



**An den Grossen Rat**

**24.0147.02**

Basel, 28. Mai 2024

Kommissionsbeschluss vom 28. Mai 2024

## **Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK)**

zum

**Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Verlängerung  
der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG  
(BPG) für die Jahre 2024 bis 2028**

sowie

## **Bericht der Kommissionsminderheit**

## **1. Vorgeschichte**

Mit der Leistungsperiode 2015 bis 2019 wurde eine Phase der Dynamisierung und Weiterentwicklung der BPG eingeleitet. Der Grosse Rat genehmigte für die Beschaffung eines neuen Schiffs im Mai 2016 einen Investitionsbeitrag an die BPG in der Höhe von 9 Mio. Franken. Die MS Rhystärn nahm ihren Betrieb im August 2018 auf. In der gleichen Leistungsperiode wurde auch die MS Christoph Merian einer umfassenden Revision unterzogen und umgestaltet. Per Ende Saison 2018 wurde die MS Lällekönig ausser Betrieb genommen. Die MS Baslerdybli verkehrt bis heute weiterhin auf dem Rhein. Im letzten Jahr dieser Leistungsperiode wurde die unternehmerische Strategie der BPG neu evaluiert. Der Regierungsrat unterbreitete dem Grossen Rat mit dem Ratschlag Nr. 19.1833.01 vom 8. Januar 2020 die Leistungsvereinbarung für die Periode 2020 bis 2024. Vorgeesehen war eine Erhöhung des jährlichen Betriebskostenbeitrags von 470'000 Franken auf 860'000 Franken, damit die langfristige Entwicklung der BPG abgesichert werden kann. Auch wurde für die Periode von 2020 bis 2024 der Ersatz der MS Christoph Merian vorgesehen.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde der Antrag des Regierungsrats vom 8. Januar 2020 zurückgezogen. Die eingetretene Situation führte dazu, dass dem Grossen Rat durch die WAK eine Übergangsförderung der BPG für die Jahre 2020 bis 2021 beantragt wurde (vgl. WAK-Bericht Nr. 19.1833.02 vom 28. Mai 2020). Vorgeesehen wurde, den ordentlichen Betriebsbeitrag an die BPG für die Jahre 2020 und 2021 in der bisherigen Höhe fortzuführen. Allerdings wurde neu die Mehrwertsteuer im Betriebsbeitrag berücksichtigt, was zu einem jährlichen Beitrag von 506'000 Franken pro Jahr führt, statt wie bisher 470'000 Franken exkl. MWST. Zudem beantragte die WAK dem Grossen Rat zur Bewältigung der Pandemiefolgen ein unverzinsliches, bedingt rückzahlbares nachrangiges Darlehen in der Höhe von 2 Mio. Franken. Insgesamt beantragte die WAK dem Grossen Rat die Bewilligung von Ausgaben von rund 3.012 Mio. Franken für die BPG.

Im Februar 2022 gelangte der Regierungsrat mit einem neuen Ratschlag Nr. 22.0143.01 an den Grossen Rat. Die Massnahmen, die zur Eindämmung der Pandemie vom Bundesrat beschlossen wurden, haben die BPG schwer getroffen. Insgesamt resultierte für die zwei Jahre 2020 und 2021 unter Einrechnung des kantonalen Betriebsbeitrags ein kumuliertes Defizit von rund 2.9 Mio. Franken. Aus diesem Grund wurde das gewährte Darlehen per Ende des Jahres 2021 vollständig abgerufen. Um den Jahreswechsel 2021/2022 zeichnete sich ab, dass die Pandemie noch länger fortauern wird und die BPG ihren Betrieb weiterhin nur reduziert aufnehmen können. Aus diesem Grund sah der Regierungsrat die Verlängerung der Übergangsförderung für die Jahre 2022 und 2023 vor. Neben der Weiterführung des Betriebsbeitrags von 506'000 Franken pro Jahr wurde wieder ein unverzinsliches, bedingt rückzahlbares, nachrangiges Darlehen in Höhe von 2.75 Mio. Franken beantragt. Gleichzeitig beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat, dass der BPG die Rückzahlung des 2020 gewährten Darlehens in der Höhe von 2 Mio. Franken erlassen wird.

Die WAK hat den Bericht des Regierungsrats vom 16. Februar 2022 kritisch geprüft. Infolge der vertieften Auseinandersetzung wurde die geschätzte Entwicklung der Umsätze 2022/23 leicht nach oben korrigiert. Die Überprüfung der Investitionsplanung hat gezeigt, dass einige Investitionen im Umfang von insgesamt 800'000 Franken für die Sicherstellung des Betriebs der Schiffe nicht zwingend sind. Nach Verifizierung der betrieblichen Annahmen konnte gegenüber dem Antrag gemäss Ratschlag mit einer kumulierten Verbesserung des Betriebsergebnisses von 520'000 Franken gerechnet werden. Infolgedessen wurde die Höhe des Darlehens von 2.75 Mio. Franken auf 1.8 Mio. Franken reduziert. Schliesslich beantragte die Kommission dem Grossen Rat die Bewilligung von Ausgaben in der Höhe von 2'812'000'000 Franken für die Jahre 2022 und 2023.

## **2. Ausgangslage und Antrag des Regierungsrats**

Die Überlebenssicherung und der Weiterbetrieb der BPG wurden während der Pandemie zwar nicht grundsätzlich in Frage gestellt, dennoch war die WAK unzufrieden, weil es dem Unternehmen nach wie vor an strategischen Grundlagen fehlte. Die Ausarbeitung einer Strategie wurde der Kommission mehrmals in Aussicht gestellt. Die Pandemie hat zu einer weiteren Verschiebung des Vorhabens geführt. Aus Sicht des Regierungsrats waren die Jahre 2022 und 2023 als Übergangszeit zu betrachten. Vor der Ausarbeitung einer Strategie müsse beobachtet und analysiert werden, wie sich die touristische Entwicklung erhole. Aufgrund der Unzufriedenheit darüber, dass die strategischen Festlegungen für die längerfristige Entwicklung der BPG noch nicht wie geplant vorlagen, wünschte die Kommission, über deren Erarbeitung informiert zu werden. Es wurde mit dem WSU verbindlich vereinbart, dass die Kommission während des Strategieprozesses über den Stand der Arbeiten zu informieren ist. Diese Information erfolgte an der WAK-Sitzung vom 16. März 2023.

Ausgehend von den Resultaten der Strategieberatung unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat mit dem Ratschlag Nr. 24.0147.01 vom 6. Februar 2024 die Erneuerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2024 bis 2028. Die Leistungsvereinbarung basiert auf einem Businessplan über die nächsten fünf Jahre. Mit der angestrebten Ausrichtung sollten die Bedingungen geschaffen werden, damit die Ertragskraft der BPG weiter verbessert und stabilisiert werden kann. Die betriebliche Weiterentwicklung erfordert eine Flexibilisierung und Modernisierung des Unternehmens. Zusätzlich zu notwendigen Verbesserungen der Informatiksysteme, der Ertüchtigung des Betriebsstandorts sowie Anpassungen im Bereich Personalentwicklung ist in den nächsten fünf bis acht Jahren eine Schiffsneubeschaffung als Ersatz für die MS Christoph Merian vorgesehen. Diese Aufwände sind trotz der angestrebten Ertragssteigerungen im Rahmen der bestehenden Beitragshöhe für die BPG nicht verkraftbar.

Aus diesem Grund sieht die neue Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2024 bis 2028 eine Erhöhung des jährlichen Betriebsbeitrags von 506'000 Franken auf 996'000 Franken vor. Über die gesamte Leistungsperiode von fünf Jahren beläuft sich der Beitrag an die BPG damit auf 4'980'000 Franken. Eine Erhöhung des Betriebsbeitrags auf 860'000 Franken pro Jahr war bereits 2019 vorgesehen. Die Beitragserhöhung wurde allerdings aufgrund der Pandemie damals nicht umgesetzt.

