



Protokoll

der 45. Sitzung, Amtsjahr 2025 / 2026

Mittwoch, den 7. Januar 2026, um 9:00 Uhr

| | |
|-------------------|--|
| Vorsitz: | <i>Balz Herter, Grossratspräsident</i> |
| Protokoll: | <i>Beat Flury, I. Ratssekretär Sabine Canton, II. Ratssekretärin Kathrin Lötscher, Andrea Steffen, Texterfassung</i> |
| Abwesende: | Zaira Esposito (SP); Melanie Eberhard (SP), Barbara Heer (SP), Olivier Battaglia (LDP). |

Verhandlungsgegenstände:

| | | |
|----|--|---|
| 2. | Mitteilungen und Genehmigung der Tagesordnung | 2 |
| 1. | Entgegennahme der neuen Geschäfte | 3 |
| 3. | Wahl der Präsidentin / des Präsidenten des Grossen Rates für das Amtsjahr 2026/2027 | 3 |
| 4. | Wahl der Statthalterin / des Statthalters des Grossen Rates für das Amtsjahr 2026/2027 | 5 |
| 5. | Wahl eines Mitglieds der Begnadigungskommission (Nachfolge Alexandra Dill, SP) | 5 |
| 6. | Wahl eines Mitglieds der IGPK Universität (Nachfolge Alexandra Dill, GPK) | 6 |
| 7. | Wahl eines Präsidenten / einer Präsidentin der Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission | 7 |
| 8. | Basler Personenschiffahrt AG (BPG), Bericht der WAK | 7 |



Beginn der 45. Sitzung

Mittwoch, 7. Januar 2026, 09:00 Uhr

2. Mitteilungen und Genehmigung der Tagesordnung

[07.01.26 09:00:14]

Balz Herter, Grossratspräsident: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie hier zur ersten Sitzung im neuen Jahr und wünsche Ihnen für das Jahr 2026 von allem nur das Beste. Ich bitte Sie alle, Ihre Plätze sofort einzunehmen, denn wie es Tradition ist, dürfen wir am ersten Sitzungstag im neuen Jahr jeweils Musikerinnen und Musiker für ein Konzert begrüssen. Ich freue mich sehr, heute ein Trio des Jazz-Campus begrüssen zu dürfen. Es sind die Sängerin Patricija Škof, Gitarristin Emma Stahl und Kontrabassist Leon Frei. Sie werden uns drei Stücke spielen. Money Matters, wie passend für dieses Haus, von Ben Zahler, Ballade von Mani Matter und Hemmige von Mani Matter. Herzlich willkommen und danke. [Applaus]

Balz Herter, Grossratspräsident: Vielen herzlichen Dank den Musikerinnen und Musikern des Jazz-Campus.

Die Ereignisse in der Silvesternacht in Crans-Montana sind schrecklich und machen tief betroffen. So viele junge Verstorbene, so viele junge verletzte Menschen. Unsere Gedanken sind bei ihnen und bei ihren Angehörigen. Unser Dank gilt den Menschen, die bei der Bewältigung der Ereignisse helfen und geholfen haben und so einen unermüdlichen Einsatz für die Verletzten leisten. Zum Gedenken an die Verstorbenen und aus Verbundenheit mit den Verletzten möchte ich Sie bitten, sich zu einer Schweigeminute zu erheben.

Balz Herter, Grossratspräsident: Damit kommen wir zu Traktandum 1. Mitteilungen und Genehmigung der Tagesordnung. Es sind 12 neue Interpellationen eingegangen. Die Interpellationen Nr. 136, 137, 140, 142, 143, 144 und 146 werden mündlich beantwortet. Weitere Mitteilungen / Beschlüsse gibt es keine. Herr Weber hat sich zur Tagesordnung gemeldet.

Eric Weber (Fraktionslos): Ich habe einen Antrag zur Tagesordnung. Ich habe die letzten zwei Grossratstage nicht gesprochen, aber jetzt muss ich. Ich rede nur noch zu wichtigen Sachen und im Januar rede ich nur jetzt und zu meiner Interpellation. Wir stehen heute vor einem sehr wichtigen...

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie können nur einen Antrag stellen.

Eric Weber (Fraktionslos): Ich möchte den Antrag begründen. Wir stehen heute vor einem sehr wichtigen Staatsakt. Wir Grossräte haben die grosse Ehre, wir dürfen unseren Präsidenten noch selbst wählen. Ich komme jetzt zum Antrag. Wir müssen die Wahl des Grossratspräsidenten auf den 21. Januar verschieben, das beantrage ich jetzt. Ich begründe. Wie sagt man in Bern im Nationalrat vor der Bundesratswahl, die Nacht der langen Messer.

Balz Herter, Grossratspräsident: Besten Dank, Herr Weber.

Eric Weber (Fraktionslos): Ich möchte noch zwei Sätze sagen. Jetzt haben wir diese Nacht auf heute in Basel. Viele Krisensitzungen unter den Parteien. Ich begründe das noch kurz. Wir machten uns vor einem Jahr lächerlich, fünf Wahlgänge, alle Medien sagten, wir sind ein Kindergarten.

Balz Herter, Grossratspräsident: Herr Weber, Sie haben Ihren Antrag gestellt.



Eric Weber (Fraktionslos): Ein Satz noch zum Schluss. Wenn Sie jetzt nicht aufhören, die Karriere anderer Menschen zu verhindern, wird sich das Blatt ändern.

Balz Herter, Grossratspräsident: Darf ich Sie bitten, Platz zu nehmen. Herr Weber beantragt, Traktandum 3 auf den 21. Januar zu verschieben. Wir stimmen über den Antrag ab.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

1 Ja, 91 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008004, 07.01.26 09:22:03]

Der Grosse Rat beschliesst

den Antrag abzulehnen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie haben den Antrag abgelehnt mit 91 Nein-Stimmen gegen eine Ja-Stimme. Traktandum 1 ist somit erledigt.

1. Entgegennahme der neuen Geschäfte

[07.01.26 09:22:11]

Balz Herter, Grossratspräsident: Es liegen keine Wortmeldungen zur Entgegennahme der neuen Geschäfte und zu den Zuweisungen an die Kommissionen vor.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, die vom Büro vorgeschlagenen Zuweisungen zu genehmigen.

3. Wahl der Präsidentin / des Präsidenten des Grossen Rates für das Amtsjahr 2026/2027

[07.01.26 09:22:35]

Balz Herter, Grossratspräsident: Die Fraktion SVP beantragt die Wahl von Gianna Hablützel-Bürki als Grossratspräsidentin. Herr Weber hat sich gemeldet.

Eric Weber (Fraktionslos): Die hohe Kunst in der Politik liegt im Kompromiss. Ich möchte meine Kandidatur zurückziehen, aber ich möchte es begründen. Ich wäre gerne Präsident von Ihnen allen. Seit Kindheit habe ich diesen grossen Wunsch, aber es dürfen jetzt keine Stimmen verschenkt werden. Ich hoffe, ich werde für meine Stimme fürstlich entlohnt, denn oftmals ist meine Stimme das wichtige Zünglein an der Waage. 50% Linke, 50% Bürgerliche, dazwischen Eric Weber. Sie sehen, es wird spannend, es finden hier schon Gespräche statt. Ich bitte auch Herrn Präsident Balz Herter, dass alle einzelnen Stimmen nach der Wahl verkündet werden mit Namen und nicht nur, dass es heisst, weitere Kandidaten haben fünf Stimmen gemacht. Bitte die vollen Namen nennen, denn das ist wichtig für das Protokoll. Ich danke Ihnen sehr. So hoffe ich, dass ich Alterspräsident werde.



