



An den Grossen Rat

19.1833.01

WSU/P191833

Basel, 8. Januar 2020

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2020

## Ratschlag

betreffend

**Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) für die Jahre 2020 bis 2024**

# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Betriebliche Situation der BPG</b>	<b>3</b>
2.1 Allgemeiner Rückblick	3
2.2 Entwicklung von Umsatz und Ergebnis 2015 – 2019	5
2.3 Beurteilung	6
<b>3. Entwicklung der BPG ab 2020</b>	<b>6</b>
3.1 Ausrichtung	6
3.2 Businessmodell	7
3.3 Flotte 8	
3.3.1 MS Baslerdybli	9
3.3.2 MS Christoph Merian	9
3.3.3 MS Rhystärn	9
3.3.4 Fazit	9
3.4 Herausforderung Beschaffung neues Schiff	9
3.5 Mittelfristige Herausforderungen bei der landseitigen Infrastruktur	10
3.6 Herausforderungen im Bereich der Personalentwicklung	10
<b>4. Businessplan 2020 – 2029</b>	<b>11</b>
4.1 Grundsätze und generelle Planungsannahmen	11
4.2 Umsatzentwicklung	12
4.3 Finanzierungskonzept	12
4.4 Aufgliederung betrieblicher Mehrbedarf BPG 2020 – 2024	13
4.5 Entwicklung Betriebsergebnis BPG / Planerfolgsrechnung	15
4.6 Planbilanz und Liquiditätsentwicklung	16
4.7 Fazit	17
<b>5. Leistungsvereinbarung für die Periode 2020 bis 2024</b>	<b>17</b>
<b>6. Formelle Prüfungen</b>	<b>19</b>
<b>7. Antrag</b>	<b>19</b>

## 1. Begehren

Mit Beschluss vom 11. Mai 2016 hat der Grosse Rat der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) für die Periode 2016 bis 2019 zugestimmt und mit der gleichzeitigen Genehmigung des Investitionsbeitrags für die Beschaffung eines neuen Fahrgastschiffs wichtige Grundlagen für die Weiterführung der Personenschiffahrt auf dem Rhein in der Region Basel geschaffen. Auf dieser Basis soll nun im Rahmen der nächsten Leistungsperiode von 2020 bis 2024 ein nächster Schritt zur Weiterentwicklung der BPG angegangen werden.

Gestützt auf die aktuellste Betriebsplanung für die kommenden zehn Jahre bis 2029 soll der Betrieb der BPG ab dem Jahr 2021 auf Basis einer Zweischiffstrategie im Rahmen des in den letzten Jahren etablierten Businessmodells nachhaltig sichergestellt und noch näher am Markt und an der sich schneller wandelnden Nachfrage ausgerichtet werden. Die dafür erforderliche weitere Flexibilisierung und Modernisierung der Betriebsmittel bedingt Ausgaben insbesondere für die Vorbereitung der in näherer Zukunft anstehenden weiteren Schiffsneubeschaffung, aber auch für verbesserte Informatiksysteme, die Ertüchtigung des Betriebsstandorts sowie im Bereich der Personalentwicklung. Diese Aufwände sind im bestehenden finanziellen Rahmen für die BPG nicht verkraftbar. Aus diesem Grund soll im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2020 bis 2024 eine Erhöhung des jährlichen Betriebskostenbeitrags an die BPG um 390'000 Franken auf neu 860'000 Franken (nicht indexiert) vorgesehen werden. Über die gesamte 5-Jahres-Periode beläuft sich der Beitrag an die BPG damit neu auf 4'300'000 Franken statt wie bisher 2'350'000 Franken.

Für die im Zeithorizont 2023/2024 geplante Beschaffung eines neuen Schiffs als Ersatz für die dannzumal 30 Jahre alte MS Christoph Merian wird analog zur MS Rhystärn ein separater Ratsschlag zur Bewilligung eines entsprechenden Investitionsbeitrags vorgelegt werden.

## 2. Betriebliche Situation der BPG

### 2.1 Allgemeiner Rückblick

Seit den 1930er Jahren ist die Personenschiffahrt auf dem Rhein Teil der Basler Tradition. Aus der anfänglich genossenschaftlich getragenen Schifffahrtsgesellschaft ging im Jahre 1968 die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) hervor, die seit diesem Zeitpunkt im vollständigen Eigentum des Kantons ist. Es zeigte sich damals wie auch heute klar, dass die BPG ähnlich wie die meisten anderen Schifffahrtsgesellschaften in der Schweiz und im angrenzenden Ausland angesichts der hohen Infrastrukturkosten bei gleichzeitig begrenzten Markteinnahmen ohne staatliche Unterstützung nicht kostendeckend zu betreiben ist. Entsprechend engagierte sich der Kanton unter anderem immer wieder mit Investitionen für die Beschaffung und Werterhaltung der Flotte der BPG als Teil des touristischen und kulturellen Angebots von Basel und deckte die Defizite aus dem operativen Geschäft.

Die Grundlage für die BPG in ihrer heutigen Form wurde durch die in den Jahren 2004 / 2005 beschlossene Neuausrichtung des Unternehmens gelegt, indem die bis dato unbegrenzte Defizitdeckung durch einen definierten Betriebsbeitrag im Rahmen einer klaren, auf eine belastbare Businessplanung gestützte Leistungsvereinbarung abgelöst wurde. Mit dieser Neuausrichtung wurde ein marktorientiertes Geschäftsmodell geschaffen.

Seit diesem Zeitpunkt hat sich die BPG erheblich gewandelt und sich als eigenständiges Unternehmen nach und nach stabilisiert und modernisiert. Im Laufe der drei letzten Leistungsperioden wurden sämtliche Prozesse und Leistungen der BPG im Grundsatz überprüft und angepasst. Dem unternehmerischen Ansatz folgend wurde beschlossen, der BPG auch das Eigentum an den Schif-

fen zu übertragen. Allerdings wurde die jährliche Unterstützung durch den Kanton weiterhin allein auf die reinen betrieblichen Elemente ausgerichtet. Die Finanzierung grösserer Erhaltungs- und Neuinvestitionen wurde weiterhin im Rahmen spezifischer Anträge an den Grossen Rat behandelt. Zur betrieblichen Stabilisierung der Gesellschaft stimmte der Grosse Rat im Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Jahre 2010 – 2014 einem auf 470'000 Franken erhöhten Betriebskostenbeitrag zu.

Im Rahmen der Leistungsvereinbarung 2010 – 2014 konnte die unternehmerische Ausrichtung der BPG deutlich gestärkt werden. Gleichzeitig wurde die Planung eines Schiffsneubaus vorangetrieben. Die MS Christoph Merian wurde einer umfassenden Revision unterzogen, um den Bedürfnissen der Fahrgäste nach mehr Komfort Rechnung zu tragen und den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu entsprechen. Die von der BPG eingesetzten Informatikmittel wurden zur Verbesserung der Verkaufstätigkeit zeitgemäss angepasst und modernisiert. Gleichzeitig konnte durch die stärkere Kundenorientierung die Umsatzentwicklung vorangetrieben werden. Der Fokus auf eine Qualitätsverbesserung in der Gastronomie und die attraktiveren Angebote für die Schiffsvermietung verbesserten die Akzeptanz des Produkts „BPG“ bei den Kundinnen und Kunden stark.

Nachdem die Jahre bis 2014 durch die Neuausrichtung, Sanierung und unternehmerische Stabilisierung der BPG geprägt waren, wurde mit der Leistungsvereinbarung für die Jahre 2015 – 2019, der der Grosse Rat im Mai 2016 zustimmte, eine Phase der Erweiterung und Dynamisierung der BPG eingeleitet. Dies insbesondere durch die Möglichkeit, ein neues Schiff für die Flotte der BPG zu beschaffen, wofür der Grosse Rat ebenfalls im Mai 2016 einen Investitionsbeitrag an die BPG in Höhe von 9 Mio. Franken genehmigte. Die MS Rhystärn wurde im Mai 2018 der BPG von der Werft ÖSWAG in Linz übergeben und ist seit August 2018 im regulären Betrieb.