Über den Betriebsbeitrag hinaus beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, das 2022 gewährte Darlehen zu erlassen, um damit die überschuldete Bilanz der BPG zu sanieren. Als zusätzliche Massnahme zur Kapitalabsicherung beantragt der Regierungsrat weiter eine Erhöhung des Aktienkapitals im Umfang von 1.25 Mio. Franken. Damit wird das Unternehmen auf eine stabile Finanzbasis gestellt und es kann ein Neustart nach den schwierigen Pandemie Jahren auf gesunder Finanzbasis erfolgen. Dadurch wird der BPG auch ermöglicht, Vorleistungen im Hinblick auf die Flotte und den künftigen Standort der Landinfrastruktur zu erbringen.

Für weitere Details wird auf den Ratschlag verwiesen.

## **3. Zentrale Erkenntnisse aus der Strategieberatung**

### **3.1. Stärken und Schwächen der BPG**

Die BPG ist – wenn es um die Erlebbarkeit des Rheins in Basel geht – das Unternehmen schlechthin. Auf den Schiffen der BPG kann die Bevölkerung ihre Stadt vom Wasser aus erleben und dabei das gastronomische Angebot an Board geniessen. Darüber hinaus ist die Personenschiffahrt auf dem Fluss ein wichtiges touristisches Element und bietet Firmen und Privatpersonen mit dem Charterangebot eine attraktive Eventplattform. Mit den verschiedenen Rundfahrten besteht ein beliebtes öffentliches Angebot, das spontanes Mitfahren ohne Konsumationszwang ermöglicht. Aufgrund ihrer langen Tradition gehören die Schiffe der BPG zum Stadtbild und sind Teil der Basler Identität.

Diese Verankerung in der Bevölkerung ist eine grosse Stärke der BPG. Dadurch zeichnet sich die BPG aus und hebt sich so von anderen Angeboten in Basel ab.

Die grosse Schwäche des Unternehmens liegt in der hohen Kapitalintensität der Infrastruktur. Betrieb, Unterhalt und Wartung der Schiffe sowie der Infrastrukturen an Land sind allein aus den im Markt erwirtschafteten Erträgen nicht finanzierbar. Ohne Kantonsbeiträge könnte die BPG ihr Angebot nicht aufrechterhalten.

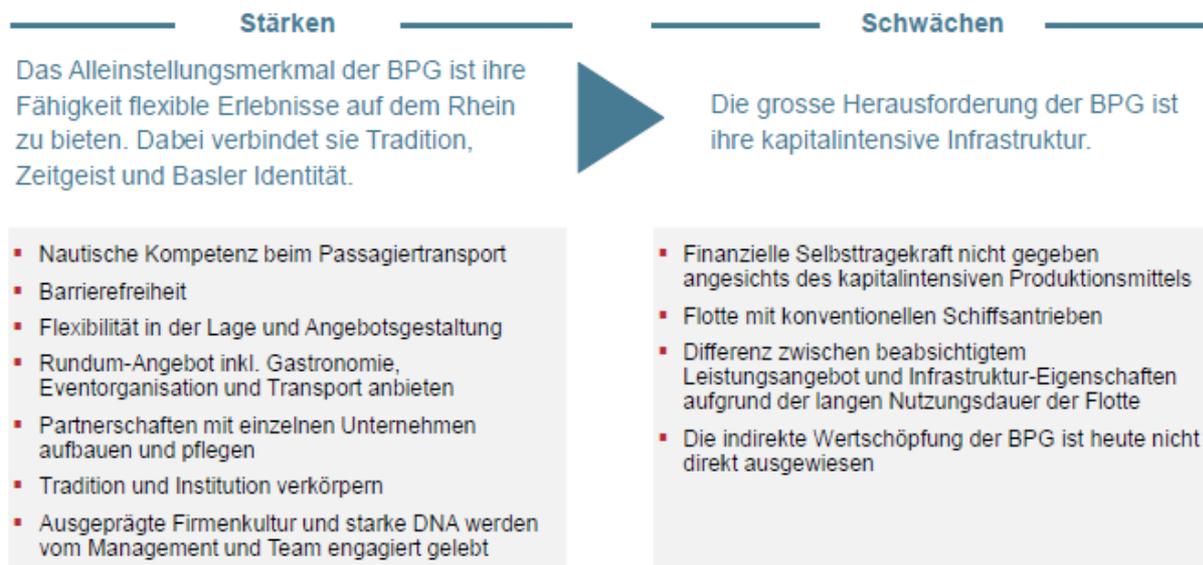


Abb. 1: Stärken und Schwächen der BPG. Quelle: BPG.

### 3.2. Zielsetzungen und Massnahmen

Ausgehend von dieser Analyse wurden die Leitplanken für die Weiterentwicklung der BPG formuliert. Zentrales Ziel ist, dass das Unternehmen einen Zustand der finanziellen Stabilität erreicht und den Selbstfinanzierungsgrad so weit wie möglich erhöht. Aus diesem Grund wurde in den letzten zwei Jahren ein Instrument entwickelt, das eine detaillierte Finanzsteuerung und Angebotsplanung ermöglicht. Durch die verstärkte Ausrichtung des Angebotsmix an der Nachfrage soll die Ertragskraft des Unternehmens stabilisiert und gesteigert werden.

Darüber hinaus wurde in der Analyse festgestellt, dass die BPG ihr vielseitiges Angebot bisher weitgehend allein erbringt. Das Angebot des Unternehmens bewegt sich in den Sektoren Freizeit, Tourismus, Gastronomie und Events. Gleichzeitig ist das Unternehmen in keinem dieser Sektoren vollständig verankert. Durch eine bessere Einbindung können sowohl Ertragssteigerungen wie auch Aufwandminderungen erwartet werden. Durch eine bessere Verankerung durch Kooperationen und Partnerschaften sollen gezielt Wettbewerbsvorteile generiert werden, so z.B. mit Einkaufsgemeinschaften im Gastronomiebereich oder durch eine Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen hinsichtlich der Lotsendienste. Möglicherweise besteht ein gemeinsames Interesse, einen Personal-Pool im Bereich Nautik zu bilden. Ein Unternehmen mit nur zwei oder drei Schiffen ist relativ klein, gleichzeitig braucht es viel, um die Nautik, die Gastronomie und das Ticketing sicherzustellen. Mit Kooperationen soll ermöglicht werden, Skaleneffekte und Synergien zu erzielen, die sich auf der Kostenseite positiv auswirken. Ein weiteres Element, welches zu Optimierungen im Bereich der Küche eingesetzt wird, ist der Wechsel zu stärker vorproduzierten Zutaten, damit die Mahlzeiten in der Küche auf dem Schiff nur noch fertiggekocht werden müssen. Dadurch sinkt der Aufwand für die Schiffsküche, wodurch auch die saisonalen Schwankungen besser bewältigt werden können.

Eine weitere Massnahme zur Stabilisierung besteht in der Senkung der Verwaltungskosten. Bereits umgesetzt wurde die Auslagerung des Rechnungswesens an die Schweizerischen Rheinhäfen.

Darüber hinaus sollen Investitionen in die Digitalisierung helfen, die Verwaltungsabläufe zu optimieren und langfristiger günstiger abwickeln zu können.