Balz Herter, Grossratspräsident: Besten Dank, Herr Weber, das hat jetzt nichts mehr damit zu tun.

Eric Weber (Fraktionslos): Ich ziehe meine Kandidatur zurück. Ich möchte mich ab sofort auf die Grossratswahl vom 22. Oktober 2028 konzentrieren. Es geht schnell.

Balz Herter, Grossratspräsident: David Jenny.

David Jenny (FDP): Ich will nur zu Protokoll geben, meines Erachtens ist nach der letzten Änderung unserer Geschäftsordnung eine Kandidatur eines Fraktionslosen für das Büro, Statthalteramt und Präsidium rechtlich nicht mehr zulässig und all diese eventuellen Stimmen sind als ungültig zu werten. Das Ratsbüro besteht jetzt aus so vielen Personen, wie wir Fraktionen haben, und aus jeder Fraktion ist jemand im Ratsbüro. Das heisst, wenn ein Fraktionsloser gewählt würde, würde das Ratsbüro auf neun erweitert, das ist nicht vorgesehen. Somit haben Sie mit der letzten Änderung der Geschäftsordnung verhindert, dass gültig ein Fraktionsloser gewählt werden kann als Statthalterin oder als Präsidentin. Somit sind allfällige Stimmen, die abgegeben würden für eine Fraktionslosen, als ungültig zu werten.

Balz Herter, Grossratspräsident: Wir schliessen die Redner*innenliste. Wir kommen zur Wahl. Die Wahl findet usanzgemäss geheim statt. Ich bitte Sie alle, Ihre offiziellen Plätze einzunehmen. Die Karten werden nur an Ihrem Platz ausgegeben.

Als Wahlbüro für diese und weitere geheimen Wahlen der heutigen Sitzung schlage ich ihn vor:

Georg Mattmüller, Leiter des Wahlbüros

Brigitte Kühne, Sektor 1 und 4

Harald Friedl, Sektor 2

Michael Graber, Sektor 3

Silvia Schweizer, Sektor 4

Sind Sie damit einverstanden?

Herr Weber, Sie haben Ihre Kandidatur zurückgezogen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Aber ich möchte auch die Wahl kontrollieren, ich möchte auch Stimmen auszählen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Herr Weber, das ist der erste Ordnungsruf. Sitzen Sie an Ihren Platz zurück.

Balz Herter, Grossratspräsident: Ich bitte das Wahlbüro, die Wahlzettel auszuteilen. Die Wahlzettel werden, wie ich vorhin gesagt habe, nur am Sitzplatz abgegeben.

Balz Herter, Grossratspräsident: Ich bitte das Wahlbüro, die Wahlzettel wieder einzusammeln und danach ausserhalb des Saals auszuzählen. Wir unterbrechen solange die Sitzung. Ich werde wieder läuten.

Balz Herter, Grossratspräsident: Geschätzte Damen und Herren, ich gebe Ihnen das Ergebnis bekannt.

Total ausgeteilte Wahlzettel 97.

Total eingegangene Wahlzettel 95.

ungültig Wahlzettel 3.

gültige Wahlzettel 92

47 ist das absolute Mehr.



Der Grosse Rat wählt

mit 63 Stimmen Gianna Hablützel als Präsidentin des Grossen Rates für das Amtsjahr 2026/2027.

4. Wahl der Statthalterin / des Statthalters des Grossen Rates für das Amtsjahr 2026/2027

[07.01.26 09:49:55]

Balz Herter, Grossratspräsident: Die Fraktion LDP beantragt die Wahl von Michael Hug als Statthalter. Die Wahl findet usanzgemäss geheim statt. Ich bitte Sie alle, wieder Ihre Plätze einzunehmen und das Wahlbüro die Wahlzettel auszuteilen. Die Wahlzettel werden wie vorhin nur am Sitzplatz ausgegeben.

Balz Herter, Grossratspräsident: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich gebe Ihnen das Ergebnis bekannt.

Total ausgeteilte Wahlzettel 95,

Total eingegangene Wahlzettel 95,

ungültige Wahlzettel 0,

gültige Wahlzettel 95,

absolutes Mehr 48,

Der Grosse Rat wählt

mit 72 Stimmen Michael Hug als Statthalter des Grossen Rates für das Amtsjahr 2026/2027.

Balz Herter, Grossratspräsident: Weitere Stimmen erhalten haben:

Catherine Alioth 6.

Vereinzelte 2.

Es gab 15 leere Wahlzettel.

5. Wahl eines Mitglieds der Begnadigungskommission (Nachfolge Alexandra Dill, SP)

[07.01.26 10:07:11]

Balz Herter, Grossratspräsident: Ich beantrage Ihnen, die Wahlen bei den Traktanden 5 bis 7 offen durchzuführen, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen dazu gegeben sind, also nicht mehr Kandidaturen vorliegen, als Sitze zu vergeben sind. Die Abstimmungen werden einzeln durchgeführt. Für offene Wahlen braucht es die Zustimmung eines Zweidrittelmehrs, also doppelt so viele Ja-Stimmen wie Nein-Stimmen. Ich starte die Abstimmung.

2/3-Abstimmung

JA heisst offene Wahl, NEIN heisst geheime Wahl.

Ergebnis der Abstimmung

93 Ja, 1 Nein, 0 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008009, 07.01.26 10:08:15]



Der Grosse Rat beschliesst

offene Wahlen

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie haben sich mit 93 Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme für offene Wahlen entschieden.

Gemäss § 14 Abs. 1 der Geschäftsordnung bleibt die Fraktionszusammensetzung der Kommissionen während der gesamten Amtsperiode unverändert. Für die Wahl als Mitglied der Begnadigungskommission von der Fraktion SP vorgeschlagen wurde Seyit Erdogan. Es sind keine weiteren schriftlichen Vorschläge eingegangen. Wir schreiten damit zur offenen Wahl.

Abstimmung

Wer Seyit Erdogan wählen will, stimmt JA, wer ihn nicht wählen will, stimmt NEIN.

Ergebnis der Abstimmung

93 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008011, 07.01.26 10:09:09]

Der Grosse Rat wählt

Seyit Erdogan als Mitglied der Begnadigungskommission.

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie haben Seyit Erdogan in die Begnadigungskommission gewählt mit 93 Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme bei einer Enthaltung. Ich gratuliere herzlich zur Wahl in die Begnadigungskommission und wünsche viel Freude im neuen Amt.

6. Wahl eines Mitglieds der IGPK Universität (Nachfolge Alexandra Dill, GPK)

[07.01.26 10:09:31]

Balz Herter, Grossratspräsident: Von der GPK vorgeschlagen wurde Amina Trevisan. Es sind nur Mitglieder der GPK wählbar. Wir schreiten damit zur offenen Wahl.

Abstimmung

Wer Amina Trevisan wählen will, stimmt JA, wer die Wahl ablehnt, stimmt NEIN.

Ergebnis der Abstimmung

92 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008014, 07.01.26 10:10:13]

Der Grosse Rat beschliesst

die Wahl von Amina Trevisan als Mitglied der IGPK Universität



Balz Herter, Grossratspräsident: Amina Trevisan wurde mit 92 Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme bei einer Enthaltung in die IGPK Universität gewählt. Auch Ihnen viel Erfolg und Freude im neuen Amt.