Die BPG konnte sich damit in den letzten Jahren zu einem Unternehmen entwickeln, das nahe an der Nachfrage der Kunden ist. Trotz des grundsätzlich anspruchsvollen Umfelds als Flussschiff-fahrtsbetrieb mit einem – im Vergleich zu den Schifffahrtsbetrieben an den Schweizer Seen – kleinen touristischen Markt und grosser Konkurrenz durch die zahlreichen Event- und Gastronomieangebote in der Region, ist es unterdessen gelungen, mit innovativen und qualitativ guten Produkten und Gastronomieleistungen eine stabile Kundenbindung zu erreichen und Umsatzsteigerungen zu generieren.

Die Jahre 2015 bis 2018 weisen deutliche Ausschläge in der Kostenstruktur auf, ausgelöst durch die Neubeschaffung und Markteinführung der MS Rhystärn mit betrieblichen Aufwendungen ausserhalb der eigentlichen Investition, einen erhöhten Bedarf an Sanierungen bei den älteren Schiffen und den erhöhten Einsatzanforderungen an das Personal. Zudem belasteten diverse exogene Faktoren die BPG operativ stark. So wurden die Liegeplätze für die Schiffe an der Hafenerbarmung am Dreiländereck eingekürzt zu Gunsten der immer länger werdenden Kabinenschiffe, was ungünstige logistische Abläufe verursacht. Schwierig ist weiterhin die Situation der Räumlichkeiten und Einrichtungen an Land, die totalerneuert werden müssen. Vor dem Hintergrund der Planungen für die künftige städtebauliche Entwicklung der Areale am Westquai bestehen jedoch grosse Unsicherheiten über die künftigen Standortmöglichkeiten der BPG. Entsprechend werden keine nachhaltigen Investitionen getätigt. Stattdessen werden nur die nötigsten Reparaturen im Sinne der Betriebssicherung durchgeführt, die aber gleichwohl finanziell belastend sind.

Die Saison 2018 war für die BPG in vieler Hinsicht einmalig. Während einerseits die MS Rhystärn fertiggestellt und mit Erfolg in Betrieb genommen wurde, gab es noch nie dagewesene Herausforderungen für den Schiffsbetrieb. So bestand unter anderem in den Sommermonaten ein teilweises Fahrverbot im städtischen Abschnitt des Rheins aufgrund von Bauarbeiten zur Vertiefung der Fahr-rinne. Ausserdem führte der Rhein ab Mitte Juli 2018 eine so kleine Wassermenge wie normalerweise nur im Winter, was zu erheblichen Behinderungen in der Bedienung verschiedener Schiffsan-gelegestellen führte. So konnte vom 1. August 2018 bis Ende Fahr-saison in Rheinfeldern nicht angelegt werden, die Gäste stiegen entsprechend bereits in Kaiseraugst aus. Dennoch wurde am

Ende des Jahres ein positives Unternehmensergebnis erreicht. Sehr erfreulich für die BPG ist, dass die neue MS Rhystärn in Basel sofort grosse Akzeptanz gefunden hat. Das auf die neuen Möglichkeiten des Schiffs mit seinem Panorama-Aussendeck abgestimmte neue Angebot an Abendrundfahrten zu einem Pauschalfahrpreis von 9 Franken und stündlichem Halt an der Schiffflände hat grossen Anklang gefunden. Im Lichte dieser Entwicklung werden ab der Saison 2019 die Rundfahrten auf die MS Rhystärn konzentriert und in Abwechslung einmal nach Rheinfelden geführt und anderntags mit kleineren Rundfahrten in Basel geplant. Das Fahrpreismodell wurde angepasst, so dass die Gäste zu akzeptablen Kosten eine Schifffahrt auf dem Rhein geniessen können.

## 2.2 Entwicklung von Umsatz und Ergebnis 2015 – 2019

Im Zeitraum der vergangenen Leistungsperiode konnte die BPG insgesamt eine ausgeglichene Geschäftsentwicklung verzeichnen. Die Umsätze sind zwischen 2015 und 2019 angestiegen (siehe nachfolgende Tabellen). In den Jahren 2018 und 2019 erfolgte eine vollständige Neuausrichtung des Angebots mit Fokussierung auf das neue Schiff, die MS Rhystärn. Die ersten Ergebnisse des laufenden Jahres 2019 bestätigen die Erwartungen, dass durch die Konzentration und Vereinfachung des Angebots (Wegfall der bisherigen Erlebnisfahrten) der geringere Umsatz durch entsprechend tiefere Kosten kompensiert werden kann.

**Umsatz BPG nach Kategorien inkl. Schiffsgastronomie (2019 Budgetzahlen)**

in 1'000 Franken

	2015	2016	2017	2018	2019	Ø 15-19
Rundfahrten	3'246	3'579	3'530	3'502	3'019	3'375
Charterfahrten	2'122	1'991	2'083	2'203	2'511	2'182
<b>Total</b>	<b>5'368</b>	<b>5'570</b>	<b>5'612</b>	<b>5'705</b>	<b>5'530</b>	<b>5'557</b>

Tabelle 1

Die Umsatzentwicklung über die 5 Jahre der letzten Leistungsperiode führte über den ganzen Zeitraum betrachtet zu einem ausgeglichenen Ergebnis. Dabei spiegelt sich im zeitlichen Verlauf allerdings auch die Verwundbarkeit der BPG durch exogene und strukturelle Faktoren wie hohe Ersatzinvestitionen und Fixkosten der Infrastruktur oder die grundsätzliche Wetterabhängigkeit.

**Ergebnis: Erfolgsrechnung 2015 - 2019 (2019 Budgetzahlen)**

in 1'000 Franken

	2015	2016	2017	2018	2019	Ø 15 – 19
Total Betriebsertrag (inkl. Kantonsbeitrag)	5'405	6'044	6'103	6'196	6'030	5'956
Total Betriebsaufwand	-5'567	-6'134	-6'419	-6'498	-5'869	-6'098
<b>Betriebsergebnis I (EBITDA)</b>	<b>-162</b>	<b>-90</b>	<b>-316</b>	<b>-302</b>	<b>161</b>	<b>-142</b>
Total Abschreibungen	-184	-210	-250	-241	-265	-230
<b>Betriebsergebnis II (EBIT)</b>	<b>-347</b>	<b>-301</b>	<b>-566</b>	<b>-543</b>	<b>-104</b>	<b>-372</b>
Total ausserordentlicher Erfolg und Finanzergebnis	90	616	274	782	110	374
<b>Betriebsergebnis III (EBT)</b>	<b>-257</b>	<b>315</b>	<b>-292</b>	<b>239</b>	<b>6</b>	<b>2</b>
Total Steuern	-3	-4	-3	-3	0	-3
<b>Betriebsergebnis nach Steuern</b>	<b>-260</b>	<b>311</b>	<b>-295</b>	<b>236</b>	<b>6</b>	<b>0</b>

Tabelle 2

In der Erfolgsrechnung gemäss Tabelle 2 ist der jährliche Beitrag des Kantons an die BPG von 470'000 Franken vollständig enthalten. Die essentielle Bedeutung dieses Beitrags wird in der nachfolgenden Grafik klar erkennbar, liegt doch das von der BPG unternehmerisch erreichbare Ergebnis im Durchschnitt der vergangenen 5 Jahre bei einem negativen Wert von rund -470'000 Franken. D.h., dass der laufende Betrieb der BPG aufgrund der strukturellen und markttechnischen Bedingungen allein aus Verkaufserträgen und ohne Subventionierung durch die öffentliche Hand im

Schnitt nicht finanziert werden kann. Die Investitionen für die Beschaffung eines neuen Schiffes respektive die daraus resultierenden Abschreibungen werden bisher im jährlichen Beitrag des Kantons nicht berücksichtigt.

