



An den Grossen Rat

15.1974.02

Basel, 4. April 2016

Kommissionsbeschluss vom 4. April 2016

Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission

zur

Ausgabenbewilligung für einen Investitionsbeitrag an die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) zur Beschaffung eines neuen Fahrgastschiffs

sowie

Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2015 bis 2019

sowie

Nachtragskredit Nr. 1 für das Jahr 2016

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags.....	3
2. Auftrag und Vorgehen der Kommission.....	4
3. Erwägungen der Kommission	4
3.1 <i>Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG</i>	<i>5</i>
Nachtragskredit	5
3.2 <i>Ausgabenbewilligung für einen Investitionsbeitrag an die BPG zur Beschaffung eines neuen</i>	
<i>Fahrgastschiffs</i>	<i>5</i>
Finanzierungsmechanismus.....	6
Hybridantrieb und Solarenergie in der Flussschifffahrt	7
4. Anträge der WAK und der FKom.....	7

1. Ausgangslage und Zielsetzung des Ratschlags

Die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) wurde 1968 gegründet und verkehrt heute mit einer Flotte von drei Schiffen auf dem Rhein in der Region Basel. Die drei Schiffe ergänzen das touristische und kulturelle Angebot von Basel und machen die Stadt und den Rhein auf einzigartige Weise erlebbar. Mit ihrem Angebot im Bereich Kursfahren, Erlebnisfahrten und Extrafahrten kombiniert mit einer dem Anlass entsprechenden Gastronomie hat sich die BPG zu einem sicheren Wert in der Basler Tourismuslandschaft entwickelt.

Allerdings ist die Flotte deutlich in die Jahre gekommen: Die MS Christoph Merian ist seit 23 Jahren im Einsatz, die MS Basler Dybli und die MS Lällekönig haben bereits 35 Jahre auf dem Buckel. Um den Betrieb der Schiffe aufrechterhalten zu können, sind regelmässig erhebliche Unterhalts- und Erneuerungsaufwendungen notwendig. Zudem müssen die Schiffe die zunehmenden Sicherheits- und Umweltauflagen in der Rheinschiffahrt erfüllen. Aufgrund der europäischen Binnenschiffahrtsordnung müssen alle auf dem Rhein eingesetzten Schiffe bis 2020 einen redundanten Antrieb aufweisen, um beim Ausfall des Hauptsystems im fließenden Wasser jederzeit manövrierbar zu bleiben. Die Investitionen für den Unterhalt der Schiffe ist mittelfristig mit dem Betriebsbeitrag von 470'000 Franken nicht mehr zu bewältigen. Ausgehend davon haben sich der Verwaltungsrat der BPG und der Regierungsrat Überlegungen zur Zukunft der BPG gemacht.

Dem Ratschlag ist eine ausführliche Bestandsaufnahme und Analyse der BPG und seiner Flotte zu entnehmen (vgl. Ratschlag Nr. 15.1974.01 Kap. 3). Der Verwaltungsrat der BPG und der Regierungsrat kommen aufgrund der Standortbestimmung zum Schluss, dass eine erfolgreiche Weiterentwicklung der BPG nur mit einem neuen, grösseren Schiff möglich ist. Für beide Planungsvarianten – mit bestehender Flotte und mit erweiterter Flotte – wurde ein Businessplan über zehn Jahre erarbeitet (vgl. Ratschlag Nr. 15.1974.01 Kap. 4.2). Der Regierungsrat zieht folgendes Fazit aus dem Vergleich der Planungsvarianten:

„Aufgrund des stetig zunehmenden Verlustes in der Variante ohne neues Schiff werden zusätzliche Massnahmen zum Erhalt der Unternehmung notwendig. Aufgrund des geringen Aktienkapitals (600'000 Franken) können Verluste in der Grössenordnung und in der Entwicklung, wie sie sich ab dem Jahre 2017 ergeben, nicht verkraftet werden. Deshalb müsste zur Abdeckung des steigenden Verlustes der Betriebsbeitrag des Kantons entsprechend erhöht werden. Dies sollte entsprechend den Planungsgrundlagen spätestens ab dem Jahre 2019 erfolgen und führt zu einer Erhöhung um 330'000 Franken auf 800'000 Franken jährlich. Bei der Variante mit neuem Schiff kann dagegen aufgrund der stabilen Ergebnisentwicklung ein über die ganze Planungsperiode konstanter Betriebsbeitrag auf dem aktuellen Niveau von 470'000 Franken jährlich vorgesehen werden.“

