, eine Beschreibung der Form der Weiterführung des Projekts, eine Übersicht über die eingesetzten Finanzmittel (Status Finanzen), eine Schlussabrechnung sowie eine Gesamtwürdigung des Projekts.

6 Controlling und Akteneinsicht

Der Projektträger stellt einen transparenten Bericht über den Status der Finanzen sicher. Die Struktur eines solchen Berichts erfolgt analog beiliegendem Muster.

Das Volkswirtschaftsdepartement und die Finanzkontrolle von Kanton und Stadt Schaffhausen haben jederzeit das Recht, in die Akten, Aufzeichnungen und Daten des Projektträgers soweit Einsicht zu nehmen, dass eine Überprüfung des verrechneten Aufwandes möglich ist.

7 Dauer der Vereinbarung

Die vorliegende Vereinbarung ist für eine feste Dauer abgeschlossen. Sie tritt auf den 1. Juli 2019 in Kraft und endet am 31. Dezember 2023. Sollte dies der Projektverlauf erfordern, kann die Vereinbarung durch gegenseitige schriftliche Erklärung verlängert werden.

8 Vorzeitige Auflösung

- 8.1 Jede der Parteien ist berechtigt, diese Vereinbarung unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 3 Monaten einseitig aufzulösen, sofern die andere Partei die ihr obliegenden Pflichten aus der Vereinbarung trotz ergangener Abmahnung verletzt und/oder nicht erfüllt.
- 8.2 Der Kanton Schaffhausen ist berechtigt, diese Vereinbarung jederzeit unverzüglich aufzulösen und alle vereinbarten Förderungsleistungen unverzüglich einzustellen, falls:
 - a) die unter vorstehender Ziff. 4 vereinbarten und zugesicherten Leistungspflichten und Auflagen während der Dauer der Vereinbarung nicht erfüllt und/oder nicht eingehalten werden;
 - b) der Projektträger gegen Gesetze und/oder andere öffentlich-rechtliche Erlasse oder behördliche Verfügungen verstösst;
 - c) der Projektträger Vorkehrungen trifft, Rechte und Ansprüche aus dieser Vereinbarung abzutreten, ohne die vorhergehende, schriftliche Zustimmung des Kantons Schaffhausen einzuholen;
 - d) eine wesentliche Änderung bezüglich der Projektträgerschaft eintritt;

9 Folgen bei nicht vollständiger Erreichung der Projektziele nach Ablauf der ordentlichen Vertragsdauer sowie bei vorzeitiger Auflösung

- 9.1 Hat der Projektträger die Projektziele nach Ablauf der ordentlichen Vertragsdauer nicht vollständig erfüllt, so verhandeln die Vertragspartner gemeinsam über das weitere Vorgehen.
- 9.2 Bei vorzeitiger Auflösung dieser Vereinbarung fallen sämtliche Rechte und Pflichten der Parteien aus dieser Vereinbarung ersatzlos dahin. Keine der

Parteien hat danach Anspruch auf Weiterführung, Eingehung oder Begründung einer neuerlichen Leistungsvereinbarung.

- 9.3 Der Rückforderungsanspruch gemäss Ziff. 9 bleibt in jedem Fall vorbehalten.

10 Rückforderungsanspruch

Zu Unrecht bezogene Förderungsmassnahmen sind mit Zins zurückzuerstatten. Ebenso sind ausgerichtete Fördermassnahmen ganz oder teilweise zurückzuerstatten, wenn die mit der Leistungsvereinbarung eingegangenen Verpflichtungen nicht oder nicht vollständig eingehalten werden.

11 Allgemeine Bestimmungen

- 11.1 Ändern sich während der Vertragsdauer die Rahmenbedingungen in einem Ausmass, das die Erfüllung des Vertrags über Gebühr erschwert, definieren die Vertragspartner den Vertragsgegenstand gemeinsam neu oder lösen den Vertrag vorzeitig auf. Dies gilt namentlich für Veränderungen der Eigentumsverhältnisse an der Muttergesellschaft des Projektträgers.