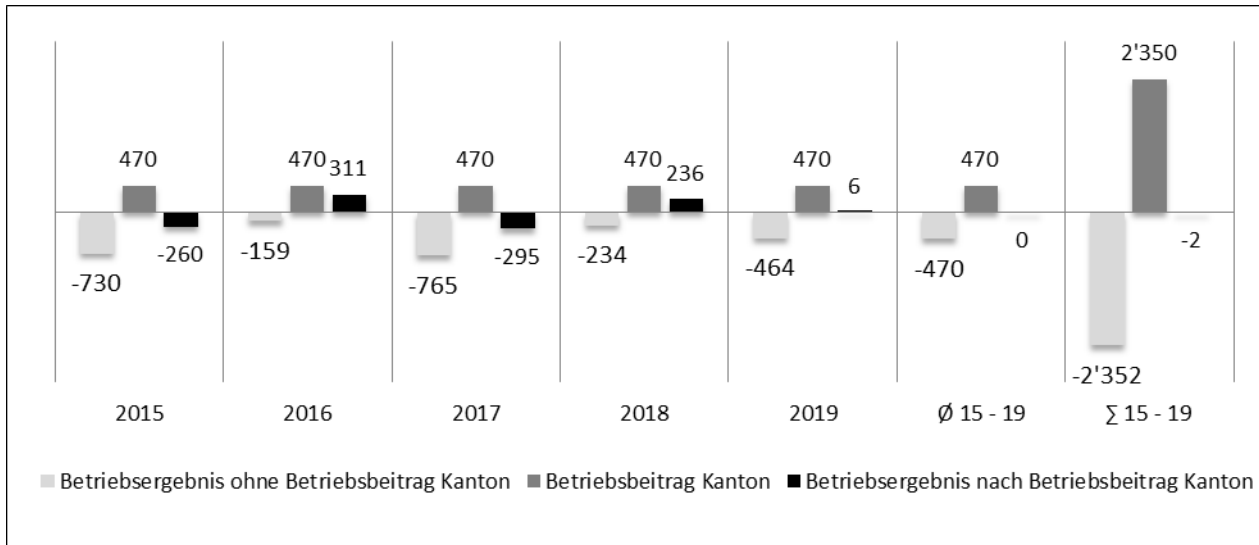


Abbildung 1

### 2.3 Beurteilung

Angesichts der hohen Abhängigkeit von externen Faktoren und des begrenzten Marktes bleibt die kontinuierliche Verbesserung der Ertragslage für die BPG sehr anspruchsvoll. Zwar ist die BPG heute in der Lage, durch attraktive, qualitativ hochwertige Angebote und eine effiziente Leistungserstellung die reinen Betriebskosten zu decken und im Schnitt auch ein ausgeglichenes operatives Ergebnis zu erzielen. Zudem können zusätzliche Umsatzpotenziale durch aktive Verkaufsanstrengungen erschlossen werden. Die im Bereich der Infrastruktur (Flotte, nautische Einrichtungen inkl. Bermen und Landestege, Küchen- und Logistikanlagen an Land) erforderlichen Investitions- und Investitionsfolgekosten können jedoch nicht oder höchstens in einem sehr geringen Umfang durch die BPG selbst getragen werden und es ist – wie seit der Gründung der Gesellschaft der Fall – nicht möglich, dass die BPG die Mittel für grundlegende Erneuerungen, Modernisierungen oder Erweiterungen aus eigener Kraft erwirtschaftet.

## 3. Entwicklung der BPG ab 2020

### 3.1 Ausrichtung

Die BPG ist ein tief in Basel verwurzelter Anbieter von Freizeit- und Feriengedöhl und gehört mit ihren Schiffen zum Basler Stadtbild. Die Anstrengungen der letzten Jahre gipfelnd in der Einführung der neuen MS Rhystärn wird von den Gästen und Kunden mit einer gesteigerten Nachfrage belohnt. Es braucht in Zukunft jedoch noch vermehrt Möglichkeiten im Flottenbestand, das Angebot flexibler und weg vom Fokus auf klassische Rundfahrten zu gestalten. Das Rheinufer zu geniessen und den Fluss auf dem Schiff zu erleben, werden auch künftig gefragt sein. Ein Schiff, das auch stillliegend an einer beliebigen Stelle am Rhein für die Gäste zu unterschiedlichen Anlässen und Saison verfügbar ist, hat mit hoher Wahrscheinlichkeit eine hohe Nachfrage. Der Schiffspark muss dieser Entwicklung folgen können.

Das Geschäftsmodell der BPG orientiert sich heute zuallererst an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden. Über eine entsprechende Fokussierung der Verkaufstätigkeit können Leistungsumfang und Qualität der einzelnen Produkte integral sichergestellt werden.

Aus übergeordneter, lokalpolitischer und touristischer Sicht soll die BPG auch künftig

- einen relevanten Beitrag zur Standortattraktivität durch ein in der Bevölkerung und bei auswärtigen Gästen gefragtes Touristik- und Freizeitangebot in der Rheinstadt Basel leisten
- ein positiver Imageträger für Basel mit überregionaler Ausstrahlung sein
- eine verlässliche Arbeitgeberin sein, die ihren Beschäftigten einen interessanten Arbeitsplatz und ein sicheres Einkommen bietet.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ergeben sich für die weitere Unternehmungsentwicklung folgende Zielsetzungen:

- eine nachhaltige Sicherstellung des Betriebs auf Basis einer ZweischiFFstrategie
- eine weitere Stabilisierung der Ertragskraft der BPG
- eine Erhöhung der betrieblichen Reaktionsfähigkeit, um auf sich ändernde äussere Rahmenbedingungen flexibel reagieren können
- zusätzliche Investitionen bzw. Ausgaben in die Verbesserung der Informatiksysteme oder auch für die Personalentwicklung
- eine Reduktion der Kosten für Unterhalt und Ersatzinvestitionen für die bestehenden, alten Schiffe
- eine Erneuerung der Flotte mit mehr und flexibleren Einsatzmöglichkeiten.

### 3.2 Businessmodell

Am grundsätzlichen Businessmodell der BPG wird auch in der kommenden Leistungsperiode 2020 – 2014 festgehalten. Es lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Leistungen in Schifffahrt und Gastronomie mit zwei Schiffen ab 2021 werden „aus einer Hand“ erbracht; die BPG „verkauft“ ein Erlebnis, zum Erlebnis gehört auch das gastronomische Angebot.
- Basis des Betriebs ist ein dreiteiliges Leistungsangebot bestehend aus:
  - Rundfahrten: auf Tagestourismus zugeschnitten; 2 bis 3 tägliche Rundfahrten im Bereich Stadt / Hafen und auf der Strecke Basel-Rheinfelden
  - Abendfahrten: Die abendlichen Rundfahrten (früher Erlebnisfahrten) mit variierendem Unterhaltungs- und Gastronomieangebot sprechen ein eigenes Zielpublikum an. Mit dem vergleichsweise tiefen Fahrpreis von pauschal 9 Franken ohne Konsumationszwang und stündlichem Halteintervall besteht ein Anreiz für mehr spontane Fahrten, v.a. auch durch Fahrgäste, die sich nicht so lange auf dem Schiff aufhalten wollen; im Fokus steht die MS Rhystärn
  - Charterfahrten: exklusive Schiffsvermietungen für Firmen und Private mit hochwertiger Gastronomie auf den Schiffen mit rund 200 Anlässen pro Jahr spielen weiterhin eine wichtige Rolle.
- Eigenbetrieb der Schiffsgastronomie als massgebliches Element, um die Qualität des „Gesamtprodukts“ BPG zu sichern, namentlich definiert durch:
  - ganzheitliches Angebot mit hoher interner Wertschöpfung
  - hohe Flexibilität in Bezug auf Angebotsgestaltung und regionalen Wareneinkauf
  - variable Einsatzmöglichkeiten von Mitarbeitenden (Service und Küche)
  - hohen Wertschöpfungsanteil im „Gesamtprodukt“ BPG (ca. 60% des Umsatzes entfallen auf die Schiffsgastronomie).
- Schiffslogistik, Gastronomieplattform sowie Büros für Verkauf und Administration am gleichen Ort (Dreiländereck), was Steuerung und Führung erleichtert.
- Kleiner, fester Personalstamm erweitert durch einen Pool temporär verfügbarer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, was eine flexible Einsatzplanung ermöglicht.

Die im Kontext der künftigen städtebaulichen Entwicklung im Dreieck Kleinhüningen / Weil (D) / Huningue (F) diskutierte Option einer allfälligen Shuttle-Linie vom Hafengebiet in Richtung Stadt ist aus Sicht BPG gegenwärtig noch nicht relevant. Sofern sich entsprechende Bedingungen ergeben, würde eine künftige Erweiterung des Businessmodells aber geprüft.

### 3.3 Flotte

Die MS Lällekönig wurde auf Ende der Saison 2018 ausser Betrieb genommen und konnte im November 2018 zu einem Verkaufspreis von 215'000 Euro an die KD Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG verkauft werden. Der Erlös floss voll in die Rechnung der BPG ein, weil das Schiff schon seit langem vollständig abgeschrieben war.