Mit dem Ratschlag Nr. 15.1974.01 vom 22. Dezember 2015 beantragt der Regierungsrat nun die Grundlagen für die Weiterführung der Personenschiffahrt auf dem Rhein in der Region Basel durch die BPG. Erstens beantragt er dafür die Bewilligung für die **Ausgaben von insgesamt 2'350'000 Franken (5 x 470'000 Franken) für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung 2015 bis 2019.**

Da der Ratschlag erst Ende 2015 dem Grossen Rat vorgelegt wurde und der Jahresbeitrag 2015 ohne entsprechende Ausgabenbewilligung des Grossen Rats nicht ausbezahlt werden konnte, beantragt der Regierungsrat zweitens einen **Nachtragskredit** zur Erhöhung des Budgets 2016. Dadurch kann der Jahresbeitrag 2015 zusammen mit dem Jahresbeitrag 2016 an die BPG ausbezahlt werden.

Drittens beantragt der Regierungsrat zur Weiterentwicklung der BPG die Bewilligung eines **Investitionsbeitrags von 9'000'000 Franken an die BPG zur Beschaffung eines neuen Fahrgastschiffes.**

Für Details zur Geschichte und zur Situation der BPG sowie zu den verschiedenen Planungsvarianten wird auf den Ratschlag verwiesen.

2. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den Ratschlag Nr. 15.1974.01 am 3. Februar 2016 der Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) zur Berichterstattung und der Finanzkommission zum Mitbericht überwiesen. Die Finanzkommission befasst sich ausschliesslich mit dem Nachtragskredit und berichtet mündlich.

Die Kommission hat das Geschäft an drei Sitzungen beraten und sich von Herrn Regierungsrat Christoph Brutschin, Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, von Herrn Claus Wepler, Generalsekretär WSU, und von Herrn Peter Stalder, Geschäftsführer BPG, eingehend informieren lassen.

3. Erwägungen der Kommission

Bei der Personenschiffahrt handelt es sich grundsätzlich nicht um eine originäre Staatsaufgabe, dennoch erhielt die BPG seit ihrer Gründung immer staatliche Unterstützung, da sie ohne diese Beiträge nicht kostendeckend betrieben werden könnte. Wie die Geschichte der BPG gezeigt hat, war der Grosse Rat jedoch im 2004 nicht mehr bereit, das jährlich steigende Defizit der BPG in Kauf zu nehmen und forderte eine grundsätzliche Neubeurteilung der Situation der BPG. Daraufhin arbeiteten der Verwaltungsrat und der Regierungsrat im 2005 eine umfassende Neuausrichtung der BPG aus, deren Grundlage ein marktorientiertes Geschäftsmodell darstellte. Im Jahr 2006 hat der Grosse Rat die Anträge des Regierungsrats zur Neuausrichtung der BPG gutgeheissen (19/06/07G). Mit diesem Beschluss wurde die bis dahin gültige Defizitgarantie aufgehoben und stattdessen für die Jahre 2007 bis 2009 im Rahmen einer Leistungsvereinbarung des Kantons mit der BPG ein jährlicher Betriebskostenbeitrag eingeführt. Ausgehend von der Neuausrichtung seit 2007 und der Neustrukturierung im 2009 hat sich die BPG weitgehend stabilisiert. Der Grosse Rat hat die Weiterführung der Leistungsvereinbarung 2010 bis 2014 am 24. Juni 2009 mit Beschluss 09/26/9G gutgeheissen.

Seit der Umstrukturierung zwischen 2006 und 2009 geniesst die BPG wieder eine breite Unterstützung in der Politik und der Bevölkerung. Die Personenschiffahrt in der Region Basel ist nicht nur eine touristische Attraktion, sondern auch ein beliebtes Ausflugsziel der einheimischen Bevölkerung. Wie aus der Diskussion in der Kommission deutlich wurde, ist die finanzielle Unterstützung der BPG nicht nur eine politische, sondern auch eine emotionale Angelegenheit. Die Schiffe der BPG gehören neben den Frachtschiffen, den Fähren, den Weidlingen und den Rheinschwimmenden mit ihren bunten Wickelfischen zum Stadtbild und zur Identität von Basel als Stadt am Rhein.