7. Wahl eines Präsidenten / einer Präsidentin der Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission

[07.01.26 10:10:31]

Balz Herter, Grossratspräsident: Für die Wahl als Präsidentin der JSSK von der Fraktion SP vorgeschlagen wurde Hanna Bay. Wählbar sind nur Mitglieder der JSSK. Es sind keine weiteren schriftlichen Vorschläge eingegangen, somit schreiten wir auch hier zur Wahl.

Abstimmung

Wer Hanna Bay wählen will, stimmt Ja, wer die Wahl ablehnt, stimmt Nein.

Ergebnis der Abstimmung

94 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008016, 07.01.26 10:11:17]

Der Grosse Rat beschliesst

Hanna Bay als Präsidentin der JSSK zu wählen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Hanna Bay wurde mit 94 Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme bei einer Enthaltung als Präsidentin der JSSK gewählt. Ich wünsche ihr viel Freude im Amt.

8. Basler Personenschiffahrt AG (BPG), Bericht der WAK

[07.01.26 10:11:38, 25.0345.02]

Balz Herter, Grossratspräsident: Die Kommissionmehrheit beantragt, ihrer Beschlussvorlage zuzustimmen. Die Umwidmung. Die Kommissionminderheit beantragt, ihrer Beschlussvorlage zuzustimmen. Staatsbeiträge. Das Wort hat für die Kommissionmehrheit Andrea Knellwolf.

Andrea Elisabeth Knellwolf (Mitte-EVP): Die Finanzierung der BPG hat diesen Rat in den letzten Jahren mehrfach stark beschäftigt und die Steuerzahlenden auch viel gekostet. Das lag nur zum Teil an der Covid-Krise. Zur komplexen Vorgeschichte verweise ich auf die Einleitung im vorliegenden Kommissionsbericht sowie die früheren Berichte der WAK und die entsprechenden Grossratsdebatten. Bei allem dem war aber stets klar, es soll eine Personenschiffahrt auf dem Basler Rhein geben.

Da die vom Grossen Rat im Jahr 2024 gewährte Finanzierung der BPG Ende 2025 auslief, unterbreitet der Regierungsrat dem Rat eine neue Grundlage, damit die Fortführung der BPG gesichert werden kann. Entgegen den bestehenden Erwartungen beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat aber keinen neuen Betriebsbeitrag, sondern die Umwidmung der Aktien der BPG ins Finanzvermögen, damit die BPG an die auf Services rund um den Betrieb von Personenflussschiffen spezialisierte Basler Firma United Waterways veräussert werden kann. In der Gruppe von United Waterways kann nach Wertung des Regierungsrats eine stabile Zukunft der BPG gesichert werden.



United Waterways hat dem Kanton angeboten, über ihre hundertprozentige Tochtergesellschaft Floating Venues AG 100% des Aktienkapitals der BPG zu übernehmen. Ich erwähne kurz die wichtigsten Eckpunkte dieser Übernahme. Die BPG ist als eigenständige Gesellschaft mit eigenem Marktauftritt fortzuführen. Der Betrieb eines Mindestangebots ist für eine Zeitdauer von 12 Jahren vereinbart oder wäre, muss man sagen. Vielleicht noch als kleine Rahmenbedingung, es gibt Vorverträge, Letter of Intent, also das ist alles soweit geklärt zwischen der Regierung und der Firma, aber es ist natürlich nicht verbindlich, solange der Verkauf nicht stattgefunden hat.

Die Aktien der BPG sowie die MS Rhystärn dürfen nicht ohne Zustimmung des Kantons weiterverkauft werden. Im Personalbereich dürfen in den nächsten drei Jahren keine Kündigungen ausgesprochen oder Verschlechterungen der Lohn- und Anstellungsbedingungen umgesetzt werden. Kaufgegenstand wären die Aktien der BPG und damit sämtliche beweglichen und unbeweglichen Vermögenswerte im Eigentum der BPG per Stichtag 31. Dezember 2025 inklusive der Fahrgastschiffe der BPG. Gleichzeitig würden auch alle zum Stichtag 31. Dezember 2025 bestehenden Forderungen an die BPG sowie sämtliche zu diesem Zeitpunkt bestehenden Anstellungs-, Lieferanten-, Service- oder sonstigen Verträge übernommen. Der Kaufpreis für die BPG würde 250'000 Franken betragen.

Der Grosse Rat entscheidet formell nicht direkt über den Verkauf der BPG, sondern lediglich über die Umwidmung der Aktien. Nach der Umwidmung liegt der Verkauf in der Kompetenz des Regierungsrates. Entscheidet der Grosse Rat jetzt halt erst im 2026 über das Geschäft, so kann der Verkauf dennoch rückwirkend per 1. Januar 2026 abgewickelt werden. Das ist vertraglich auch so aufgelegt. Das ist also kein Problem, dass wir das heute erst entscheiden.

Der Regierungsrat begründet seinen Antrag damit, dass ein Weiterbetrieb der BPG in kantonaler Verantwortung mit erheblichen zusätzlichen finanziellen Mitteln verbunden wäre. Ohne strukturelle Veränderungen müsste der jährliche Betriebsbeitrag deutlich erhöht werden. Zudem wären in den kommenden Jahren zusätzliche Investitionen in die Flotte sowie eine Kapitalerhöhung erforderlich. Vor diesem Hintergrund erachtet der Regierungsrat eine privatwirtschaftliche Lösung als finanziell nachhaltiger.

Die Kommission hat diese Vorlage intensiv beraten. Das Ergebnis ist knapp. Mit 6 zu 5 Stimmen beantragt die Mehrheit der Kommission, dem Antrag des Regierungsrates zuzustimmen. Die Mehrheit der Kommission teilt die Einschätzung des Regierungsrats, dass die BPG strukturell nicht in der Lage ist, ihren Betrieb langfristig ohne erhebliche zusätzliche öffentliche Mittel sicherzustellen. Sie hält fest, dass die bestehenden finanziellen Rahmenbedingungen bereits heute angespannt sind und sich diese Situation angesichts des Alters der Flotte, steigender Unterhaltskosten sowie notwendiger Investitionen in Sicherheit und Infrastruktur weiter verschärfen dürfte. Weiter hebt die Mehrheit hervor, dass mit United Waterways ein erfahrener Betreiber zur Verfügung steht, der bereits heute im Bereich der Personenschifffahrt tätig ist und über entsprechende betriebliche, organisatorische und kommerzielle Kompetenzen verfügt. Die Mehrheit sieht darin die Chance, das bestehende Angebot stabil weiterzuführen und gleichzeitig gezielt weiterzuentwickeln, insbesondere im Bereich von Rund-, Event- und Charterfahrten. Dies könnte zur besseren Auslastung und damit zu einer wirtschaftlich tragfähigeren Betriebsform führen.

Ein zentrales Argument der Mehrheit betrifft die Risikoverlagerung. Mit dem Verkauf würden nicht nur die laufenden Betriebskosten, sondern auch die Investitions- und Erneuerungsrisiken vollständig auf den privaten Betreiber übergehen. Die Mehrheit anerkennt, dass mit einem Eigentümerwechsel Veränderungen verbunden sein können, erachtet aber die vorgesehenen vertraglichen Absicherungen als ausreichende Garantien für den Übergang, die Weiterführung des Angebots und die Aufrechterhaltung der Anstellungsbedingungen. Diese Elemente werden von der Mehrheit als angemessener Ausgleich zwischen öffentlichem Interesse und unternehmerischer Freiheit gewertet. Auch wenn damit nicht jede künftige Entwicklung vollständig abgesichert werden könnte, sind die zentralen Risiken aus Sicht der Mehrheit hinreichend adressiert.