Die BPG operiert nunmehr mit den drei Schiffen MS Christoph Merian, MS Baslerdybli und dem neuen Flaggschiff MS Rhystärn. Mit einem Alter von 27 bzw. 39 Jahren sind die MS Christoph Merian und die MS Baslerdybli allerdings unterdessen deutlich in die Jahre gekommen. Um den Betrieb dieser Schiffe aufrechterhalten zu können, sind regelmässig erhebliche Unterhalts- und Erneuerungsaufwendungen nötig, nicht zuletzt auch wegen der zunehmenden Sicherheits- und Umweltauflagen, die für die Rheinschiffahrt allgemeine Gültigkeit haben. Trotz vieler Massnahmen der BPG, die Schiffe attraktiv und betriebsbereit zu halten, ist es aber nur sehr beschränkt möglich, den steigenden Ansprüchen und Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden – insbesondere im Bereich der für den Umsatz wichtigen Erlebnis- und Extradfahrten – gerecht zu werden.

#### Die aktuelle Flotte der BPG im Überblick

##### MS RHYSTÄRN



Baujahr: 2018

*Einsatz*

*Kapazität (max. Anzahl Personen)*  
 Innen und aussen: 700  
 Sitzplätze Innen: 340  
 Sitzplätze Aussen: 260 (davon 160 zum Essen)

- Attraktive Rundfahrten / Abendfahrten
- Charterfahren / Schiffsvermietung
- Events / Grossanlässe

##### MS CHRISTOPH MERIAN



Baujahr: 1992 (Refit 2012/13)

*Einsatz*

*Kapazität (max. Anzahl Personen)*  
 Innen und aussen: 500  
 Sitzplätze Innen: 250  
 Sitzplätze Aussen: 60 (davon 20 zum Essen)

- Ersatzschiff für Tagesrundfahrten (z.B. kleine / grosse Schleusenfahrten)
- Schiffsvermietung
- Extradfahrten / Grossanlässe

##### MS BASLERDYBLI



Baujahr: 1980

*Einsatz*

*Kapazität (max. Anzahl Personen)*  
 Innen und aussen: 130  
 Sitzplätze Innen: 75  
 Sitzplätze Aussen: keine

- Schiffsvermietung
- Extradfahrten / kleine Anlässe (Geburtstagsapéros)

Abbildung 2



Für alle drei heutigen Schiffe der BPG sind zukünftig die neuen gesetzlichen Anforderungen der europäischen Binnenschiffahrtsordnung relevant, wonach bis 2020 alle auf dem Rhein eingesetzten Schiffe einen redundanten Antrieb<sup>1</sup> haben müssen. Abklärungen, was dies für die BPG bedeutet und welche Massnahmen umzusetzen sind, wurden bereits an die Hand genommen.

### **3.3.1 MS Baslerdybli**

Bei der MS Baslerdybli wurden in den vergangenen Jahren die Motoren und die elektrischen Hilfsmittel revidiert. Nautische Geräte mussten ganz oder teilweise ausgetauscht werden. Im Detail wurden sanfte Sanierungen vorgenommen, um das Erscheinungsbild des Schiffs zu optimieren. Ein umfassenderes, höherwertiges Gastronomieangebot ist auf diesem Schiff jedoch logistisch nicht zu bewerkstelligen. Die dafür notwendigen Anpassungen sind technisch nur schwierig realisierbar und wären nicht wirtschaftlich.

Für eine Totalsanierung des Baslerdybli für den gesicherten Betrieb über den Zeitraum 2022 hinaus, wären gemäss eines Gutachtens der Fa. Shiptec, Luzern Kosten im Betrag von 2'400'000 Franken (+/- 20%) zu veranschlagen. Eine solche Ausgabe ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten auf keinen Fall sinnvoll. Der Verwaltungsrat der BPG hat entsprechend beschlossen, das Baslerdybli nicht mehr weiter zu betreiben und zu gegebener Zeit zu verkaufen. Die BPG kann das Schiff in den Jahren 2020/21 noch für Charterfahrten (70-80 Events pro Saison) einsetzen. Die Unterhaltskosten müssen dabei aber niedrig gehalten werden.

### **3.3.2 MS Christoph Merian**

Gemäss Beschluss des Verwaltungsrates der BPG wird für die Christoph Merian im laufenden Jahr 2019 freiwillig, d.h. unter aktuellen regulatorischen Rahmenbedingungen, ein neues Schiffsattest eingeholt. Dadurch kann die Christoph Merian noch weitere fünf Jahre bis 2024 betrieben werden. Aufgrund der danach anfallenden sehr hohen Sanierungskosten (mindestens 4 Mio. Franken), des bereits hohen Alters und der zukünftig immer höheren Anforderungen an die Sicherheit und Umweltverträglichkeit wird ein Weiterbetrieb über diesen Zeitpunkt ausgeschlossen. Ein anderer Verwendungszweck des Schiffes (stillliegendes Schiff genutzt als Restaurant oder Büro) wird zurzeit nicht weiterverfolgt. Im Vordergrund steht wie schon bei der MS Lällekönig ein Verkauf.

### **3.3.3 MS Rhystärn**

Im Jahre 2024 wird das erste Schiffsattest für die MS Rhystärn erfolgen. Die mehrheitliche Ausrichtung der BPG-Fahrten auf die MS Rhystärn bedingt, dass eine hundertprozentige Verfügbarkeit des Schiffes (Herstellergarantie läuft 2020 / 2021 aus) sichergestellt werden kann. Allfällige Reparaturen an genutzten Teilen und Maschinen gehen ab 2020 zu Lasten der BPG.

### **3.3.4 Fazit**

Die Schiffsflotte der BPG wird sich mit der Ausserbetriebsetzung des Baslerdybli spätestens 2021 auf zwei Schiffe reduzieren. Zwei bis drei Jahre später wird auch die MS Christoph Merian altershalber ausser Dienst genommen, weshalb die Anschaffung eines neuen Schiffes unabdingbar wird, damit die BPG zusammen mit der MS Rhystärn ab 2024 die festgelegte Zweischiifstrategie fortführen kann. Dabei soll wie schon vorne erwähnt eine Lösung realisiert werden, die eine möglichst flexible Einsetzbarkeit gewährleistet.

## **3.4 Herausforderung Beschaffung neues Schiff**

Für den Ersatz der MS Christoph Merian muss die BPG eine Schiffsneubeschaffung mit einem Vorprojekt vorbereiten, um die zukünftigen Nutzungsanforderungen und darauf abgestimmt die mögliche technische Realisierung zu klären. Die BPG geht davon aus, dass sich die Personen-

---

<sup>1</sup> Gefordert wird, dass auf dem Rhein verkehrende Schiffe über einen zweiten Antrieb verfügen, so dass sie bei Ausfall des Hauptsystems im fließenden Wasser manövrierbar bleiben. Die Behörden (SUK, Basel) können im Rahmen von Ersatzmassnahmen Ausnahmen befristet bewilligen.

schifffahrt in Richtung spontaner Erlebnisgastronomie weiterentwickeln wird. Damit einhergehend wird es darum gehen, eine Lösung zu schaffen, die Möglichkeiten für mehr Event-Angebote und einen ganzjährigen, auch stillliegenden Schiffseinsatz bietet. Wichtig ist auch eine möglichst umweltschonende Bau- und Betriebsweise, wozu auch die Möglichkeiten eines emissionsarmen Schiffsantriebs gehören. Hierfür sind zwingend Vorabklärungen nötig, welche der heute bekannten Technologien sinnvoll und wirtschaftlich angewendet werden können.

Es ist vorgesehen, zu gegebener Zeit zur Finanzierung der Neubeschaffung eines Schiffes als Ersatz für die Christoph Merian dem Grossen Rat einen Ratschlag für einen entsprechenden Investitionsbeitrag des Kantons analog dem für die MS Rhystärn vorzulegen. Denkbar ist dabei aber auch die Alternative einer Finanzierung mittels eines rückzahlbaren Darlehens. In diesem Fall müsste entweder der Betriebsbeitrag an die BPG über die gesamte Rückzahlungsdauer im Ausmass der anfallenden jährlichen Amortisation erhöht oder aber die Amortisationssumme einmalig in Form einer Kapitalerhöhung zur Verfügung gestellt werden. Hierzu sind Prüfungen in Gang.