3.1 Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG

Vor dem Hintergrund der oben dargelegten Überlegungen unterstützt die Kommission die Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG vollumfänglich. Für die Jahre 2015 bis 2019 ist wiederum ein jährlicher Staatsbeitrag von 470'000 Franken vorgesehen. Wie dem Ratschlag entnommen werden kann, liegt das von der BPG unternehmerisch erreichbare Ergebnis im Durchschnitt der vergangenen fünf Jahren bei einem negativen Wert von rund -430'000 Franken. Die Kommission würdigt die betriebswirtschaftlichen Anstrengungen der BPG und stellt fest, dass nahezu sämtliche Personenschiff-fahrtsunternehmen in der Schweiz in irgendeiner Form durch die öffentliche Hand unterstützt werden.

Nachtragskredit

Wie bereits im Ratschlag Nr. 15.1974.01 ausgeführt wurde, konnte der im Budget 2015 eingestellte Jahresbeitrag 2015 nicht an die BPG ausgerichtet werden, weil der Antrag auf Erneuerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG dem Grossen Rat zu spät vorgelegt wurde. Deswegen hat die BPG zur Sicherstellung der Liquidität ein Darlehen bei der Finanzverwaltung aufgenommen. Damit dieses Darlehen zurückbezahlt werden kann, beantragt der Regierungsrat, dass der Jahresbeitrag 2015 zusammen mit dem Beitrag 2016 an die BPG ausbezahlt wird. Aus diesem Grund wird mit diesem Ratschlag eine Erhöhung des Budgets 2016 (Nachtragskredit) um 470'000 Franken beantragt.

In der Kommission ist die Frage aufgetaucht, ob nicht mit der Bewilligung des Nachtragskredits und der Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2015 bis 2019 der Jahresbeitrag für 2015 doppelt gesprochen wird.

Mit dem Nachtragskredit wird jedoch lediglich die Budgeterhöhung für das Jahr 2016 bewilligt und nicht die Ausgabe des Betrags, weswegen zwingend auch die Ausgabenbewilligung für das Jahr 2015 gutgeheissen werden muss. Das Finanzhaushaltsgesetz hält in § 24 Abs. 1 fest, dass jede Ausgabe eine rechtliche Grundlage, einen Budgetkredit (hier in Form eines Nachtragskredits) und eine Ausgabenbewilligung voraussetzt. Darüber hinaus verhindert der Beschluss zur Summe der Ausgabenbewilligung von 5*470'000 Franken = 2'350'000 Franken, dass der Staat der BPG mehr als diesen Beitrag in der Periode von 2015 bis 2019 auszahlen kann. Die Formulierung der Beschlüsse I und II gemäss Ratschlag sind somit korrekt.

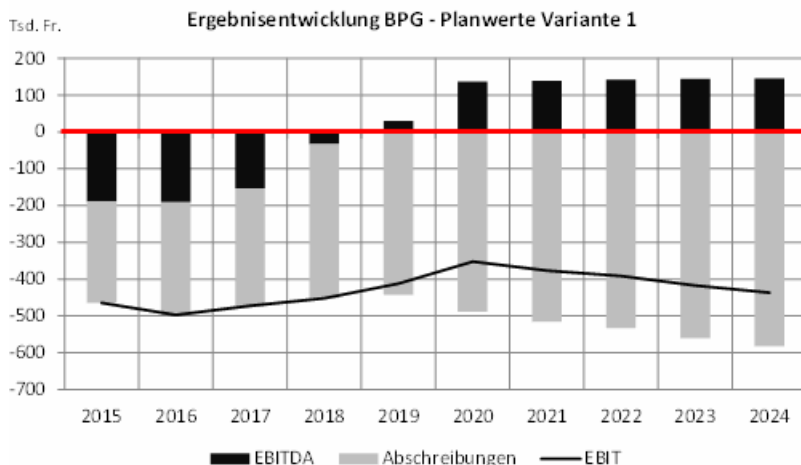
Im Rahmen der Gutheissung der Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung unterstützt die Kommission inhaltlich auch die Bewilligung des Nachtragskredits.