Sollte vom Grossen Rat die Umwidmung der Aktien ins Finanzvermögen nicht gutgeheissen werden, so wäre es aus Sicht der Kommissionsmehrheit klar falsch, ohne vertiefte Diskussion über den Leistungsauftrag der BPG bereits über die Höhe des Betriebsbeitrags zu beschliessen heute. Sollte die BPG im Eigentum des Kantons verbleiben, so müssen der Grosse Rat und insbesondere die Kommission nochmals die Gelegenheit erhalten, den Businessplan und die Ziele der Leistungsvereinbarung ausführlich zu diskutieren. Das ist in der Kommissionsberatung zu diesem Geschäft nicht geschehen, denn der Regierungsrat hat dem Grossen Rat keinen Eventualantrag für eine neue Leistungsvereinbarung unterbreitet und entsprechend war dies auch nicht Gegenstand der Kommissionsberatung.

Dem Grossen Rat heute als Alternative zur Veräusserung der BPG einen Betriebsbeitrag in der Höhe von 1 Mio. Franken für eine Leistungsperiode von fünf Jahren vorzulegen, erachtet die Kommissionsmehrheit als nicht seriös. Um der Kommission die Möglichkeit zu geben, über die richtige Höhe des Betriebsbeitrags zu diskutieren, wird darum eventualiter bei einer Ablehnung der Veräusserung die Ablehnung des Grossratsbeschlusses beantragt, damit der Regierungsrat dem Grossen Rat eine Verlängerung der Leistungsvereinbarung unterbreiten kann, die in der Kommission ordnungsgemäss beraten werden wird.

Die Argumente der Kommissionsminderheit, die zur Ablehnung des Vorschlags der Regierung führten, sind die folgenden: Die Kommissionsminderheit beurteilt die Ausgangslage grundlegend anders. Sie hält fest, dass die BPG ein öffentliches, identitätsstiftendes und historisch gewachsenes Angebot darstellt, das über eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtung



hinausgeht. Die Personenschifffahrt auf dem Rhein sei Teil des öffentlichen Raums, der touristischen Infrastruktur und des städtischen Selbstverständnisses und erfülle damit aus Sicht der Minderheit sehr wohl eine öffentliche Aufgabe. Die Minderheit äusserte insbesondere Bedenken hinsichtlich des vorgesehenen Kaufpreises von 250'000 Franken. Dieser widerspiegeln weder den materiellen Wert der Schiffe noch den immateriellen Wert der Marke, der bestehenden Infrastruktur und der langjährigen Aufbauarbeit. Mit dem Verkauf wird aus Sicht der Minderheit substantielle öffentliche Wertschöpfung dauerhaft aus der Hand gegeben, ohne dass der Kanton dafür eine angemessene Gegenleistung erhält.

Weiter weist die Minderheit darauf hin, dass ein Verkauf die strategischen Handlungsmöglichkeiten des Kantons unwiderruflich einschränkt. Während eine öffentliche Trägerschaft politische Steuerung, Anpassungen des Angebots und sozialpolitische Rücksichtnahmen ermögliche, verliere der Kanton bei einer Privatisierung weitgehend den direkten Einfluss auf Ausrichtung, Preispolitik und Angebotsgestaltung. Besondere Bedeutung misst die Minderheit den Auswirkungen auf das Personal bei. Sie gibt zu bedenken, dass die im Kaufvertrag vorgesehenen Regelungen zur Weiterbeschäftigung zeitlich begrenzt sind und keine langfristige Sicherung der heutigen Anstellungsbedingungen gewährleistet sei. Die Minderheit beurteilt zudem die vorgesehenen vertraglichen Sicherungen insgesamt kritischer als die Mehrheit. Schliesslich verweist die Minderheit darauf, dass die BPG in den letzten Jahren bereits Entwicklungsschritte eingeleitet habe und sich in einem strategischen Erneuerungsprozess befinde.

Statt eines Verkaufs beantragt die Kommissionsminderheit daher, die BPG weiterhin in kantonaler Verantwortung zu führen und die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2026 bis 2030 zu erneuern. Konkret beantragt sie die Bewilligung von insgesamt 6.5 Mio. Franken, davon 5 Mio. Franken für die Betriebsbeiträge über fünf Jahre sowie 1.5 Mio. Franken für eine Kapitalerhöhung, um die finanzielle Stabilität der Gesellschaft zu stärken und notwendige Investitionen zu ermöglichen. Die Minderheit ist der Auffassung, dass mit dieser Lösung eine planbare, transparente und politisch verantwortbare Weiterentwicklung der Basler Personenschifffahrt möglich bleibt und der Kanton die Kontrolle über ein öffentlich relevantes Angebot behält.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit und bin nun sehr gespannt auf die Debatte.

Balz Herter, Grossratspräsident: Bevor wir in die Debatte gehen, hat noch die Kommissionsminderheit und Pascal Pfister das Wort.

Pascal Pfister (SP): Gerne berichte ich aus Sicht der Kommissionsminderheit zum vorliegenden Geschäft. Die Kommissionsminderheit vertritt eine mit der Haltung anlässlich der letzten parlamentarischen Debatte vor eineinhalb Jahren zur Basler Personenschifffahrt eine kohärente Position. Wir beantragen Ihnen wie vor eineinhalb Jahren eine Erhöhung des Betriebsbeitrages. Damals haben Sie diesen, entgegen unserem Antrag damals noch als Kommissionsmehrheit, nur reduziert gesprochen, sowohl bezüglich der Dauer als auch der Höhe. Die BPG konnte deshalb ihre damals erarbeitete Strategie auch nur reduziert umsetzen. In der Folge trat im Oktober 2024 der umstrittene Geschäftsführer zurück. Aus unserer Sicht hat sich die BPG seither trotz engem Korsett gut entwickelt, das Angebot wurde ausgebaut und erfreut sich grosser Beliebtheit, wie Sie bei einem Besuch auf dem Rhystärn leicht feststellen können.