Als weiterer Entwicklungsbereich wurde die Nachhaltigkeit erkannt. Da noch keine klimafreundliche Antriebstechnologie auf dem Markt ist, die für die Flussschifffahrt in Frage kommt, liegt der Nachhaltigkeits-Fokus vor allem auf den Bereichen Gastronomie, Nutzung von Ressourcen und Nachhaltigkeits-Zertifizierungen. Da die MS Christoph Merian Anfang der 2030er Jahre ihre technische Lebensdauer erreicht haben wird, ist dann ein Schiffersatz mit klimaneutralem Antrieb vorgesehen, sofern dies technisch und wirtschaftlich machbar ist.

	Vernetzung und Partnerschaften	Attraktivität / Performance	Nachhaltigkeit Klimafreundlichkeit
Beschreibung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etablierung eines aktiven Partnerschaftsmanagements innerhalb der BPG mit dem Ziel, Firmenkunden und private Kunden zu gewinnen</li> <li>Die Positionierung soll verbessert werden durch die Assoziation mit Partnern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Optimierung der Prozesse und Strukturen in Bezug auf                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Kundenorientierung</li> <li>✓ Wertschöpfung</li> <li>✓ Durchgängigkeit</li> <li>✓ Homogenität d. Kompetenzen</li> </ul> </li> <li>Reduktion von Doppelspurigkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung des Unternehmens aus Sicht ökologische Nachhaltigkeit, Entwicklung Strategie &amp; Umsetzung von Quick Wins</li> <li>Pragmatische Nutzung der bestehenden Ressourcen</li> <li>Klimafreundliche Flottenpolitik (Fokus Antriebstechnologie)</li> </ul>
Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konzeption und Aufsetzen Partnerschaftsmanagement</li> <li>Identifikation, Weiterführung und Aufbau Beziehungen zu Partnern</li> <li>Definition gemeinsamer Ziele und Massnahmen</li> <li>Aufsetzen und Pflege von Partnerschaftvereinbarungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unternehmensanalyse zur Identifikation von Potentialen</li> <li>Entwicklung von Massnahmen</li> <li>Kontinuierliches Monitoring und Controlling der Erfolge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring der technologischen Entwicklungen klimafreundlicher Antriebstechnologie</li> <li>Schulung der Belegschaft</li> <li>Nachhaltigkeits-Zertifizierung</li> <li>Kommunikation der Nachhaltigkeitsstrategie</li> </ul>

Abb. 2: Strategische Stossrichtungen. Quelle: BPG.

Als weitere Massnahme zur Kostensenkung ist die Umstellung von der bisherigen Drei-Schiff-Strategie auf eine Zwei-Schiff-Strategie vorgesehen. Heute besteht die Flotte der BPG aus drei Schiffen: MS Baslerdybli (Baujahr 1980), MS Christoph Merian (Baujahr 1992) und MS Rhystärn (Baujahr 2018). Geplant ist, die MS Baslerdybli bereits auf 2027 ausser Betrieb zu nehmen. Zudem ist auf den Horizont 2030/2032 die Ersatzbeschaffung für die MS Christoph Merian vorgesehen.

Durch die Ausserbetriebnahme der MS Baslerdybli kann künftig auf der einen Seite zwar weniger Charterumsatz erzielt werden, auf der anderen Seite sinken aber die Kosten für den Betriebsaufwand und für die Abschreibungen. War bis vor der Pandemie noch eine Drei-Schiff-Strategie vom Regierungsrat favorisiert worden, so erscheint heute aus der Perspektive der durchgeführten Unternehmens- und Strategieanalyse eine Zwei-Schiff-Strategie als sinnvoller, da die Kapitallast für das Unternehmen sinkt. Mit nur einem Schiff wäre es für die BPG schwierig, das Aufrechterhalten des Angebotsmix mit fahrplanmässigen öffentlichen Rundfahrten und Charterfahrten gewährleisten zu können. Zudem würden keine Redundanzen bestehen, sollte das Schiff beispielsweise aufgrund einer Reparatur ausfallen.

Abgeleitet aus der Analyse- und Strategieprozess wurde von der BPG folgender Businessplan für die Leistungsperiode 2024 bis 2028 erstellt:

<b>Planerfolgsrechnung</b> (in 1'000 Franken)	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>
Total Betriebsertrag	8'350	8'510	8'606	8'261	8'592
Total Betriebsaufwand	-7'939	-7'974	-7'969	-7'674	-7'686
<b>Betriebsergebnis I (EBITDA)</b>	<b>412</b>	<b>537</b>	<b>637</b>	<b>587</b>	<b>906</b>
Total Abschreibungen	-485	-425	-375	-321	-320
<b>Betriebsergebnis II (EBIT)</b>	<b>-74</b>	<b>112</b>	<b>262</b>	<b>265</b>	<b>587</b>
Total a.o. Erfolg und Finanzergebnis	-7	-7	-7	-7	-7
<b>Betriebsergebnis III (EBT)</b>	<b>-81</b>	<b>105</b>	<b>255</b>	<b>258</b>	<b>580</b>
Total Steuern	-0.6	-0.6	-0.6	-0.6	-0.6
<b>Betriebsergebnis nach Steuern</b>	<b>-81</b>	<b>104</b>	<b>255</b>	<b>258</b>	<b>579</b>

Abb. 3: Businessplan 2024 – 2028 (inkl. kantonalen Betriebsbeiträgen von 996'000 Franken p.a.)

Der Businessplan beruht auf der Annahme, dass der Betriebsertrag im Schnitt pro Jahr um 0.4% ansteigt. Ab 2028 wird mit einem stabilen Betriebsertrag gerechnet. Die erwartete Verbesserung des Betriebsergebnisses von 2027 bis 2028 hängt mit der Ausserbetriebnahme der MS Baslerdybli im Jahr 2027 und den dadurch sinkenden Abschreibungen und dem tieferen Betriebsaufwand zusammen. Mit dem Erhöhungsantrag des Regierungsrats soll der BPG ein Aufbau über die Zeit und eine stabilere Unterhaltspolitik ermöglicht werden. Die Stabilisierungseffekte sollen bis 2028 erreicht werden. Das Ziel ist, ab 2029 ein Betriebsergebnis (nach kantonalem Beitrag) von 50'000 bis 100'000 Franken zu erreichen.

#### 4. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den Ratschlag am 6. März 2024 der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) überwiesen. Die WAK hat das Geschäft an sechs Sitzungen behandelt und sich von Regierungsrat Kaspar Sutter, Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Claus Wepler, Generalsekretär WSU, Peter Stalder, Geschäftsführer BPG, Frédéric Petignat, stv. Geschäftsführer BPG, sowie Peter Eichenberger, FC der BPG, über das Geschäft informieren lassen.

Die WAK hat zahlreiche zusätzliche Informationen eingefordert und dankt dem Departement für die Zurverfügungstellung der Dokumente.

Während sich die Kommissionsmehrheit im Grundsatz hinter den Antrag des Regierungsrats stellt, strebte die Kommissionsminderheit ursprünglich die Rückweisung des Geschäfts an den Regierungsrat an, um letzterem die Chance zu geben, die Gesellschaft führungsmässig neu aufzustellen. Damit die BPG ihren Betrieb weiterhin aufrechterhalten kann, wäre die Kommissionsminderheit bereit gewesen, einem einmaligen Staatsbeitrag zuzustimmen. Als allerdings aus der Stellungnahme des zuständigen Departementvorstehers klar wurde, dass die Rückweisung des Geschäfts trotz der Gewährung eines einmaligen Staatsbeitrags aufgrund der bestehenden Überschuldung zum Konkurs der BPG führen würde, hat die Kommissionsminderheit ihren Beschluss überarbeitet und beantragt nebst dem einmaligen Staatsbeitrag in bisherigem Umfang den Erlass des zweiten Covid-Kredites im Umfang von CHF 1'800'000, wie vom Regierungsrat beantragt.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Mehrheitsantrag: Nicole Amacher, Beda Baumgartner, Fina Girard, Christine Keller, Heidi Mück, Pascal Pfister und Jérôme Thiriet.