### **3.5 Mittelfristige Herausforderungen bei der landseitigen Infrastruktur**

Der Standort der Gesellschaft befindet sich bekanntlich im Rheinhafen am Dreiländereck. Neben der Nautik und der Verwaltung sind dort auch die Produktionsanlagen für die Gastronomie. Aufgrund der in den kommenden Jahren zu erwartenden städtebaulichen Veränderungen im Gebiet Westquai / Dreiländereck am heutigen Standort der BPG muss in naher Zukunft geklärt werden, welche Optionen für einen künftigen Standort der BPG bestehen. Dabei sind die zukünftigen Bedürfnisse der BPG an eine moderne, landseitige Infrastruktur zu berücksichtigen. Die aktuellen Räumlichkeiten und Einrichtungen der BPG, die sich z.T. in einer Liegenschaft befinden, die abgerissen wird, erfüllen die Anforderungen in Bezug auf Qualität, Prozesse und Effizienz bereits heute nur noch ungenügend. Insbesondere fehlt auch eine leistungsfähige Anbindung an das Telekommunikationsnetz. Die Internetverbindung ist daher nicht ausbaufähig und beschränkt die Möglichkeiten, neue Cloud-Lösungen zu nutzen. Die BPG läuft sonst Gefahr, den Anschluss an ein modernes Umfeld zu verlieren.

Ebenfalls zu lösen ist die heutige schwierige Schiffsanlegesituation. Die Schiffe MS Christoph Merian und MS Rhystärn können aufgrund der Bedarfslage in Bezug auf die Hotelschiffe nicht mehr hintereinander, sondern müssen Bord an Bord nebeneinander angelegt werden. Dies führt zu Beschädigungen und Schwierigkeiten vor allem beim Be- und Entladen der beiden Schiffe.

Aufgrund der Mängel am heutigen Standort braucht es eine neue Lösung, die zu einer nachhaltigen Verbesserung der operativen Basis der BPG führt. Die heutigen Kosten für die Miete resp. den Baurechtszins für den aktuellen Standort sind wohl der Situation angepasst, entsprechen aber nicht aktuellen Marktpreisen für eine zeitgemässe Infrastruktur. Eine Veränderung des Standorts führt daher unabhängig von der konkret realisierten Variante zu einer Kostenerhöhung, die aufgefangen werden muss. Unabdingbar für einen neuen Standort der BPG ist grundsätzlich der direkte Zugang zum Rhein.

Die Aufgabe, einen neuen Standort zu finden, kann die BPG nicht in Eigenregie zu lösen. Sie steht im Rahmen der laufenden Arbeiten zur städtebaulichen Entwicklung im Bereich Klybeckquai / Westquai und wird gemeinsam mit den involvierten kantonalen Stellen und den Schweizer Rheinhäfen angegangen werden. Zu klären ist dabei auch die Frage der Finanzierung erforderlicher Investitionsmassnahmen.

### **3.6 Herausforderungen im Bereich der Personalentwicklung**

Die BPG ist als kleiner Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein auf ein stabiles, eingespieltes und gut ausgebildetes Kernteam mit Expertenwissen angewiesen, um ein Angebot mit gleichbleibend guter Qualität gewährleisten zu können. Aufgrund der Saisonalität des Geschäfts speziell im gastronomischen und Service-Bereich ist dabei die zusätzliche Herausforderung, temporäres Personal schnell

und flexibel einsetzen zu können. Diese Herausforderungen für die Sicherung des Personalbestands und Personalentwicklung setzen voraus, dass die BPG als attraktiver und zuverlässiger Arbeitgeber auftreten kann, da ansonsten gut ausgebildetes Personal nur schwer rekrutiert bzw. im Betrieb gehalten werden kann. Grundsätzlich sind der BPG dabei enge finanzielle Grenzen gesetzt. Die Löhne und Pensionskassenleistungen bei der BPG sind daher heute im Vergleich zur Branche aber auch zu anderen Tourismus- und Gastronomiedienstleistern unterdurchschnittlich. Davon betroffen sind in erster Linie die Angestellten der BPG im Bereich Nautik und Verwaltung, welche in der Sammelstiftung Symova zum gesetzlichen Minimum versichert sind. Aber auch das Gastronomiepersonal, welches der Branchenversicherung Gastrosocial angeschlossen ist, hat ein tiefes Leistungsniveau. In den letzten 10 Jahren wurden bei der BPG nur minimale Anpassungen in den Entlohnungsbedingungen vorgenommen. Die von den Mitarbeitenden erwartete hohe Leistungsbeurteilung und Flexibilität auch für Einsätze über das reguläre Pensum hinaus, wurde kaum honoriert. Angesichts der in den kommenden Jahren anstehenden Aufgaben, die nur mit engagierten, fachlich versierten Mitarbeitenden bewältigt werden können, sollen daher im Rahmen der neu festzulegenden Leistungsvereinbarung auch Verbesserungen für das Personal (insb. Erhöhung der Arbeitgeberbeiträge bei den PK-Leistungen) ermöglicht werden.

## **4. Businessplan 2020 – 2029**

### **4.1 Grundsätze und generelle Planungsannahmen**

Leitend für die durchgeführte Businessplanung ist, dass die BPG im Kern so aufgestellt wird, dass eine möglichst stabile und dauerhafte Entwicklung des Unternehmens erreicht werden kann. Es soll ein vielfältiges Angebot an Schiffsfahrten auf dem Rhein gewährleistet werden und die BPG soll in der Lage sein, ein hochstehendes touristisches und gastronomisches Erlebnis anzubieten, dies mit attraktiven Schiffen und Produkten. Konkret ist die Planung der kommenden 10 Jahre auf die folgenden Eckpunkte ausgerichtet:

- a) Stabile Ertragsentwicklung generieren mit aktiven Verkaufs- und Marketinganstrengungen
- b) Kostenwachstum aufgrund der Flottenoptimierung verringern
- c) Eigenwirtschaftlichkeit verbessern und mit dem höheren kantonalen Beitrag dem Unternehmen ein flexibleres Finanzierungskonzept ermöglichen.

Aufgebaut wurde auf den folgenden methodischen Grundlagen und allgemeinen Eckwerten:

- Für die landseitige Infrastruktur (Landestege, Bermen etc. sowie Gastronomie- und Verwaltungseinrichtung) wird mit dem heute bekannten Aufwand als Basis gerechnet. Zusätzlich wird jedoch für die überalterte Infrastruktur ein zusätzlicher Betrag für unvorhergesehenen Unterhalt mitberechnet.
- Der Aufwand für die Schiffsflotte wird durch die Optimierung (siehe dazu Abschnitt 3.3, „Flotte“) auf dem heutigen Niveau stabil gehalten.
- Nicht berücksichtigt wird ein allfälliger Ortswechsel der BPG-Verwaltungs- und Logistikplattform infolge einer möglichen Arealentwicklung im Gebiet Westquai / Dreiländereck (siehe dazu Abschnitt 3.5, „Mittelfristige Herausforderungen bei der landseitigen Infrastruktur“).
- Da der reine Betriebsaufwand primär durch die Menge der verkauften Speisen und Getränke sowie den Personalaufwand in Küche, Service und Schiffsbetrieb bestimmt wird, wird in beiden Fällen eine stabile Relation zur Entwicklung des Umsatzes angenommen.
- Die eingerechneten Abschreibungen aufgrund der Unterhaltsinvestitionen wurden aufgrund einer detaillierten Investitionsplanung ausgehend von den jeweiligen Nutzungsdauern der aktivierten Anlagen gebildet (lineare Abschreibung). Investitionen und Abschreibungen in eine neue landseitige Infrastruktur oder neue Schiffe sind in der Investitionsplanung nicht enthalten, da von der Annahme einer Finanzierung über Investitionsbeiträge des Kantons (direkt oder im Rahmen von Projekten zur städtebaulichen Entwicklung im Hafengebiet) ausgegangen wird.

## 4.2 Umsatzentwicklung

Der Businessplan basiert darauf, dass die drei Schiffe der bestehenden Flotte (MS Rhystärn, MS Christoph Merian, MS Baslerdybli) nicht mehr während des ganzen Planungszeitraums von 10 Jahren im Einsatz bleiben können. Die MS Baslerdybli wird spätestens 2021 verkauft, ab dann wird grundsätzlich mit einer Zweischiifstrategie gerechnet. Um den Betrieb der MS Christoph Merian aufrechterhalten zu können, sind erhebliche Unterhalts- und Erneuerungsaufwendungen nötig, nicht zuletzt auch wegen der zunehmenden Sicherheits- und Umweltaforderungen in der Rheinschifffahrt. In der Planung ist daher unterstellt, dass die MS Christoph Merian ab dem Planjahr 2024 ersetzt wird.