Die Kommissionsminderheit wünscht sich weiterhin eine BPG unter kantonaler Kontrolle, den Verkauf der BPG lehnen wir ab. Warum? Die BPG ist kein beliebiges Unternehmen, sie macht den Rhein und damit unsere Stadt erlebbar, für Tourist*innen genauso wie für Einheimische. Die BPG stiftet damit Identität und leistet einen wichtigen Beitrag für den hiesigen Tourismus. Soweit sind wir uns vielleicht einig. Was spricht aber aus unserer Sicht gegen einen Verkauf? Erstens, mit dem vorgesehenen Verkaufspreis von 250'000 Franken verkauft der Kanton seine Schiffe deutlich unter Wert. Zweitens, der Kanton gibt seine Kontrolle über eine zentrale Basler Institution auf. Die Personenschifffahrt auf dem Rhein ist weit mehr als ein touristisches Zusatzangebot, sie ist ein öffentlich relevantes, identitätsstiftendes Element dieser Stadt. Sie ist niederschwellig, generationenübergreifend und für breite Bevölkerungskreise zugänglich. Mit dem Verkauf der BPG gibt der Kanton seine steuernde Einflussmöglichkeit aus der Hand. Er kann künftig weder das Angebot noch die Preisgestaltung oder die Ausrichtung verbindlich mitbestimmen. Es gibt keine Garantien für Fahrten ohne Konsumationszwang, keine Sicherstellung sozialverträglicher Preise und keine Verpflichtung, das Angebot im Sinne der lokalen Bedürfnisse weiterzuentwickeln. Zwar wird auf eine Betriebsgarantie von 12 Jahren verwiesen, doch diese Garantie ist zeitlich begrenzt und danach besteht keinerlei Sicherheit, dass weiterhin eine Personenschifffahrt mit Rücksicht auf die Interessen der Basler Bevölkerung betrieben wird. Der Kanton verabschiedet sich mit diesem Entscheid dauerhaft aus der Verantwortung. Auch die vertraglich vorgesehene Rückkaufoption vermag die Minderheit nicht zu beruhigen. Sie ist aus unserer Sicht politisch kaum realistisch. Sollte das Angebot dereinst als ungenügend beurteilt werden, ist äusserst fraglich, ob dann eine politische Mehrheit für einen Rückkauf zustande käme. Drittens, unzureichende Garantien für das Personal. Während der Betrieb für 12 Jahre abgesichert wird, gelten die Garantien für die Anstellungsbedingungen lediglich für drei Jahre. Diese Diskrepanz ist problematisch und unausgewogen. Viertens, der Verkauf der BPG ist eine irreversible Entscheidung.



Aus diesen Gründen beantragt die Kommissionsminderheit die Ablehnung des Verkaufs. Die Alternative ist dann, wie der Regierungsrat im Ratschlag ausgeführt hat, die Erhöhung des Betriebsbeitrages und damit kommen wir zum zweiten Teil des Minderheitsantrags.

Bereits 2024 haben wir dem Grossen Rat diese Erhöhung beantragt. Damals wurden wir überstimmt. Die Erwartungen, die der Grosse Rat mit diesem Entscheid, nur den halben Beitrag zu sprechen, verknüpft hat, wurden jedoch erfüllt. Das Führungspersonal wurde ersetzt, ein Strategieprozess wurde umgesetzt, Kostenstrukturen wurden verbessert, neue Angebote eingeführt und die Nachfrage gesteigert. Der Geschäftsverlauf der Jahre 2024 und 2025 zeigt klar, die BPG ist heute besser aufgestellt als noch vor zwei Jahren. Bereits seit dem Ratschlag von 2020 ist bekannt, dass die BPG ein stabiles finanzielles Fundament benötigt. Die Erfahrungen nach der Pandemie zeigen jedoch ebenso klar, dass die BPG reformfähig ist. Mit einem angemessenen Betriebsbeitrag kann sie diesen Weg weiterverfolgen und ihr Angebot eigenständig weiterentwickeln.

Ein zentraler Punkt für die Minderheit ist die politische Einflussmöglichkeit. Bleibt die BPG im Eigentum des Kantons, kann ihr Angebot bewusst weiterentwickelt werden, auch in Richtung eines niederschweligen, quasi öffentlichen Angebotes. Der Rhein soll für alle erfahr- und erlebbar bleiben, nicht nur für den Tourismus. Mit dem Betriebsbeitrag ist die BPG zusätzlich in der Pflicht. Die Minderheit erwartet, dass die Gesellschaft den Weg der Erneuerung konsequent weitergeht, ihr Angebot verbessert und dort, wo es sinnvoll ist, auch Synergien mit privaten Partnern eingeht. Der entscheidende Unterschied bleibt, diese Entwicklung erfolgt unter öffentlicher Steuerung. Ein Betriebsbeitrag ist keine Subvention ohne Gegenleistung. Er ist das Instrument, mit dem der Kanton ein öffentlich relevantes Angebot sichert und gestaltet.

Es gibt heute zwei klare Alternativen, Privatisierung oder Erhöhung des Betriebsbeitrages. Die Minderheit der Wirtschafts- und Abgabekommission beantragt deshalb, lehnen wir den Verkauf der BPG ab, behalten wir als Kanton die Kontrolle über die Basler Personenschifffahrt, sprechen wir den notwendigen Betriebsbeitrag.

Balz Herter, Grossratspräsident: Das Wort geht an Regierungsrat Kaspar Sutter.

RR Kaspar Sutter, Vorsteher WSU: Der Rhein ist wichtig für unsere Stadt, für unsere Selbstverständlichkeit, für unsere Emotionalität. Das Erlebnis des Rheins auch auf den Schiffen ist entsprechend wichtig, wichtig für unsere Einwohnerinnen und Einwohner, aber auch für unser Angebot an Touristinnen und Touristen und da leistet die BPG ein sehr wichtiges Angebot für unsere Stadt und für unseren Kanton. Da sind wir uns alle einig. Bis anhin gab es keinen privaten Anbieter, der bereit war, dieses Angebot sicherzustellen. Ursprünglich war ja die BPG mal privat, das hat nicht funktioniert, der Staat ist eingesprungen im Interesse, dieses Angebot sicherzustellen und das war auch die Motivation. Weil kein Privater da war, war der Staat bereit, die Firma selber zu besitzen und mit Staatsbeiträgen diese Firma zu finanzieren und die Schiffe jeweils zu kaufen und der Firma zur Verfügung zu stellen.

Die BPG. Wir haben im 2023 nach Covid einen intensiven Strategieprozess gehabt mit externen Spezialistinnen und Expertinnen über die Ausrichtung der BPG. Dieses Ergebnis haben wir Ihnen bei der letzten Leistungsvereinbarung dargelegt. In den vergangenen zwei Jahren, seit 2024, wurden auch diese Strategieempfehlungen konsequent durch die heutige BPG-Führung umgesetzt. Es wurde eine verstärkte Kostensteuerung eingeführt, man hat die Produktionseffizienz vergrössert, man ist einer Einkaufsgemeinschaft beigetreten, man hat Anpassungen bei der Gastronomie vorgenommen, man hat Anpassungen auch bei der Einsatzplanung des Personals und beim Personalaufwand vorgenommen und es gab einen Wechsel in der Geschäftsführung. Alles wichtige Ereignisse, die in den letzten zwei Jahren stattgefunden haben und die die BPG gestärkt hat.

Aber auch diese umgesetzten Massnahmen haben klar und deutlich gezeigt, im Stand-Alone, und das ist der grosse Unterschied zwischen den beiden Varianten, die wir heute diskutieren, die BPG alleine auf sich gestellt, ist auch in Zukunft angewiesen auf staatliche Unterstützungsbeiträge in der Höhe von einer Million. Das haben wir vor zwei Jahren dargelegt, das legen wir Ihnen auch heute dar. Das ist der Gap, der existiert auch nach den Anpassungen, die vorgenommen wurden. Also das bleibt bestehen. Und wie gesagt, dieses Stand-Alone, eine Firma, und nicht die Eigentümerform primär, sondern das Stand-Alone, eine Firma allein für zwei Schiffe trägt alle Fixkosten. Die ganze Produktentwicklung, die ganzen IT-Systeme, die ganze Personalplanung, die ganze Unterhaltsplanung, die ganze Beschaffung von neuen Schiffen, etc. leistet diese kleine Firma allein, da fliesst zu viel Ressourcen in den Overhead, in diese Funktionen.