Folgende Kommissionsmitglieder unterstützen den Minderheitsantrag: Lorenz Amiet, Olivier Battaglia, Andrea Elisabeth Knellwolf, Niggi Rechsteiner, Luca Urgese und Annina von Falkenstein.

## 5. Erwägungen der Kommissionmehrheit

Für die Kommissionmehrheit ist die Ausgabenbewilligung sowohl für den erhöhten Betriebsbeitrag von neu 996'000 Franken pro Jahr als auch für die vorgeschlagenen Massnahmen zur Kapitalabsicherung unbestritten. Publikumsfahrten auf dem Rhein sind ein Service Public – für die Basler Bevölkerung, aber auch für Besucherinnen und Besucher und somit das lokale Tourismus-Gewerbe. Es ist davon auszugehen, dass bei einem Wegfall der heutigen BPG kein privates Unternehmen ein in Bezug auf Niederschwelligkeit und Umfang ähnliches Angebot zur Verfügung stellen würde. Die Rheinschiffahrt gehört zu Basel. Es wäre ein fatales und problematisches Zeichen, wenn sie nicht aufrechterhalten werden könnte.

Das Angebot zwischen Anspruch auf Niederschwelligkeit (günstige Preise) und Rentabilität zu betreiben, ist eine Herausforderung. Die Restriktionen während der Pandemie haben die Herausforderungen für die Gesellschaft noch verstärkt. Und die BPG war, wie viele andere Unternehmen, auf zusätzliche Unterstützung angewiesen. Beim jetzt vorliegenden Ratschlag geht es um die Zukunft der BPG. Die Kommissionmehrheit stellt fest, dass der von der WAK geforderte Strategieprozess durchgeführt wurde. Es wurde deutlich, dass insbesondere in der Datenanalyse und der Finanzsteuerung bereits wichtige Schritte erfolgt sind, die eine bessere Angebotsplanung ermöglichen. Der Kommissionmehrheit ist wichtig, dass die angestrebte Modernisierung des Unternehmens konsequent umgesetzt wird und dass dafür die notwendigen Ressourcen vorhanden sind.

### 5.1. Betrieblicher Mehrbedarf

Durch einen deutlich erhöhten Betriebsbeitrag soll die BPG ein stabileres Finanzierungsgerüst erhalten. Die BPG soll in die Lage versetzt werden, neben den notwendigen Unterhaltsinvestitionen auch eine Modernisierung des Informatiksystems und der Infrastrukturen finanzieren zu können. Auch für die Deckung der teuerungsbedingt gestiegenen Personalkosten sowie um auf dem angespannten Arbeitsmarkt passende Fachkräfte finden zu können, ist eine Aufstockung des Betriebsbeitrags erforderlich. Bereits für die Staatsbeitragsperiode ab 2020 war eine deutliche Erhöhung des Betriebsbeitrags vorgesehen, die dann aufgrund der Pandemie zurückgestellt wurde.

Mehrbedarf Aufwandpositionen (in CHF)	Periode 2024 – 2028	
	Pro Jahr	Kumuliert
1. Anpassung Informatiksysteme	60'000	300'000
2. Betriebskosten / Unterhaltsinvestitionen und Reparaturen Schiffe	300'000	1'500'000
3. Höhere Infrastrukturkosten	80'000	400'000
4. Personalkosten	30'000	150'000
5. Verschiedenes / Unerwartete Ausgaben	20'000	100'000
<b>Total Mehrbedarf</b>	<b>490'000</b>	<b>2'450'000</b>
Bisheriger Betriebsbeitrag	506'000	2'530'000
<b>Neuer Betriebsbeitrag 2020 – 2024</b>	<b>996'000</b>	<b>4'980'000</b>

Abb. 4: Betrieblicher Mehrbedarf

Der Kommission wurde erläutert, dass mit teils hohen Ausgaben zu rechnen sei, die sich aus den anstehenden Schiffsüberprüfungen und den Schiffsattesten ergeben. Für das Schiffsattest der MS Christoph Merian werden voraussichtlich rund 250'000 Franken benötigt. Bei der MS Rhystärn fallen noch keine aufwändigen Investitionen an, aber es kommt zu Ausgaben aufgrund von Ersatz von kaputtem Mobiliar, Geschirr etc. Im Mehrbedarf sind weiter rund 300'000 Franken für investive

Elemente am Standort Dreiländereck enthalten, wie z.B. für die Gastronomiekühlanlage oder die Logistikplattform. Hinzu kommen die Preisteuerungen, die einen erheblichen Anteil an der Kostensteigerung haben. Grundsätzlich ist eine Beitragserhöhung auch notwendig, um die kumulierten und neuen Abschreibungen aus Unterhaltsinvestitionen der vergangenen Jahre in der Höhe von durchschnittlich 200'000 bis 250'000 Franken pro Jahr zu decken.

## **5.2. Personalkosten**

Die Personalkosten der BPG belaufen sich auf jährlich rund 4 Mio. Franken. Fest angestellt sind zwischen 30 und 35 Vollzeitangestellte. Bei Bedarf wird weiteres Personal auf Stundenlohnbasis beschäftigt, wodurch in der Regel rund 70 Personen für die BPG arbeiten. Im Bereich Personalkosten wird mit einem Mehrbedarf von jährlich 30'000 Franken gerechnet, obwohl gleichzeitig im Bereich der Gastronomie Personaleinsparungen vorgesehen und im Bereich Nautik Kooperationen angedacht sind.

Der Kommission wurde erläutert, dass für die Qualität und den Erfolg der BPG in hohem Masse engagierte und fachlich versierte Mitarbeitende entscheidend sind. Gerade auch hinsichtlich der Digitalisierung ist ein stabiler und kompetenter Personalkörper von grosser Bedeutung. Daher sollen im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung auch Verbesserungen für das Personal, insbesondere eine Erhöhung der Arbeitgeberbeiträge bei den Pensionskassenleistungen sowie punktuelle Lohnerhöhungen wegen Funktionsanpassungen ermöglicht werden. Sowohl im nautischen Bereich wie auch im Service Management ist gutes Personal wichtig, daher muss es der BPG möglich sein, attraktive und konkurrenzfähige Löhne bezahlen zu können. Auch ist ein gewisses Budget für Weiterbildungen notwendig.

Die Kommission hat weitere Informationen zur Lohnentwicklung und zur Spannbreite der Löhne bei der BPG in den Bereichen Gastronomie und Nautik eingefordert.

Von der Kommissionsmehrheit wird kritisch angemerkt, dass die Löhne hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit noch nicht sehr weit entwickelt wurden und mit 30'000 Franken keine grosse Attraktivitätssteigerung erreicht werden kann. Hierzu wurde von Seiten Regierungsrat ausgeführt, dass die 30'000 Franken nur den kantonalen Anteil abbildeten. Erwartet wird, dass auch Mehrerträge im Markt zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen eingesetzt werden.

## **5.3. Kostenträgerrechnung**

In der Kommission wurde um die Erläuterung der Deckungsbeitragsrechnung der BPG gebeten. Hintergrund der Frage waren Bedenken, ob mit den Kantonsbeiträgen auch der Bereich der Charterfahrten oder das gastronomische Angebot auf dem Schiff subventioniert werden.