Die Vertragspartner verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen der Rahmenbedingungen.

- 11.2 Bei einem Zahlungsverzug des Kantons oder des Projektträgers prüfen die Vertragspartner das weitere Vorgehen. Falls eine Auszahlung innerhalb der Vertragsdauer nicht möglich ist, steht eine Vertragsverlängerung und somit die Auszahlung der zugesicherten Beiträge zu einem späteren Zeitpunkt im Vordergrund.

- 11.3 Die Abtretung von Rechten und Ansprüchen aus dieser Vereinbarung bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Kantons Schaffhausen. Dies gilt ebenso für die Einbringung einzelner dieser Vereinbarung unterstehender Vermögens- oder Unternehmensteile in andere, von Dritten beherrschten Rechtsträger.

Keiner Genehmigung seitens des Kantons Schaffhausen bedürfen rechtsform-verändernde Umwandlungen bei gleich bleibenden Gesellschafterverhältnissen unter der Bedingung, dass sämtliche Rechte und Pflichten aus dieser Leistungsvereinbarung uneingeschränkt und gesamthaft auf die Rechtsnachfolgerin / den Rechtsnachfolger übertragen werden.

- 11.4 Diese Vereinbarung enthält sämtliche Abreden und Leistungen der Parteien. Beilagen zu dieser Vereinbarung in ihrer jeweils gültigen Form sowie sämtliche dazugehörenden Unterlagen bilden integrierende Bestandteile dieser Vereinbarung. Ergänzungen und/oder Änderungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit stets der Schriftform und der Unterzeichnung der Parteien.

- 11.5 Sollte eine oder mehrere der Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung unwirksam sein oder werden, so hindert dies die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht. Die unwirksame Bestimmung ist so auszulegen oder zu ersetzen, wie sie dem erstrebten Zweck in zulässiger und billiger Weise entspricht.

12 Anwendbares Recht und Gerichtsstand

- 12.1 Dieser verwaltungsrechtliche Vertrag untersteht dem öffentlichen Recht des Bundes und des Kantons Schaffhausen.
- 12.2 Für Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung sind die ordentlichen Zivilgerichte nur soweit zuständig, als sie nicht von den Verwaltungsbehörden oder vom Verwaltungsgericht beurteilt werden können.
- 12.3 Eine Klageeinleitung darf erst dann erfolgen, wenn ein unter Leitung des Volkswirtschaftsdepartements des Kantons Schaffhausen durchgeführter Schlichtungsversuch ergebnislos verlaufen ist.
- 12.4 Zuständig für alle Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung sind die Gerichte des Kantons Schaffhausen.

13 Genehmigungsvorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen stets der Genehmigung der zuständigen Behörden des Kantons Schaffhausen.

14 Schlussbestimmungen

Die Bewilligung der jährlichen Kredite durch den Kantonsrat und den Bund bleibt vorbehalten.

Schaffhausen, 30. Juni 2021

Volkswirtschaftsdepartement

Der Vorsteher



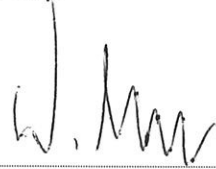
Dino Tamagni

Für den Projektträger



Matthias Rödter

Präsident Verein Swiss Transit Lab
Managing Partner CMD Management
Group



Wolfgang Heinrich Merz

Mitglied Vorstand Swiss Transit Lab
Geschäftsführer JJ Industrial
Solutions Schweiz AG



Dirk Apel

Mitglied Vorstand Swiss Transit Lab
Geschäftsführer Batix Schweiz AG



Thomas Haiz

Mitglied Vorstand Swiss Transit Lab
Senior Consultant AWK Group AG

Eingesehen von:

RSE-Geschäftsstelle



Christoph Scharrer

Der Delegierte