Deshalb war der Regierungsrat einerseits überrascht, aber auch sehr erfreut, als dieses Angebot, die United Waterways, an uns herangetragen wurde. Das ist ein Basler Unternehmen mit Sitz in Basel, das sehr breit aufgestellt ist. Die Firma besitzt 120 Schiffe. Sie wissen, wie man Schiffe unterhält, sie wissen, wie man Schiffe plant. Diese Firma ist auch aktiv bei städtischen Flussgesellschaften in Köln, in Dresden, sie haben dort bewiesen, dass sie aus defizitären Gesellschaften florierende oder eigenwirtschaftlich funktionierende Unternehmen gemacht haben. Sie sind auch aktiv in London. Das ist also diese Opportunität, die Sie haben, die sich heute ergibt, dass eine Basler Firma in Zukunft das machen wird und die BPG nicht mehr auf sich alleine gestellt ist, sondern integriert wird in diesen Verbund und deshalb all diese Synergien auch



realisiert werden können. Und das ist ein sehr entscheidender Punkt, weshalb diese Variante kostengünstiger ist, weil es eben Teil ist einer grossen erfahrenen Schifffahrtsgesellschaft mit Sitz in Basel.

Der andere Teil ist quasi auf der Umsatzseite, mehr Gäste auf das Schiff zu bekommen. Das ist die Absicht von United Waterways. Wie schafft man das? Das soll geschehen mit mehr Fahrten, das soll geschehen auch mit einer stärkeren Verknüpfung mit anderen Stakeholder, insbesondere auch mit der Kabinenschifffahrt, das heisst, dass die Touristinnen und Touristen, die nach Basel kommen, auch dann noch Tagesausflüge hier in Basel auf der BPG machen können. Das alles spricht dafür. Dann haben wir in dem Vertrag die heutigen Leistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, fixiert. Diese sind sichergestellt, aber der Käufer plant, mehr Leistungen zu fahren, aber dieses Mindestangebot, das heute gefahren wird, das ist auch sichergestellt, vertraglich fixiert mit dem Vertrag, den wir mit United Waterways abgeschlossen haben.

Die Alternative oder der Stand-Alone, quasi das Weiter-Alleinige-Führen der BPG, das ist die andere Variante, die Sie heute wählen können. Der Hauptunterschied ist sicher bei den Kosten. Ich glaube, das muss man so benennen, da sprechen wir von einem jährlichen Betriebsbeitrag von 1 Mio. Franken, das macht auf 12 Jahre rund 12 Millionen. Dann muss die Gesellschaft rekapitalisiert werden, 1.5 Millionen, auch das heute, und dann kommt der ganze Schiffersatz, der auch kommen wird. Die Christoph Merian, die wird man ersetzen müssen in den kommenden Jahren, der Rhystärn hat 9 Millionen gekostet, der Ersatz, es gibt auch im Schiffsbau eine Teuerung und dann muss es auch erneuerbar sein, was höchstwahrscheinlich dazu führen wird, dass die Beschaffung auch eher teuer wird, und wir haben mit United Waterways eine Gesellschaft, die Erfahrung schon hat im Bereich der Dekarbonisierung, die BPG hat keine Erfahrung. Also der Ersatz der Christoph Merian ist da und 2037, das ist am Ende dieser 12 Jahre, da muss auch der Rhystärn dekarbonisiert werden, da braucht es ein zweites neues Schiff. Diese beiden Schiffe, die werden wir, wenn der Stand-Alone bleibt, Ihnen beantragen müssen, dass Sie als Grosser Rat auch diese beiden Beschaffungen finanzieren. Dann sprechen wir von über 40 Mio. Franken in diesen 12 Jahren.

Das ist der finanzielle Unterschied, über den Sie entscheiden können. Und ehrlich gesagt, dann zu sagen, dass die 250'000 Franken ein zu tiefer Verkaufspreis sei, das geht also ökonomisch so was nicht auf. Eine Gesellschaft, die uns 42 Mio. Franken kostet in den kommenden 12 Jahren, können wir noch für 250'000 Franken verkaufen. Ihr Gegenangebot kostet 42 Mio. Franken, bei diesem Angebot erhalten wir 250'000 Franken, also soll mir bitte niemand hier drin sagen, dass dieser Verkaufspreis zu tief sei.

Zu den Anstellungsbedingungen, das ist mir ein wichtiger Punkt, der war auch wichtig bei den Verhandlungen mit der BPG, also nicht mehr BPG, United Waterways. Heute, die BPG ist ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen, die Angestellten sind privatrechtlich angestellt nach Marktbedingungen. Das heisst, im Gastronomiebereich, der allgemeingültige GAV ist gültig heute und der ist auch gültig, wenn der Besitzer / die Besitzerin wechselt, das ist egal, ob es ein Privateigentum ist oder ein staatliches, dieser GAV gilt auch in Zukunft. Das nautische Personal, da ist eher das Problem, die Leute zu finden. Da gibt es einen Arbeitsmarkt, da muss ein Anbieter attraktiv genug sein, damit er die Matrosinnen und Matrosen, die Kapitäninnen und Kapitän überhaupt findet. Mit United Waterways haben wir eine Gesellschaft, die auch nautisches Personal ausbildet und es gelten die branchen- und ortsüblichen Bedingungen. Man kann nicht irgendjemanden hierherbringen, die Schiffe fahren zu lassen und zu einem schlechten Lohn zu bezahlen, das geht nicht, rechtlich nicht, das wird entsprechend kontrolliert. Und es gibt eine Kündigungsfrist von drei Jahren, ja, die gibt es, um Sicherheit zu geben dem Personal, im Stand-Alone gibt es diese Sicherheit nicht. Also das ist einfach eine zusätzliche Sicherheit, die es gibt für diese drei Jahre, um auch diesen Change, um die Akzeptanz zu finden, auch bei der Belegschaft, die auch Chancen erhält durch diese neue Eigentümerschaft.

Risiken, ja, es gibt Risiken, bei beiden Varianten gibt es Risiken, wie das Leben mit Risiken behaftet ist. Der Regierungsrat schätzt die Risiken bei einem Verkauf als deutlich kleiner ein. Wir sind nämlich den Risiken der Geschäftsentwicklung, der Marktentwicklung nicht mehr ausgesetzt, sondern das trägt der private Unternehmer. Falls es nicht funktioniert in den 12 Jahren und das Leistungsangebot nicht erbracht wird, können wir diese Gesellschaft für die gleichen 250'000 Franken zurückkaufen und das wieder zurückführen in eine staatliche Logik, wie wir sie die letzten Jahre geführt haben. Also auch dieses Risiko haben wir abgedeckt.

Und ja, ein Risiko gibt es auch beim Stand-Alone. Das sind auf der einen Seite die Marktentwicklung, die Kostenentwicklung und auch dort braucht es regelmässig Parlamentsentscheide. Alle fünf Jahre für den Staatsbeitrag für die beiden neuen Schiffe und auch dort weiss der Regierungsrat nicht, wie der Grosse Rat entscheiden wird. Also das Risiko für einen allfälligen Rückkauf und Weiterbetrieb, also Risiko, das ist ein parlamentarischer Entscheid, den Sie fällen können, aber auch bei den Leistungsbeiträgen besteht Ihre Kompetenz als Grosser Rat, diese Entscheide so zu fällen, wie Sie möchten, das dann einfach deutlich häufiger, als wenn die Schiffe nicht mehr dem Staat gehören.