Der Kommission wurde ausführlich dargestellt, wie die BPG die Deckungsbeitragsrechnung von der einzelnen Fahrt – unter Berücksichtigung der Saisonalität – für alle Produktgruppen (Abendfahrten, Schleusenfahrten, Charterfahrten etc.) erstellt. Die Deckungsbeitragsrechnung erfolgt über die Summierung der Einzelfahrten. Diese exakte Deckungsbeitragsrechnung liefert auch die Basisdaten für die Angebotsplanung. Seit zwei Jahren kann genau festgestellt werden, wie viel jede einzelne Fahrt eingebracht hat. Aufgrund der Zahlen wurde deutlich, dass das Defizit der BPG nicht bei den einzelnen Fahrten entsteht. Die Preise für die Tickets decken die Personal- und Treibstoffkosten im nautischen Bereich und die Preise der angebotenen Speisen decken die Material- und Personalkosten im Bereich Gastronomie auf der Deckungsbeitragsstufe I. Das Defizit entsteht erst auf den höheren Deckungsbeitragsstufen, welche auch die Fixkosten berücksichtigen. Daraus wird ersichtlich, dass die Schwierigkeiten der BPG in erster Linie auf die hohen Infrastruktur- und Unterhaltskosten zurückzuführen sind. Daher ist aus Sicht der Kommissionsmehrheit der Mechanismus sinnvoll, dass der Staatsbeitrag vom Prinzip her hälftig auf den Fix- und den Gemeinkostenbereich aufgeteilt wird. Es ist aus Sicht der Mehrheit auch nachvollziehbar und sinnvoll, dass die

gewinnbringenderen Charterfahrten zu einem Teil das restliche Angebot zu einem erschwinglichen Preis ermöglichen.

#### **5.4. Zwei-Schiff-Strategie**

War noch im Ratschlag 2019 vorgesehen, dass die BPG mit einer Drei-Schiff-Strategie weiterfahren soll, wurde in der Kommission der Entscheid, künftig nur noch mit zwei Schiffen zu planen, diskutiert. Der Kommission wurde erläutert, dass im Rahmen des Strategieprozesses die Frage nochmals bearbeitet wurde, welche Anzahl Schiffe für die BPG optimal sei. Deutlich wurde, dass ein Schiff zu wenig wäre, weil damit keine Redundanzen bestehen und weil die Fixkosten zu hoch seien, um Erträge nur auf einem Schiff generieren zu können. Daher braucht das Unternehmen mindestens zwei Schiffe. Die Analyse hat aber aufgezeigt, dass ein drittes Schiff zu teuer wird. Heute fährt noch die MS Baslerdybli. Dieses Schiff wird 2027 ausser Betrieb genommen und verkauft. Mit dieser Reduktion von drei auf zwei Schiffe sinkt die Kapitallast für das Unternehmen. Diesbezüglich hat im Strategieprozess ein Umdenken stattgefunden. Das Ziel ist, mit zwei Schiffen eine möglichst grosse Flexibilität und Auslastung zu erreichen.

Mit drei Schiffen hätte das Unternehmen selbstverständlich einen grösseren Spielraum, aber eben auch höhere Fixkosten. Mit Blick auf die Kantonsfinanzen muss man sich im Klaren sein, dass eine Drei-Schiffe-Strategie bedeuten würde, dass der Kanton noch zwei weitere Schiffe beschaffen müsste. Die Neubeschaffungen werden in den Büchern des Kantons abgeschrieben. Der Regierungsrat ist zum Schluss gekommen, dass dies im Hinblick auf die Ertragsseite nicht gerechtfertigt ist. Aufgrund der neuen Zwei-Schiff-Strategie wird es bei der Ersatzbeschaffung für die MS Christoph Merian wichtig sein, dass das zweite Schiff die MS Rhystärn funktional und ausstattungs-mässig sowie von der Kapazität her ideal ergänzt.

In der Kommissionsberatung wurde deutlich, dass eine Linienschiffahrt analog zum ÖV für die BPG auch mit drei Schiffen nicht gewinnbringend zu bewerkstelligen wäre. Mit den Linienfahrten verdient die BPG wenig Geld. Die Schiffe können auf dem Basler Rheinabschnitt keinen ÖV-Charakter erhalten, weil das Schiff immer langsamer ist, als die Tram- und Buslinien entlang des Ufers. Weil den Schiffen keine ÖV-Funktion zukommt, soll das oberste Ziel der BPG sein, den Fluss und die Stadt vom Wasser aus erlebbar zu machen. Dieses Ziel kann auch mit zwei Schiffen verfolgt werden. Daher ist aus Sicht der Kommissionsmehrheit die Zwei-Schiff-Strategie für die BPG angemessen.

#### **5.5. Angebotsgestaltung**

Das Angebot der BPG zeichnet sich durch den Mix an Charterfahrten und öffentlichen Kurs-, Rund- und Erlebnisfahrten aus. Im Bereich Charterfahrten ist die BPG sehr stark. Es werden jedes Jahr rund 150 bis 200 Charterfahrten durchgeführt. Der durchschnittliche Ertrag pro Gast ist bei den Charterfahrten etwa dreimal so hoch wie bei den öffentlichen Fahrten. Durch die Charterfahrten werden hohe Deckungsbeiträge erzielt. Auf die Frage aus der Kommission, ob das Chartergeschäft noch stärker ausgebaut werden könnte, wurde ausgeführt, dass die BPG im Verkauf bisher eher passiv war und die Bestrebungen verstärkt werden. Zudem wird angestrebt, den Umsatz pro Gast bei Charterfahrten zu erhöhen. Heute sei oftmals nicht nur eine Schiffsfahrt mit gutem Essen nachgefragt, sondern ein Gesamterlebnis mit Bar und Unterhaltung.

Aus Sicht der Kommissionsmehrheit ist die Austarierung des Angebotsmix von grosser Bedeutung. Einerseits sind die niederschweligen öffentlichen Fahrten ein grosses Anliegen, andererseits sind die Charterfahrten für die Erwirtschaftung von Deckungsbeiträgen wichtig. Mit den neuen Möglichkeiten der Angebotsplanung ist in der kommenden Leistungsperiode eine Angebotsoptimierung anzustreben.

## **5.6. Produktion Gastronomie**

Wie der Kommission erläutert wurde, sollen gerade im Bereich der Küche Personalkosten eingespart werden, indem verstärkt mit vorproduzierten Produkten gearbeitet wird. In der Kommission wurde dieses neue Gastronomiekonzept insbesondere hinsichtlich der Nachhaltigkeitsansprüche skeptisch beurteilt. Wie von Seiten BPG ausgeführt wurde, beinhaltet das Gastronomiekonzept sowohl einen starken lokalen Bezug als auch Effizienzthemen, die sich aufgrund der ausgeprägten Saisonalität des Geschäfts ergeben. Einerseits soll Basel als Marke ausgespielt und kulinarisch erlebbar gemacht werden. Dieses Ziel wurde strategisch verankert. Der lokale Bezug kann auch mit stärkerer Vorproduktion gewährleistet werden. Bei der Vorproduktion geht es vor allem darum, dass die Gerichte an Bord nur noch fertiggekocht werden müssen. Dabei handelt es sich um ein übliches Gastronomie-Niveau, nicht um Fertigmahlzeiten aus der Mikrowelle. Andererseits können mit dem neuen Gastronomiekonzept auch die Abläufe in der Bordküche vereinfacht werden. Da das Gästeaufkommen übers Jahr gesehen stark schwankt, kann mit dem neuen Konzept flexibler reagiert werden.

## **5.7. Pricing**

Aufgrund der Teuerung fand per 2024 ein deutlicher Preissprung statt. Die Fahrpreise mussten deutlich erhöht werden. Kostete eine Abendfahrt auf der MS Rhystärn 2019 noch 9 Franken, so bezahlt man heute 14 Franken. Ein Teil dieser Erhöhung hat sich aus einem gewissen Nachholbedarf ergeben. Die Schleusenfahrt kostet heute 4 Franken mehr und der Brunch 10 Franken mehr.