Diese Ausgangslage hat folgende Auswirkungen auf die Planung:

- Die zur Verfügung stehende Kapazität bleibt sowohl im Bereich Nautik als auch im Bereich Gastronomie konstant auf dem heutigen Stand. Ein Umsatzwachstum über eine Mengen- ausweitung ist nicht beabsichtigt.
- Durch die Fokussierung des Angebots auf die MS Rhystärn können sowohl Qualitäts- und Komfortsteigerungen erreicht werden.
- Ein möglicher Nachfrageüberhang in der Hauptsaison kann auf Basis der limitierten Infrastruktur nicht abgedeckt werden.
- Konkret wird daher bei den Umsätzen in allen Angebotsbereichen von einem moderaten Wachstum von rund 0,5% pro Jahr ausgegangen.

### Umsatzentwicklung: Fahrten inkl. Schiffsgastronomie

in 1'000 Franken

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ø 20-24	Ø 25-29
Rundfahrten	3'034	3'049	3'064	3'080	3'095	3'110	3'126	3'142	3'157	3'173	3'064	3'142
Charterfahrten	2'524	2'536	2'549	2'562	2'575	2'588	2'601	2'614	2'627	2'640	2'549	2'614
<b>Total</b>	<b>5'558</b>	<b>5'586</b>	<b>5'613</b>	<b>5'642</b>	<b>5'670</b>	<b>5'698</b>	<b>5'727</b>	<b>5'755</b>	<b>5'784</b>	<b>5'813</b>	<b>5'614</b>	<b>5'755</b>

Tabelle 6: Umsatzentwicklung Fahrten inkl. Schiffsgastronomie

Für die volle Planungsperiode 2020 – 2029 ergibt sich ein beschränktes Umsatzwachstum. Die Entwicklung des Umsatzes geht grundsätzlich von einem moderaten, auf der Basis der erwähnten Flottenentwicklung mit einer Zweischiifstrategie ab 2021 möglichen Wachstum aus. Im Schnitt der Planungsperiode von zehn Jahren liegt das Umsatzwachstum bei rund 0.5% pro Jahr.

## 4.3 Finanzierungskonzept

Die BPG soll im Rahmen der neuen Leistungsperiode ein flexibleres Finanzierungsmodell durch eine Erhöhung des Betriebsbeitrags erhalten. Sie soll damit in die Lage versetzt werden, die anstehenden Investitionen im engeren betrieblichen Bereich (ohne Flottenerneuerung) finanzieren zu können. Die BPG soll damit auch vermehrt auftretende Ausschläge in der Kostenstruktur besser abfedern und auf sich ändernde äussere Rahmenbedingungen oder sonstige exogene Faktoren schneller reagieren können.

In den kommenden Jahren steht bei der BPG eine ganze Reihe an Investitionen und zusätzlichen Ausgaben gegenüber der vergangenen Leistungsperiode an. Diese sind nötig, damit die BPG den laufenden Betrieb aufrechterhalten bzw. verbessern kann. Ausserdem soll die Gesellschaft technisch auf dem neusten Stand sein und den Anforderungen an einen modernen und attraktiven Arbeitgeber Genüge tun. Des Weiteren kommen Herausforderungen beim Thema Infrastruktur auf die BPG zu (siehe Abschnitt 3.5).

Der Betriebsbeitrag der BPG für die Periode 2020 bis 2024 soll von heute 470'000 Franken um 390'000 Franken auf neu 860'000 Franken erhöht werden. Wie sich der neue Betriebsbeitrag auf die Investitionsplanung, die Ergebnisplanung, die Liquiditätsentwicklung und die Planbilanz auswirkt, wird nachfolgend aufgezeigt.

Die Beschaffung eines weiteren neuen Schiffs als Ersatz für die Christoph Merian soll wie vorne ausgeführt (Abschnitt 3.4) analog wie bei der MS Rhystärn über einen direkten Investitionsbeitrag des Kantons finanziert werden, womit eine Belastung in der Rechnung der BPG aufgrund erhöhter Abschreibungen vermieden wird.

#### 4.4 Aufgliederung betrieblicher Mehrbedarf BPG 2020 – 2024

Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammengefasst, wie sich der finanzielle Mehrbedarf der BPG aufschlüsselt (durchschnittlicher Anstieg über die Leistungsperiode 2020 – 2024 gegenüber dem Basisjahr 2019).

Mehrbedarf Aufwandpositionen <i>in Franken</i>	Leistungsperiode 2020 – 2024	
	Pro Jahr	Kumuliert
1. Anpassung und Modernisierung Informatiksysteme	70'000	350'000
2. Bessere PK-Leistungen	90'000	450'000
3. Vorprojekt für ein neues Schiff	50'000	250'000
4. Steigende Betriebskosten, Vorsteuerkürzung etc.	70'000	350'000
5. Höhere Infrastrukturkosten am Standort Dreiländereck	60'000	300'000
6. Personalentwicklung	50'000	250'000
<b>Total Mehrbedarf</b>	<b>390'000</b>	<b>1'950'000</b>
Bisheriger Betriebsbeitrag	470'000	2'350'000
<b>Neuer Betriebsbeitrag 2020 – 2024</b>	<b>860'000</b>	<b>4'300'000</b>
<i>Tabelle 7: neuer Betriebsbeitrag 2020 - 2024</i>		

##### zu Aufwandposition 1:

Die neuen digitalen und medialen Möglichkeiten im Internet werden auch für die BPG als neuer Vertriebskanal immer wichtiger. Es ist daher entscheidend, dass die Informatiksysteme angepasst und einer Modernisierung unterzogen werden, damit das Potenzial der digitalen Verkaufsprozesse ausgeschöpft werden kann. Hierfür rechnet die BPG mit einem Aufwand von rund 70'000 Franken jährlich inkl. der entsprechenden Abschreibungsaufwände für neue IT-Systeme.

##### zu Aufwandposition 2:

Die BPG befindet sich bei den Pensionskassenleistungen in einem vergleichsweise unterdurchschnittlichen Bereich. Dies betrifft vor allem das BPG-Personal, das in der Symova Sammelstiftung versichert ist, aber auch das Gastronomiepersonal, welches der Gastrosuisse-PK angeschlossen ist, hat geringere PK-Leistungen. Heute werden die Pensionskassenbeiträge sowohl bei der Symova als auch bei der Gastrosuisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer in einem Verhältnis von 50:50 gespiesen. Um den Erfolg der Gesellschaft als attraktiver Arbeitgeber mit qualifiziertem Personal auch in Zukunft sicherstellen zu können, sollen daher Verbesserungen bei den PK-Leistungen vorgesehen werden. Angestrebt wird ein Arbeitgeber / Arbeitnehmer-Verhältnis von 60:40. Die BPG rechnet mit einem zusätzlichen Aufwand von rund 90'000 Franken pro Jahr, dies

bei einem aktuellen Personalbestand von 24 Voll- und 13 Teilzeitstellen per Ende 2018, welcher allerdings aufgrund der Saisonalität des Geschäfts grösseren Schwankungen unterliegt.

zu Aufwandposition 3:

Wie vorne ausgeführt ist zur Vorbereitung einer Schiffsneubeschaffung zum Ersatz der MS Christoph Merian ein Vorprojekt notwendig, um die zukünftigen Nutzungsanforderung und die Schiffs-konzeption zu klären. Hierbei werden unterschiedliche Varianten zu bewerten sein. Dies betrifft die funktionellen Ausprägungen des Schiffs und insbesondere auch die Optionen beim Schiffsantrieb. Nach den Erfahrungen im Fall der MS Rhystärn ist mit Kosten für eine derartiges Vorprojekt im Bereich von 250'000 Franken zu rechnen. Entscheidend ist dabei, dass bereits früh ein unabhängiger Schiffsbauingenieur hinzugezogen werden kann, der die Detailplanung unterstützt und einen Generalplan und eine konkrete Leistungsbeschreibung als Grundlage für die anschliessende Ausschreibung des eigentlichen Schiffsbauauftrags erarbeitet. Die Ausschreibung selber wird wieder als GATT/WTO-Verfahren zu lancieren sein in Zusammenarbeit mit der Submissionsfachstelle des Kantons.