Deshalb beantragt Ihnen der Regierungsrat, dieser Umwidmung zuzustimmen. Der Verkaufsvertrag ist ausgehandelt, wir können es dann umsetzen. Das ist die Variante, die Ihnen der Regierungsrat vorschlägt. Es ist ein wichtiges Angebot, aber nicht ein explizit Service Public, das der Staat erbringen muss, das Angebot kann sehr wohl auch von einem Privaten und vor



allem von einer grossen Firma, wo die BPG ein Teil ist von einem Grossen, erbracht werden. Deshalb bin ich froh, wenn Sie dieser Umwidmung heute zustimmen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Wir kommen zu den Fraktionssprechenden, Lorenz Amiet für die SVP.

Lorenz Amiet (SVP): Ich gebe es zu, es war taktisch wahrscheinlich unklug, genau nach Regierungsrat Kaspar Sutter hier das Rednerpult zu betreten. Ich muss jetzt mein Votum kurz gedanklich umschreiben, weil sehr vieles schon gesagt wurde, das auch ich berechnet habe. Auch in der SVP-Fraktion gab es die Sofortreaktion bei einzelnen, nein, das darf man ja nicht machen. Das gehört zu Basel, das gehört zum Kanton, das war schon immer so, das darf man auf keinen Fall privatisieren. Nun, in der Politik, neben Leber, Milz und Zwergfell, ist das Herz das wichtigste Organ. Bei gewissen Geschäften, insbesondere auch bei diesem, schadet es aber nicht, auch dem Hirn eine gewisse Bedeutung beizumessen und statt reiner Emotionalität auch ein bisschen Rationalität ins Spiel zu bringen. Rationalität bedeutet eben Zahlen. Im Detail haben Sie sie soeben gehört von Regierungsrat Sutter.

In der Summe rund 40 Millionen über 12 Jahre, ohne die Teuerung einzurechnen. Rund 3.3 Mio. Franken pro Jahr, das ist die Preisdifferenz zwischen dem Verkauf und dem Weiter-wie-bisher-Betrieb. 3.3 Mio. Franken pro Jahr. Überlegen Sie sich mal, wie viele gescheite, von mir aus auch dumme Sachen, man mit 3.3 Mio. Franken Staatsgeld anstellen kann. Über die Budgetpostulate werden wir ja später noch reden. Diese Zahl, auch das hat Regierungsrat Sutter gesagt, ist in Verbindung zu setzen mit dem Kaufpreis. Der Kaufpreis wirkt tief, auch das wurde bei uns bemängelt, aber er ist nicht tief, er ist überhaupt nicht tief im Vergleich zu den Opportunitätskosten. Betriebswirtschaftlich ist diese Lösung schlicht und einfach eine Glanzlösung.

Regierungsrat Sutter hat mit Recht das Thema der kritischen Grösse angesprochen. Wenn Sie ein Restaurant betreiben mit sechs Plätzen, dann können Sie so gut kochen, wie Sie wollen, Sie werden nie profitabel werden. Wenn Sie ein Hotel haben mit 12 Zimmern, ist wahrscheinlich Franz-Xaver Leonhardt der Einzige, der das profitabel betreiben könnte. Oder gehen Sie davon aus, dass das Joggeli mit dem FCB 1'000 Sitzplätze verkaufen könnte, keine Chance, damit profitabel zu werden. Das ist die Problematik der BPG. Man mag sich verbessert haben, man mag sehr vieles sehr gut machen mittlerweile, das will ich gar nicht beurteilen, die Gesellschaft hat mit zwei Schiffen, die Gesellschaft hat mit einem Betrieb ausschliesslich auf dem Rhein und ausschliesslich in Basel keine Chance. Die Käuferin betreibt 120 Schiffe, da sprechen wir von Skaleneffekten. Nicht nur rein finanziell, es ist nicht nur so, dass Sie die IT und die Marketingabteilung für diese Gesellschaft für alles gemeinsam betreiben können, sondern vor allem auch für das Personal. Weil sie können rangieren, sie bieten Jobs an, vielleicht einer Nachwuchsführungskraft, die bisher irgendwo im mittleren Management war, können sie anbieten, dass diese Person verantwortlich wird für den Teil Flusswirtschaft oder umgekehrt, der Chef der Flusswirtschaft ist irgendwann Chef über 120 Schiffe statt über zwei Schiffe. Und vor allem, die Leute haben eine gewisse Sicherheit, die haben die Sicherheit, dass ihre Jobs nicht, nachdem die Staatsbeitragsperiode von fünf Jahren abgelaufen ist, alle vernichtet werden. Also auch für das Personal ist es betriebswirtschaftlich eine viel spannendere Lösung, wenn wir heute diesem Verkauf zustimmen.

Soweit zum Hirn, aber auch das Herz kommt zum Zug, meine Damen und Herren. Es ist eine Basler Lösung. Der Käufer kennt die Gesellschaft, kennt unsere Stadt, kennt die Verhältnisse hier, weiss, worauf er sich einlässt. Es ist eine Lösung mit überraschend vielen Garantien, dass wir so viele Garantien über so lange Zeit bekommen, insbesondere dort, wo sie wirklich nötig sind, Regierungsrat Sutter hat erklärt, weshalb es bei den Jobs gar nicht nötig ist, mehr Garantien zu bekommen, weil der Markt hier zugunsten der Mitarbeitenden funktioniert, GAV, usw., und dass wir eine Lösung haben mit einer Geschäftsidee, die stimmig ist, bei der das Angebot nicht verkleinert werden darf, im Gegenteil davon auszugehen ist, dass das Angebot noch grösser wird, das sind alles Argumente, die auch das Herz zum Jubeln lassen müssen. Ich neige ja nicht zur Euphorie und ich neige schon gar nicht dazu, sozialdemokratische Regierungsräte allzu überschwänglich mit Komplimenten zu überhäufen. Hier mache ich eine Ausnahme. Ich gratuliere Regierungsrat Sutter, dem Regierungsrat als Ganzes, als Gremium zu diesem Deal. Ja, wir haben jetzt gehört, es ist vielleicht auch etwas Glück im Spiel und man hat das als Vorschlag an die Regierung herangetragen, aber ich schlage vor, nehmen Sie das Kompliment an, so viel kommen ja von mir nicht zu Ihnen, Regierungsrat Sutter.

Weder Herz noch Hirn, meine Damen und Herren, können die dogmatische Fundamentalopposition der WAK-Minderheit, sprich der Ratslinken nachvollziehen und dogmatische Fundamentalopposition ist es. Es geht schlicht um das Prinzip, der Staat darf nichts verkaufen, das ihm gehört, Punkt. Andere Argumente, die Sinn machen, habe ich bis jetzt weder gelesen noch gehört. Stimmen Sie also, geschätzte Damen und Herren, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zu und sichern Sie damit für die Gesellschaft mindestens die nächsten 12 Jahre, mit grosser Wahrscheinlichkeit eine viel, viel längere gute Zukunft, weil die Alternativen kosten nicht nur einfach viel Geld, Alternativen sind auch der Konkurs der Gesellschaft, das darf man nicht ausschliessen, oder dass wir schlicht und einfach etwas durchfüttern mit abnehmender Produktivität, mit reduziertem Angebot, weil wir es uns irgendwann schlicht nicht mehr anders leisten können.



Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Fraktionssprecher für die FDP ist Luca Urgese.