Wie der Kommission erläutert wurde, ist im Rahmen der Digitalisierung ein nächstes Ziel die Einführung einer dynamischen Preisgestaltung.

## **6. Fazit der Kommissionsmehrheit**

Die Kommissionsmehrheit war auch der Meinung, dass Massnahmen nötig sind, um die BPG zu stabilisieren und betrieblich weiterzuentwickeln. Sie anerkennt aber im Gegensatz zur Kommissionsminderheit, dass die BPG im Rahmen des Strategieprozesses vielfältige, oben aufgeführte Massnahmen definiert hat. Dazu gehört auch die Neubesetzung des Verwaltungsrates.

Die Kommissionsmehrheit unterstützt deshalb die vom Regierungsrat beantragte Erhöhung des Aktienkapitals und des Betriebsbeitrages für die Periode von 2024 und 2028. Die Mehrheit ist zuversichtlich, dass die geplanten Massnahmen effektiv sein werden und möchte der BPG ermöglichen, diese umzusetzen und nach der neuen Strategie zu wirtschaften. Damit die neue Strategie gestartet werden kann, braucht es aus Sicht der Mehrheit alle vom Regierungsrat vorgeschlagenen Massnahmen. Falls nur ein Teil dieser Massnahmen realisiert wird, wird die Arbeit der Gesellschaft erschwert und teilweise grundsätzlich infrage gestellt. Sollten die Massnahmen wider Erwarten nicht effektiv sein, muss der Grosse Rat dies beim Ratschlag für die anschliessende Leistungsperiode berücksichtigen.

Die BPG deckt mit 87% einen grossen Teil der Kosten am Markt. Der Selbstfinanzierungsgrad soll weiter gesteigert werden. Die Nutzung von möglichen Skaleneffekten erachtet die Kommissionsmehrheit dabei als sehr sinnvoll. Die kantonalen Betriebsbeiträge ermöglichen ein niederschwelliges Angebot. Dieses ist im Interesse des Kantons als Tourismus-Destination und somit des lokalen Gewerbes. Auch die angedachten Kooperationen sollen dabei unbedingt weiterverfolgt werden.

Eine Einschränkung der kantonalen Unterstützung hätte unweigerlich Auswirkungen auf die Preise für die Nutzerinnen und Nutzer und die Anstellungsbedingungen des Personals. Beides ist für die Kommissionsmehrheit klar unerwünscht. Sie hält fest, dass sie die Anstellungsbedingungen vielmehr für verbesserungswürdig hält. Die mögliche Kooperation im Bereich Nautik erscheint dabei eine interessante Perspektive.

Grundsätzlich ist es aus Sicht der Kommissionsmehrheit zudem sehr fragwürdig, die BPG in der aktuellen Situation und nach der Überwindung der Pandemiefolgen, durch eine allfällige Ablehnung des vorgeschlagenen Vorgehens in eine unsichere Situation zu bringen. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit braucht es ein Bekenntnis der öffentlichen Hand zum Unternehmen und Stabilität um die angedachten Strategieanpassungen vornehmen zu können. Die Rheinschifffahrt gehört zum Kanton Basel-Stadt und die BPG ist ein wichtiger Teil davon.

## **7. Antrag der Kommissionsmehrheit**

Die Mehrheit der Wirtschafts- und Abgabekommission empfiehlt dem Grossen Rat einstimmig dem nachfolgenden Grossratsbeschluss zuzustimmen.

Die Kommissionsmehrheit hat diesen Bericht am 28. Mai 2024 einstimmig verabschiedet und Pascal Pfister zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit

Der Vizepräsident:

Pascal Pfister

### Beilagen:

Entwurf Grossratsbeschluss

Bericht der Kommissionsminderheit

## **Grossratsbeschluss (Kommissionsmehrheit)**

betreffend

### **Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) für die Jahre 2024 bis 2028**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 24.0147.01 vom 6. Februar 2024 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 24.0147.02 vom 28. Mai 2024, beschliesst:

1. Für die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) werden Ausgaben in Höhe von insgesamt 6'230'000 Franken bewilligt. Die Ausgaben verteilen sich wie folgt:
  - Fr. 4'980'000 (inkl. MWST) als Beitrag an die Betriebskosten der BPG für die Jahre 2024 bis 2028;
  - Fr. 1'250'000 zur Erhöhung des Aktienkapitals der BPG, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Darlehen und Beteiligungen.
2. Die Rückzahlung des Darlehens über Fr. 1'800'000 an die Basler Personenschiffahrt AG gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 27. April 2022 wird erlassen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

## **Bericht der Kommissionsminderheit**

### **1. Grundsätzliches**

Die Kommissionsminderheit, bestehend aus den Vertreterinnen und Vertretern aus FDP, GLP, LDP, Mitte und SVP, sind der Überzeugung, dass die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG) eine wertvolle Ergänzung des touristischen Angebotes für Gäste aus nah und fern darstellt. Sie stellt die Daseinsberechtigung der Gesellschaft keineswegs in Frage.

Bereits bei den letzten beiden Behandlungen der Staatsbeiträge an die BPG, letztmals Anfangs 2022, hat die Kommission jedoch Bedenken über die Konzeptlosigkeit der Führung der BPG geäußert. Erfreulicherweise wurde seither die Strategie der BPG auf Anregung der WAK hin durch externe Berater durchleuchtet und die Unternehmensführung in strategischen Fragen durch Fachexperten begleitet. Der dabei als optimaler Weg ermittelte Ansatz, langfristig mit zwei unterschiedlich grossen Schiffen das Geschäft in den Absatzkanälen Rundfahrten und Charterfahrten zu betreiben, leuchtet auch der WAK-Minderheit ein und wird von dieser unterstützt.

Bedauerlicherweise zeigte jedoch die intensive Auseinandersetzung der Kommission mit der Gesellschaft, dass in kommerziellen Belangen des Tagesgeschäftes die Gesellschaft schlecht geführt wird und keine Besserung in Sicht ist.

Mindestens zum dritten Mal in Folge konnten die Bedenken der WAK hinsichtlich Unternehmensführung bei der BPG nicht ausgeräumt werden. Vielmehr zeigten sich betreffend des Geschäftsjahres 2023 zusätzliche negative Tendenzen, welche möglicherweise in den Covid-Jahren durch Sonderfaktoren übertüncht werden konnten, nun aber schonungslos zu Tage treten.

Diese Entwicklung hat den Regierungsrat dazu bewogen, dem Grossen Rat de facto eine Sanierung der BPG im Umfang von CHF 3'050'000 sowie für die Jahre 2024 bis 2028 einen nahezu verdoppelten Betriebsbeitrag zu beantragen. Gegenüber dem bisherigen jährlichen Betriebsbeitrag von CHF 506'000 entspricht dies mehrwertsteuerbereinigt Zusatzausgaben von CHF 5,32 Mio. für die Periode von fünf Jahren.

### **2. Überlegungen der WAK-Minderheit**

#### **2.1 Ungenügendes Kostenmanagement**

Für 2023 wurde auf einen Umsatz von 6,49 Mio. CHF ein Verlust von 174 TCHF budgetiert. In Realität wurde auf einen hochgerechneten Umsatz von 6,51 Mio. CHF ein tatsächlicher Verlust von 1'046 TCHF erzielt. Mit anderen Worten: Der budgetierte Ertrag wurde sogar leicht übertroffen. Der Verlust hingegen wurde gegenüber dem Budget versechsfacht auf 16% des Umsatzes. Dies wohlverstanden nach Verrechnung der Staatsbeiträge.