Die folgende Tabelle zeigt basierend auf der Beschaffung des Rhystärn, wie sich die Kosten für das Vorprojekt zusammensetzen:

<b>Kosten Vorprojekt Beschaffung neues Schiff</b>	<i>in Franken</i>
• Konzeption, Schiffsplanung (inkl. externe Begleitung)	150'000
• Vorbereitung Ausschreibung	50'000
• Modellversuche	50'000
<b>Total (inkl. MWST)</b>	<b>250'000</b>

Tabelle 8

Im Stand der aktuellen Planung soll die Schiffsneubeschaffung zum Ersatz der MS Christoph Merian bis 2024 erfolgen. Die zeitlichen Eckwerte sind wie folgt:

<b>Meilensteine Vorhaben neues Schiff</b>	
• Vorprojekt ausarbeiten	2020 / 2021
• Ratschlag betreffend Finanzierung für die Beschaffung neues Schiff	2021
• Ausschreibung / Beschaffungsentscheid	2021 / 2022
• Bau und Markteinführung	2022 – 2023

Tabelle 9

zu Aufwandposition 4:

Generell rechnet die BPG in den kommenden Jahren mit moderat steigenden Betriebskosten im engeren Sinn. Gründe dafür sind einerseits neue bzw. verschärfte Umwelt- und Sicherheitsregularen für die Binnenschifffahrt, die eingehalten werden müssen. Daraus resultieren höhere Reparaturkosten oder auch nautische Zusatzinvestitionen in die bestehende Flotte. Andererseits steigen die Betriebskosten auch linear mit dem Umsatz. Ein höherer Betriebsbeitrag führt ausserdem zu einer höheren Vorsteuerkürzung bei der Mehrwertsteuer. Insgesamt rechnet die BPG mit durchschnittlich rund 70'000 Franken Mehraufwand.

zu Aufwandposition 5:

Der heutige Standort der BPG am Dreiländereck ist wie vorne aufgeführt in die Jahre gekommen und weist diverse Mängel auf. Es wird allerdings noch geraume Zeit dauern, bis ein neuer Standort für die BPG realisiert werden kann. Die Gesellschaft muss daher vorderhand in der bestehenden Situation bleiben. Dies hat zur Folge, dass in den kommenden Jahren mit deutlich höheren Erhaltungskosten für die landseitige Infrastruktur zu rechnen ist, dies sowohl hinsichtlich den Büroeinrichtungen als auch bei den gastronomischen Anlagen, die den gesundheitspolizeilichen Anforderungen entsprechen müssen. Für die Instandhaltung des Standorts am Dreiländereck wird mit einem höheren jährlichen Aufwand von rund 60'000 Franken gerechnet.

zu Aufwandposition 6:

Die BPG rechnet mit höheren Kosten von rund 50'000 Franken jährlich bei der Personalentwicklung, um mit einer marktgerechten Entlohnung weiterhin als attraktiver Arbeitgeber zu gelten und gut ausgebildetes Personal halten bzw. bei Fluktuation neu rekrutieren zu können.

**4.5 Entwicklung Betriebsergebnis BPG / Planerfolgsrechnung**

Entsprechend den aufgezeigten Planungsparametern resultiert aufgrund des neuen Betriebsbeitrags im Verlaufe der betrachteten 10-Jahresperiode ein im Schnitt solides Betriebsergebnis (siehe Abbildung 3)

in 1'000 Franken

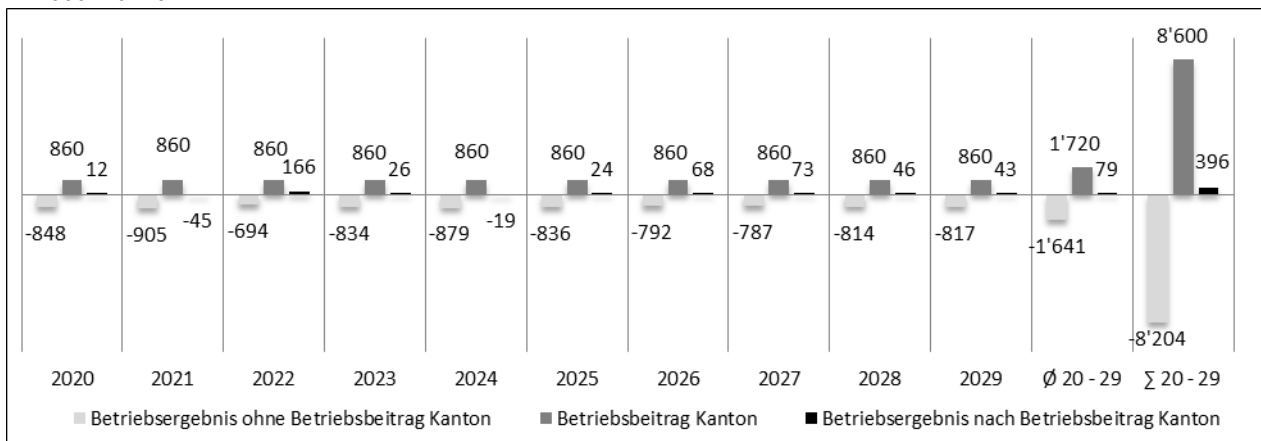


Abbildung 3

Die Entwicklung des Betriebsergebnisses nach Steuern (Tabelle 10) zeigt auch während der Leistungsperiode 2020 – 2024 im Schnitt ein positives und damit für die Kapitalisierung stützendes Resultat. Über die gesamte Planungsperiode von 2020 – 2029 entwickelt sich das Ergebnis unter der Annahme eines gleichbleibenden Betriebsbeitrag von 860'000 Franken im Schnitt auf einem mittleren zweistelligen Niveau. Dies davon ausgehend, dass die Rechnung der BPG nicht durch grössere unvorhersehbare negative Auswirkungen auf den laufenden Schiffsbetrieb belastet wird.

## Ergebnis Erfolgsrechnung

in 1'000 Franken

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ø 20-24	Ø 25-29
Total Betriebsertrag	6'398	6'426	6'453	6'482	6'510	6'538	6'567	6'595	6'624	6'653	6'454	6'595
Total Betriebsaufwand	-6'218	-6'241	-6'086	-6'239	-6'443	-6'446	-6'469	-6'492	-6'516	-6'539	-6'246	-6'493
<b>Betriebsergebnis I (EBITDA)</b>	<b>179</b>	<b>184</b>	<b>367</b>	<b>243</b>	<b>67</b>	<b>92</b>	<b>97</b>	<b>103</b>	<b>108</b>	<b>114</b>	<b>208</b>	<b>103</b>
Total Abschreibungen	-257	-419	-291	-306	-275	-157	-118	-119	-152	-160	-310	-141
<b>Betriebsergebnis II (EBIT)</b>	<b>-77</b>	<b>-234</b>	<b>76</b>	<b>-64</b>	<b>-209</b>	<b>-65</b>	<b>-21</b>	<b>-16</b>	<b>-44</b>	<b>-46</b>	<b>-101</b>	<b>-39</b>
Total ausserordentlicher Erfolg und Finanzergebnis	90	190	90	90	190	90	90	90	90	90	130	90
<b>Betriebsergebnis III (EBT)</b>	<b>13</b>	<b>-44</b>	<b>166</b>	<b>26</b>	<b>-19</b>	<b>25</b>	<b>69</b>	<b>74</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>51</b>
Total Steuern	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4
<b>Betriebsergebnis nach Steuern</b>	<b>12</b>	<b>-45</b>	<b>166</b>	<b>26</b>	<b>-19</b>	<b>24</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>28</b>	<b>51</b>

Tabelle 10

## 4.6 Planbilanz und Liquiditätsentwicklung

Ausgehend von der aktuellen Liquiditätssituation (Ende 2019) kann mit der Entwicklung der Erfolgsrechnung und den Investitionen die Veränderung der Liquidität über den Planungszeitraum abgeleitet werden.