Allerdings beschliesst der Grosse Rat gemäss § 15 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz über Nachtragskredite auf Antrag der Finanzkommission. Die Finanzkommission hat sich im Rahmen des Mitberichts mit dem Nachtragskredit auseinandergesetzt und empfiehlt dem Grossen Rat Zustimmung.

3.2. Ausgabenbewilligung für einen Investitionsbeitrag an die BPG zur Beschaffung eines neuen Fahrgastschiffs

Nach Auseinandersetzung mit der Betriebsanalyse der BPG und den vorgelegten Informationen zu den Businessplänen zu beiden Planungsvarianten – mit bestehender und mit erweiterter Flotte – ist die Kommission zur Überzeugung gelangt, dass die Beschaffung eines neuen Schiffs der richtige Weg zur Weiterentwicklung der BPG darstellt und notwendig ist, um sicherzustellen, dass die Staatsbeiträge im Rahmen der Leistungsvereinbarung in gleichbleibender Höhe auch mittelfristig ausreichend sind.

Die prognostizierte Ergebnisentwicklung der BPG mit neuem Schiff sieht wie folgt aus:



Ferner begrüsst die Kommission die Anstrengungen der BPG, die Ertragskraft durch die Erweiterung der Angebotspalette zu steigern. Mit der heutigen Flotte stösst die BPG an die Grenzen ihrer Kapazität und die Gewinnung neuer Kundensegmente gestaltet sich schwierig. Ein neues Schiff vergrössert die Einsatzmöglichkeiten und die Fahrgastkapazität. Durch den Kauf eines neuen Schiffs entsteht zudem die Möglichkeit, allenfalls eines der beiden kleineren Schiffe ausser Dienst zu nehmen, wenn die Unterhaltskosten unverhältnismässig hoch werden. Die Kosten für den Unterhalt und Ersatzinvestitionen für die überalterte Flotte können dadurch reduziert werden.

Auf die Fragen, was passieren würde, wenn auf den Erwerb des neuen Schiffes verzichtet würde, und ob allenfalls für den von der BPG betriebenen Streckenabschnitt Interesse von anderen Schifffahrtsunternehmen besteht, stellt die WAK fest, dass ohne neues Schiff die BPG den Schiffsverkehr langfristig einstellen müsste. Aufgrund der betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten und den Erfahrungen aus der Verkaufsausschreibung der BPG im Jahr 2008 erscheint es sehr unwahrscheinlich, dass ein anderes Unternehmen die Flussschifffahrt in Basel – insbesondere mit dem Linienbetrieb nach Rheinfelden – rentabel betreiben könnte.

Finanzierungsmechanismus

Der Regierungsrat sieht vor, dass der Kanton als Eigentümer der BPG die Beschaffung des neuen Schiffs durch einen in der Rechnung des Kantons aktivierbaren Investitionsbeitrag finanziert. Die Investition wird durch den Kanton über 25 Jahre linear abgeschrieben. Dadurch entstehen der BPG keine Abschreibungen für das neue Schiff und die Rechnung des Unternehmens wird nicht zusätzlich belastet.

Die Beschaffung des Schiffs erfolgt jedoch durch die BPG. Auch befindet sich das Schiff im Eigentum der BPG, allerdings wird im Vertrag zum Investitionsbeitrag festgelegt, dass das neubeschaffte Schiff ohne Einwilligung des Kantons einem Verbot der Veräusserung und Zweckentfremdung unterliegt.

Aufgrund der vorgesehenen Finanzierungsmodalitäten wird der Schiffskauf nicht in der Bilanz der BPG abgebildet. Im Hinblick auf mehr Transparenz wurde in der Kommission die Frage diskutiert, ob die Beschaffung des Schiffs nicht über eine Erhöhung des Aktienkapitals der BPG erfolgen könnte. Dies würde allerdings bedeuten, dass die BPG die Abschreibungen selbst vornehmen müsste, was die Erfolgsrechnung im entsprechenden Umfang belasten würde. Infolgedessen müsste der Kanton während der gesamten Abschreibungsdauer das Defizit mit zusätzlichen Staatsbeiträgen ausgleichen. Daraus entstünde eine gewisse Pla-

nungsunsicherheit, da die zusätzlichen Staatsbeiträge jeweils mit der Erneuerung der Leistungsvereinbarung vom Grossen Rat bewilligt werden müssten. Um der BPG eine langfristige Planungssicherheit zu gewährleisten, unterstützt die Kommission den vom Regierungsrat vorgeschlagenen Finanzierungsmechanismus.