Als Hauptursachen für die massiv über Budget liegenden Kosten wurden in den Hearings unter anderem Kosten im Schiffunterhalt genannt. Diese wurden entweder zu optimistisch budgetiert oder hätten dort, wo sie für den sicheren Betrieb der Schiffe nicht zwingend notwendig waren, genauso auf mehrere Jahre aufgeteilt werden müssen, wie es in jedem privaten Betrieb notwendig gewesen wäre.

#### **2.2 Kaufmännische Fehler**

Mindestens im Geschäftsjahr 2023 wurden bei der BPG auch weitere eklatante kaufmännische Führungsfehler gemacht, welche das Unternehmen einen hohen sechsstelligen Betrag kosteten:

So wurden die Saläre auf 2023 um durchschnittlich 4% angehoben, was über der Jahreststeuerung von 2022 (2,8%) liegt. Gleichzeitig wurde es jedoch versäumt, die Tarife der Teuerung anzupassen. Nachvollziehbarerweise litt die Marge deutlich unter diesem Versäumnis.

Wesentlich stärker zu Buche schlägt der andere hier als Beispiel aufgezeigte Führungsfehler: Auf 2023 hin wurde zusätzliches Personal eingestellt, obwohl das Ertragsbudget nicht von einem substantiellen Wachstum ausging (siehe oben). Diese Neueinstellungen ohne jede Flexibilität im Einsatz führte dazu, dass die Personalkosten um nahezu 14% auf 5,055 Mio. CHF anstiegen (sogar nahezu 20% wenn man Sonderfaktoren unberücksichtigt lässt).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die BPG zwar in betrieblicher Hinsicht gut geführt ist: Die Qualität des Produktes wird nicht in Frage gestellt. Hingegen fehlt es in der Geschäftsleitung an der zur Führung eines KMU zwingend erforderlichen betriebswirtschaftlichen und kommerziellen Kompetenz. Mutmasslich wurden diese fragwürdigen Führungsentscheide auch vom Verwaltungsrat, dem Aufsichtsgremium der BPG - nicht ausreichend oder gar nicht in Frage gestellt.

### **2.3 Fehlende Kostenträgerrechnung**

Nach wie vor und trotz mehrfacher Nachfrage ist die BPG entweder nicht fähig oder nicht willens, in einer Kostenträgerrechnung über alle Angebote den Deckungsbeitrag nach Nautik bzw. Gastronomie auszuweisen. Eine solche Rechnung wurde in der WAK bereits bei früheren Behandlungen verlangt.

Dank eines weiteren externen Beraters – auch diese Kompetenz ist in der Geschäftsleitung der BPG offenbar nicht vorhanden – bestehen mittlerweile Kalkulationen pro Einzelfahrt, welche in die gewünschte Richtung gehen. Eine Kostenträgerrechnung, welche die Profitabilität des Unternehmens bis auf Stufe Bruttogewinn in die Bereiche Nautik und Gastronomie unterteilt, existiert jedoch nach wie vor nicht.

### **2.4 Subvention nur für den nautischen Bereich**

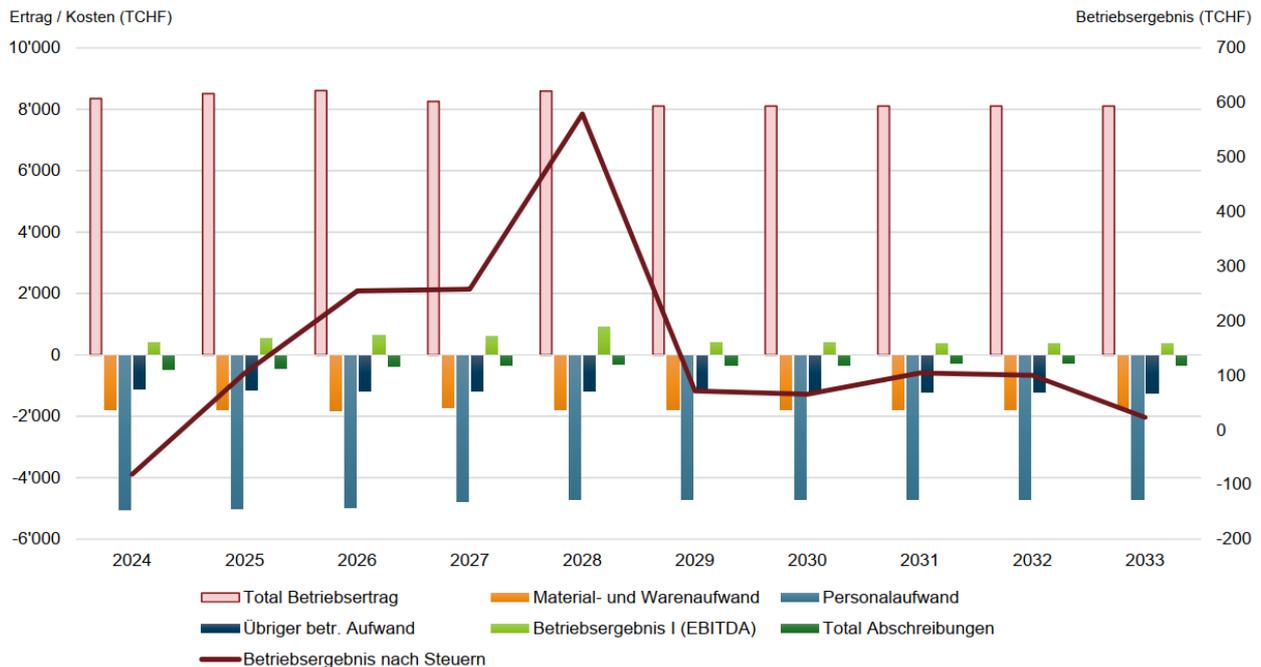
Die WAK-Minderheit stellt nicht in Frage, dass das Angebot an Kursfahrten – darunter auch erschwingliche Angebote insbesondere für die lokale Bevölkerung – durch den Kanton subventioniert wird. Dieses Angebot ist in der Region konkurrenzlos und für Touristen ebenso wie die lokale Bevölkerung wertvoll.

Demgegenüber steht das gastronomische Angebot – insbesondere die Eventgastronomie – in Konkurrenz zu zahlreichen privatwirtschaftlichen Angeboten. Dieses Angebot darf aus ordnungspolitischen Überlegungen nicht von Finanzhilfen des Kantons profitieren. Diese Aussage gilt insbesondere auch bezüglich Umbauten der Schiffe im gastronomischen Bereich, oder um diese allgemein für Charterfahrten besser auszurüsten. Gerade um sicherzustellen, dass nur die Kursfahrten von der öffentlichen Hand unterstützt werden, ist die transparente Kostenträgerrechnung unerlässlich.

### **2.5 Unrealistischer Businessplan**

Die BPG hat basierend auf dem Zielbild 2024-2028 einen Businessplan erstellt. Dieser geht offensichtlich von unrealistischen Zahlen aus. So fällt beispielsweise auf, dass beim Aufwand für Personal oder für Material und Waren von 2027 bis 2033 keinerlei Veränderung prognostiziert wird. Die offensichtlich getroffene Annahme, dass über mehrere Jahre keine Kostenentwicklung stattfindet, beispielsweise aufgrund der Teuerung, muss als wenig realistisch beurteilt werden, sodass bereits jetzt daraus folgende Probleme absehbar sind und dem vorliegenden Businessplan jeglicher Prognosezweck abgesprochen werden muss.