## Entwicklung Cash Flow und Liquidität

in 1'000 Franken

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ø 20-24	Ø 25-29
Cash Flow	269	374	457	332	256	181	187	192	198	204	338	192
Liquidität per Jahresende	1'488	1'412	1'694	1'781	1'798	1'814	1'876	1'903	1'796	1'735	1'635	1'825

Tabelle 11

Die Entwicklung der Liquidität ermöglicht es, die Kapitalstruktur der BPG zu stabilisieren und eine leichte Stärkung des Eigenkapitals zu erreichen. Die daraus entstehende Kapitaldecke lässt es zu, dass BPG (kleinere) Projekte aus eigenen Mitteln finanzieren kann. Zusätzlich können mögliche Risiken (exogene Effekte) besser aufgefangen und über die Jahre ausgeglichen werden.



## Bilanz

in 1000 Franken

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ø 20-24	Ø 25-29
<b>Aktiven</b>												
Umlaufvermögen	2'376	2'300	2'582	2'669	2'685	2'702	2'763	2'791	2'684	2'622	2'522	2'712
Sachanlagen	1'156	1'606	1'781	2'026	2'266	2'431	2'556	2'721	3'026	3'291	1'767	2'805
Wertberichtigungen	-257	-675	-966	-1'272	-1'548	-1'705	-1'823	-1'942	-2'094	-2'254	-944	-1'964
Anlagevermögen	899	930	815	753	718	726	733	779	931	1'036	823	841
<b>Total</b>	<b>3'275</b>	<b>3'230</b>	<b>3'396</b>	<b>3'422</b>	<b>3'403</b>	<b>3'428</b>	<b>3'496</b>	<b>3'569</b>	<b>3'615</b>	<b>3'659</b>	<b>3'346</b>	<b>3'553</b>
<b>Passiven</b>												
Fremdkapital	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702	2'702
Eigenkapital	573	529	695	721	702	726	794	868	913	957	644	852
<b>Total</b>	<b>3'275</b>	<b>3'231</b>	<b>3'397</b>	<b>3'422</b>	<b>3'404</b>	<b>3'428</b>	<b>3'496</b>	<b>3'570</b>	<b>3'615</b>	<b>3'659</b>	<b>3'346</b>	<b>3'554</b>

Tabelle 12

## 4.7 Fazit

Der Businessplan der BPG trägt den für die kommenden Jahre zu erwartenden Anforderungen von Kundenseite aufgrund der Marktveränderung und der sich wandelnden Umweltbedingungen Rechnung. Mit der beantragten Erhöhung des Betriebsbeitrags auf 860'000 Franken p.a. für die kommende Leistungsperiode 2020 – 2024 stabilisiert sich das Eigenkapital im Schnitt auf einem konstant guten Niveau. Mit den im Businessplan zugrunde gelegten Annahmen ist die BPG in der Lage, die anstehenden Investitionen wie oben beschrieben aus dem erwirtschafteten Cash Flow inkl. neuem Betriebsbeitrag zu tragen. Dies erhöht die Flexibilität der Gesellschaft, um auf neue Anforderungen rascher reagieren zu können und sich den neuen Gegebenheiten schneller anpassen zu können.

## 5. Leistungsvereinbarung für die Periode 2020 bis 2024

Auf Basis der langfristigen Planung und der integralen, alle Unterhalts- und Investitionskosten (exklusive Schiffsneubeschaffung und Standort) umfassenden Planbetriebsrechnung geht der Regierungsrat davon aus, dass es gelingt, den in den vergangenen Jahren erfolgreich verfolgten Kurs der BPG weiterzuführen und die BPG auch in Zukunft als Aushängeschild von Basel zu gestalten. Aus diesem Grund soll die bestehende Leistungsvereinbarung mit der BPG im Rahmen der geschilderten Eckwerte erneuert werden, wieder für eine Periode von 5 Jahren, d.h. für die Jahre 2020 bis 2024. Dabei ändert sich der eigentliche Leistungsauftrag gegenüber den Vorjahren nicht.

Im Einzelnen soll vorgesehen werden:

1. Die Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und der BPG wird für die Jahre 2020 bis 2024 abgeschlossen. Die Vereinbarung definiert wie bis anhin Aufgaben, Leistungen und Zielsetzungen der BPG und legt den maximal zur Verfügung gestellten Staatsbeitrag in Höhe von 860'000 Franken pro Jahr fest.
2. Hauptaufgaben der BPG sind:
  - Weiterführen und Sicherstellen eines attraktiven, koordinierten Kurs-, Unterhaltungs- und Charterfahrten-Angebots auf dem Rhein innerhalb der Region Basel.
  - Gewährleisten von saisonalen, kantonsübergreifenden Kursfahrten sowie touristischen Stadt- oder Hafenrundfahrten.

- Sicherstellen eines nachfrageorientierten Gastronomieangebotes mit Verpflegungsmöglichkeiten auf allen Schiffen.
  - Optimieren von bestehenden und Einführen von neuen Produkten gemäss den Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden.
  - Sicherstellen von Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten zum Werterhalt und sicherstellen des Betriebs der eigenen Schiffe („Baslerdybli“, „Christoph Merian“ sowie „Rhystärn“); Erfüllen aller diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften
  - Generelle und nachhaltige Weiterentwicklung des Unternehmens: Verbessern der Produkteattraktivität und -qualität, Nutzen von Marktchancen, Optimierung der Produktivität und Steigerung der Ertragskraft zur Erreichung eines möglichst hohen Grades an Eigenwirtschaftlichkeit.
3. Die BPG hat sich speziell an folgenden Zielsetzungen zu orientieren:
- a. *Auftrag*
    - i. Die BPG trägt zu einem attraktiven Touristik- und Freizeitangebot in der Stadt Basel bei und arbeitet dabei mit den staatlichen und privaten Partnern eng zusammen.
  - b. *Leistungsziele*
    - i. Die BPG erbringt Leistungen in hoher Qualität und stellt einen Betrieb sicher, der die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen jederzeit erfüllt.
    - ii. Die BPG trägt durch hohe Kundenorientierung und mit einem innovativen Angebot zur Attraktivität des Standortes Basel bei.
  - c. *Finanzielle Ziele*
    - i. Die BPG wird nach unternehmerischen und betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt.
    - ii. Die BPG erwirtschaftet – unter Einbezug des Kantonsbeitrags – kostendeckende Resultate. Sie berücksichtigt dabei die Sozialpartnerschaft mit ihren Mitarbeitern.
4. Leistungen des Kantons:
- Für die erbrachten Leistungen erhält die BPG einen jährlichen, nicht indexierten Betriebsbeitrag von neu 860'000 Franken.
  - Die Erhöhung des Betriebsbeitrags dient u.a. dazu, dass die BPG anstehende Investitionen bzw. Ausgaben für Nautik, die Verbesserung der Informatiksysteme oder auch für Verbesserungen bei der Personalentwicklung finanzieren bzw. tätigen kann. Dank des höheren Betriebsbeitrags soll die BPG in Zukunft gewappnet sein, um auf sich ändernde äussere Rahmenbedingungen beim Betrieb besser reagieren zu können.
  - Mit diesem Betrag sind Kosten und Investitionen abgedeckt, die zum Erhalt der Flotte dienen. Die BPG übernimmt sämtliche Kosten für laufende Unterhaltsarbeiten (kleiner Unterhalt) sowie auch sämtliche Investitionen für Instandhaltungs- und Werterhaltungsmassnahmen (grosser Unterhalt). Alle Arbeiten und Massnahmen werden von der BPG in einer Planung abgebildet und ausgeführt. Für den Kanton fallen folglich im Zusammenhang mit Unterhalt und Instandhaltung der Schiffe keine weiteren Kosten an.
5. Formale Bestimmungen
- Um die korrekte Umsetzung der Leistungsvereinbarung zu gewährleisten, werden die bestehenden Zusammenarbeits- und Controllingmechanismen weitergeführt. Insbesondere ein Quartalsreporting sowie die Überprüfung der Einhaltung von Budget sowie Investitionsplan. Die Information und Steuerung erfolgt dabei über den Einsitz eines Kantonsvertreters im Verwaltungsrat der BPG.

Die Leistungsvereinbarung richtet sich im Übrigen wie in den Vorjahren an den Vorgaben für die Ausrichtung von Staatsbeiträgen aus.

## 6. Formelle Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Eine Regulierungsfolgenabschätzung entfällt bei diesem Geschäft.

## 7. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des beiliegenden Beschlusses.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

betreffend

### **Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) für die Jahre 2020 bis 2024**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] sowie den Bericht der [Kommission eingeben] Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

Für die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) werden für die Jahre 2020 bis 2024 Ausgaben von insgesamt Fr. 4'300'000.- bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.