Hybridantrieb und Solarenergie in der Flussschifffahrt

Für das neue Schiff sind Dieselmotoren mit Direktantrieb der Schiffsschrauben (Propeller) vorgesehen. In der Kommission wurde die Frage aufgeworfen, ob für den Schiffsbetrieb Solarenergie genutzt werden könnte und ob ein Hybridantrieb in der Kombination von Dieselmotor und Batteriespeicherung von elektrischer Energie realisierbar wäre.

Die Kommission liess sich überzeugen, dass solche Antriebe für die Flussschifffahrt weder betrieblich noch mit Blick auf die energetischen Aspekte ausgereift sind. Die notwendigen Anlagen für die Nutzung von Solarenergie (Solarpanels und Batterien) sowie die für einen Hybridantrieb (Batterien, Elektromotor, Generatoren, Spannungsumwandler) gehen mit einem grossen Platzverlust und einer erheblichen Gewichtserhöhung einher. Die daraus hervorgehenden höheren Kosten und Aufwände können wirtschaftlich nicht gerechtfertigt werden und der ökologische Nutzen wäre sehr gering. Darüber hinaus stellen die Betriebsbedingungen bei der Fahrt auf dem Rhein hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Schiffsantriebs. Insbesondere muss gewährleistet sein, dass der Antrieb jederzeit Kraft auf die Schiffsschraube liefert, damit die Manövrierbarkeit stets gegeben ist. Aufgrund dessen wurde ein konventionelles Antriebskonzept gewählt, mit dem die Investitions-, Betriebs- und Wartungskosten in einem kalkulierbaren Rahmen gehalten werden können, die Sicherheitsanforderungen erfüllt werden und eine möglichst gute Nutzbarkeit und auf den Kundennutzen ausgelegte räumliche Auslegung des neuen Schiffs möglich ist.

4. Anträge der WAK und der FKom

- Die WAK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, den nachstehenden Beschlussanträgen I und II zuzustimmen.
- Die FKom beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem nachstehenden Beschlussantrag III zuzustimmen.
Die Finanzkommission berichtet mündlich.

Die WAK hat diesen Bericht am 4. April 2016 einstimmig verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Wirtschafts- und Abgabekommission



Christophe Haller, Präsident

Beilagen:

Beschlussentwürfe I, II, III

Grossratsbeschluss I

Ausgabenbewilligung für einen Investitionsbeitrag an die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) zur Beschaffung eines neuen Fahrgastschiffs

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 15.1974.01 vom 22. Dezember 2015 sowie den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 15.1974.02 vom [Datum eingeben], beschliesst:

Zur Beschaffung eines neuen Fahrgastschiffs bei der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) wird eine Ausgabe von Fr. 9'000'000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Übrige, bewilligt (Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Generalsekretariat).

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss II

Grossratsbeschluss Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2015 bis 2019

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 15.1974.01 vom 22. Dezember 2015 sowie den Bericht der Wirtschafts- und Abgabekommission Nr. 15.1974.02 vom [Datum eingeben], beschliesst:

Für die Basler Personenschiffahrt AG (BPG) werden für die Jahre 2015 bis 2019 Ausgaben von insgesamt Fr. 2'350'000 bewilligt.

Der Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss III

Nachtragskredit Nr. 1 für das Jahr 2016

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. 15.1974.01 vom 22. Dezember 2015 sowie auf mündlichen Antrag der Finanzkommission, beschliesst:

Für die rückwirkende Ausrichtung des Staatsbeitrags an die BPG für das Jahr 2015 wird zu Lasten der Rechnung 2016 ein Nachtragskredit in der Höhe von Fr. 470'000 bewilligt.

Der Beschluss ist zu publizieren