## Businessplan 2024 – 2033 (mit Betriebsbeitrag)



→ bis 2028 erhöhter Betriebsbeitrag, ab 2029 Annahme bisheriger Beitrag\* in Höhe von 506 TCHF  
 \* Höhe Betriebsbeitrag ab 2029 abhängig von der LV 2029 - 20233

### 3. Betriebsbeitrag für nur ein Jahr als einziger Weg zur Korrektur

#### 3.1 Einflussnahme über Handlungsrichtlinien

Der Grosse Rat kann und soll in die operative Führung der Gesellschaft nicht eingreifen. Um den Regierungsrat dazu zu bringen, die beobachteten gravierenden Mängel und Defizite in der Unternehmensleitung rasch zu beheben ohne die Existenz der Firma als Ganzes in Frage zu stellen, wäre eine Rückweisung des Geschäftes an den Regierungsrat der beste Weg gewesen. Da die Gesellschaft jedoch aufgrund des miserablen operativen Ergebnisses 2023 mutmasslich überschuldet ist, droht der BPG bei diesem Vorgehen die Konkurseröffnung. Eine solche möchte auch die WAK-Minderheit keinesfalls riskieren.

Aufgrund der oben geschilderten Überlegungen kommt die WAK-Minderheit zum Schluss, dass eine Reduktion der gesprochenen Mittel auf das für ein Jahr minimal Notwendige, zusammen mit der Auflage folgender Handlungsrichtlinien, der einzige Weg ist, um bei der Gesellschaft dringend notwendige und seit Jahren nicht richtig angegangene Korrekturen einzufordern:

- Das seit Langem beobachtete kommerzielle und betriebswirtschaftliche Defizit in Geschäftsführung und Aufsicht sei rasch zu beheben.
- Der Staatsbeitrag darf nicht zur Deckung von durch Führungsfehler verursachten finanziellen Löchern missbraucht werden.
- Der Staatsbeitrag soll ausschliesslich zur Finanzierung von strukturellen Defiziten im Bereich Nautik verwendet werden; der Bereich Gastronomie muss mittelfristig einen angemessenen Deckungsbeitrag ohne Staatsbeiträge erwirtschaften können.
- Dazu ist gegenüber dem Grossen Rat mittels einer unternehmensweiten Deckungsbeitragsrechnung Transparenz zu schaffen.
- Die vom Verwaltungsrat gewählte Zwei-Schiff-Strategie wird nicht in Frage gestellt.

### **3.2 Staatsbeitrag für 2024**

Für das Geschäftsjahr 2024 soll der BPG aus Sicht der WAK-Minderheit ein Betriebsbeitrag in bisherigem Umfang zugeführt werden. Um damit dieselbe geldwerte Leistung wie bisher erbringen zu können, schlägt die WAK-Minderheit zudem vor, den bisherigen jährlichen Betriebsbeitrag von CHF 506'000 (inkl. MwSt.) der Teuerung gegenüber vor vier Jahren anzupassen (01.2020: Index 101.5 / 01.2024: Index 107.3) und zusätzlich die um 0.4% gestiegene MwSt. einzurechnen. Daraus berechnet sich ein gerundeter Betriebsbeitrag für das Jahr 2024 von CHF 537'000 (inkl. MwSt.).

Dadurch, dass der Betriebsbeitrag nur für ein Jahr gesprochen wird, kommt der Regierungsrat nicht umhin, bereits Anfang 2025 einen neuen Antrag für die Folgejahre zu stellen. Bis dann steht dem Regierungsrat genügend Zeit zur Verfügung, um über seine Vertretung im Verwaltungsrat bzw. Eigengespräche die von der WAK-Minderheit geforderten Korrekturmassnahmen umzusetzen.

### **3.3 Erlass des Covid-Darlehens von 2022**

Bereits Ende 2022 konnten nur Rangrücktritte auf den Darlehen sowie der Erlass eines Darlehens des Kantons im Betrag von 2 Mio. CHF den Konkurs der BPG verhindern. Um die Bilanz der Gesellschaft so zu bereinigen, dass trotz des für 2023 erwarteten Verlustes keine Sanierungsmassnahmen notwendig sind bzw. kein Konkurs droht, muss auch aus Sicht der WAK-Minderheit das vor zwei Jahren gesprochene Covid-Darlehen im Umfang von 1,8 Mio. CHF abgeschrieben werden. Nach dieser Massnahme stellt sich die Bilanz der Gesellschaft zwar bereinigt dar, lässt aber ohne neuerliche Sanierungsmassnahmen keine weiteren grossen Verluste zu. Dadurch soll ganz bewusst der Druck hochgehalten werden, die oben aufgezeigten Korrekturmassnahmen endlich nachhaltig anzugehen.

Deshalb unterstützt die WAK-Minderheit auch die vom Regierungsrat mittels Aktienkapitalerhöhung beantragte Schaffung von Eigenkapitalreserven derzeit nicht.

### **3.4 Quintessenz**

Der Staatsbeitrag für die BPG soll dort finanzielle Lücken stopfen, wo diese unausweichlich sind, bzw. wo sie entstehen, weil ein an und für sich nicht kostendeckend durchführbares Geschäft als Angebot zu Gunsten der Bevölkerung und des Tourismus aufrechterhalten werden soll.

Mit dem vorliegenden Antrag des Regierungsrates sollen jedoch wie oben gezeigt Finanzlöcher gestopft werden, welche unnötigerweise von den Verantwortlichen der BPG verursacht wurden und werden.

Die WAK-Minderheit unterstützt diese Symptombekämpfung nicht, sondern verlangt, dass ein Finanzbeitrag erst dann gesprochen wird, wenn aufgezeigt werden kann, welcher effektive Bedarf an Mitteln der öffentlichen Hand nicht Führungsfehlern geschuldet ist. Angesichts der in mehreren Hearings erhaltenen Informationen und Antworten von verschiedenen in der BPG involvierten Personen fühlt sich die WAK-Minderheit dafür verantwortlich, auf die aufgedeckten Missstände hinzuweisen. Die WAK-Minderheit nimmt den Regierungsrat in die Pflicht, mit den Akteuren der BPG via den nächsten Ratschlag eine vorausschauende und realistische Zukunftsplanung aufzugleisen.

Da auch die WAK-Minderheit den Fortbestand der BPG nicht gefährden möchte und vielmehr dem Regierungsrat zum Zeitgewinn verhelfen will, welcher notwendig ist, um rasch die oben aufgezeigten tiefgreifenden Korrekturen vorzunehmen, beantragt sie, einen reduzierten Betriebsbeitrag nur für ein Jahr zu sprechen. Um eine Überschuldung der Gesellschaft zu verhindern, stimmt sie dem Erlass des Darlehens von 2022 über CHF 1'800'000 zu.

#### **4. Antrag der Kommissionsminderheit**

Die Kommissionsminderheit beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem nachfolgenden Grossratsbeschluss zuzustimmen.

Die Kommissionsminderheit hat diesen Bericht am 27.05.2024 einstimmig verabschiedet und Lorenz Amiet zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

Lorenz Amiet, Grossrat

Beilage:

Entwurf Grossratsbeschluss

## **Grossratsbeschluss (Kommissionsminderheit)**

betreffend

### **Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) für das Jahr 2024**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 24.0147.01 vom 6. Februar 2024 sowie in den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 24.0147.02 vom 28. Mai 2024, beschliesst:

1. Für die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) werden Ausgaben in Höhe von insgesamt Fr. 537'000 (inkl. MWST) als Beitrag an die Betriebskosten der BPG für das Jahr 2024 bewilligt.
2. Die Rückzahlung des Darlehens über Fr. 1'800'000 an die Basler Personenschiffahrt AG gemäss Beschluss des Grossen Rates vom 27. April 2022 wird erlassen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.