Luca Urgese (FDP): Alle sagten, das geht nicht, dann kam einer, der wusste das nicht und hat es einfach gemacht. Dieser eine ist heute Robert Straubhaar. Über Jahre sagte man uns, kein Privater könne Schifffahrt auf dem Rhein kommerziell erfolgreich betreiben. Jetzt haben wir jemanden, der kommt und sagt, ich kann das und ich will das machen. Ich denke, wir alle hier drin haben ein gemeinsames Anliegen. Wir wollen ein gutes Schifffahrtsangebot auf dem Rhein, das den Bedürfnissen der Menschen entspricht. Wie erreichen wir das? Die Geschichte der BPG kann man leider nicht als Erfolgsgeschichte bezeichnen. Davon zeugen nicht nur Darlehen, die wir der BPG erst geben und dann abschreiben mussten, davon zeugt auch das Ringen über zusätzliche Staatsbeiträge, dass wir in diesem Gremium immer wieder hatten. Wir mussten uns angesichts der schlechten Zahlen in einem Detaillierungsgrad mit der BPG auseinandersetzen, der für uns eigentlich zu tief war, aber er war nötig aus Verantwortung gegenüber den Steuerzahlenden.

Wir können mit der aktuellen Situation nicht zufrieden sein. Die BPG, das haben wir von meinem Vorredner gehört, ist gefangen in ihrer Struktur, in ihrer Grösse und ihrem Eigentumsverhältnis. Nur dank massivem Druck, den wir das letzte Mal aufbauen mussten, kam es zu leichten Verbesserungen. Heute aber haben wir die grosse Chance, das zu durchbrechen. Heute können wir der BPG neue Möglichkeiten eröffnen. Wir können erstens der BPG ermöglichen, von den grossen Erfahrungen von United Waterways zu profitieren, die schon in anderen Städten konkret bewiesen hat, dass sie erfolgreich Flussschifffahrt in Städten betreiben kann. Wir können zweitens der BPG ermöglichen, als Teil eines grösseren Unternehmens Skaleneffekte zu nutzen, Kosten zu sparen und damit wirtschaftlich erfolgreich zu werden. Das ist in der jetzigen Struktur, auch das haben wir gehört, einfach nicht möglich. Ohne Grösse, keine Skaleneffekte.

Wir können drittens der BPG ermöglichen, ihr Angebot auszubauen und damit mehr Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen, als das heute der Fall ist. Und all dies mit einer Garantie nicht nur für den Betrieb, sondern auch für das Personal. Wer von uns weiss denn schon, was in 12 Jahren ist? Ein Unternehmer, der bereit ist, eine Betriebsgarantie für 12 Jahre abzugeben, muss zutiefst überzeugt sein von seinem Vorhaben. Und wo bitte bekommen Sie als Arbeitnehmer eine Arbeitsplatzgarantie für drei Jahre und das erst noch in dieser wirtschaftlich herausfordernden Zeit? Die implizit geäusserte Erwartung, die Arbeitsplatzgarantie müsse ebenfalls zwölf Jahre betragen, scheint mir doch sehr realitätsfremd zu sein.

Natürlich kann man sich auf den Standpunkt stellen, Privatisierungen seien aus Prinzip abzulehnen, so wie es die Linke heute tut. Lehnen Sie die Umwidmung heute ab, bedeutet das jedoch, die BPG in den Fesseln des Status quo zu belassen. Das bedeutet ein Durchwursteln wie bisher, ohne grössere Entwicklungsmöglichkeiten und ohne Ausbau des Angebotes. Denn die Eigentümerschaft durch den Kanton bedeutet, dass die Politik das Angebot bestimmt. Können wir das wirklich besser als ein Schifffahrtsunternehmer? Ich denke, die Vergangenheit hat gezeigt, dass dem nicht so ist. Zudem hat die Politik, dieser Grosse Rat, vor nicht allzu langer Zeit entschieden, dass sie das heutige Angebot gar nicht ausbauen will. Ich erinnere daran, dass wir vor nicht allzu langer Zeit einen Ausbau in Form von Vaporetti abgelehnt haben, die SP hat das einstimmig abgelehnt mit der Begründung, man wolle den öffentlichen Verkehr nicht konkurrenzieren und auch mein Nachredner hat sich in den Medien entsprechend geäussert.

Lehnen Sie heute die Umwidmung also ab, dann bedeutet das Stillstand für die nächsten Jahre, den Preis für diesen Stillstand zahlen wir, die Steuerzahlenden. Die FDP entscheidet sich klar dafür, der BPG die Perspektive zu geben, eine weitere Erfolgsgeschichte von United Waterways zu werden. Davon profitieren wir alle durch ein besseres Angebot, durch eine Entlastung der Staatskasse und durch eine Schifffahrt auf dem Rhein, die so ausstrahlen kann, wie wir uns das schon lange wünschen. Die FDP-Fraktion unterstützt daher die vom Regierungsrat beantragte Umwidmung und bittet Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Fraktionssprecher für die SP ist Ismail Mahmoud.

Ismail Mahmoud (SP): Ich sehe es ein bisschen anders, ich sehe es ganz anders, und zwar reden wir heute über Grundsätzliches. Es geht um die Privatisierung, es geht darum, wollen wir Einfluss, den wir jetzt haben, wollen wir den abgeben, es geht darum, wollen wir Verantwortung, die wir wahrnehmen sollten, abschieben und es geht um Kontrolle, die wir jetzt noch haben, wollen wir das abgeben oder nicht und das Ganze für den nicht nur kleinwirkenden, sondern der ist wirklich sehr klein, Preis von 250'000 Franken. Denn es geht nicht nur um das defizitäre Unternehmen, das ist momentan so, die BVG hat ihre Probleme, aber es gibt auch andere Gründe, warum diese Firma momentan defizitär unterwegs ist.

Es ist eine Firma, ein Unternehmen, die enorm wichtig ist für diesen Kanton. Das habe ich selbst gemerkt, ich habe es selbst nicht gedacht, aber ich habe es selbst gemerkt im Vorlauf dieser Sitzung, wie viel Nachfrage es gibt. Ich dachte, es gibt viel grössere Geschäfte, aber nein, es besteht ein Interesse, es ist emotional und es ist wichtig und identitätsstiftend für unseren Kanton. Und uns ist es ja auch wichtig, dass wir gute öffentliche Angebote haben, dass wir gute touristische Angebote haben



und das geben wir jetzt aus der Hand und das liegt komplett quer in der Landschaft. Eine gute touristisch genutzte Infrastruktur geben wir ab für 250'000 Franken und den eben genannten Einfluss und die Verantwortung, das alles geben wir ab.

Die Kontrolle ist, wie gesagt, weg, die Kontrolle vor allem auch über die Preispolitik ist auch weg. Während wichtige Eckpunkte gesichert wurden, ist die Preispolitik nicht gesichert und schon jetzt können sich nicht alle eine Fahrt auf dem Rhein leisten. Es ist nicht gesagt, aber das Risiko, dass sich das verschärft, dass die Preispolitik nicht in eine positive Richtung geht für Menschen mit weniger Einkommen, dieses Risiko gehen wir ein mit dem Verkauf.

Kurz zu den Arbeitsbedingungen. Das Angebot wurde für 12 Jahre gesichert, das kann man an dieser Stelle auch sagen, ist eine gute Verhandlungsleistung, aber ich stelle mir schon die Frage, warum dann die Arbeitsbedingungen nicht auch länger gesichert wurden. Man entlässt die Arbeitnehmenden in eine Unsicherheit und es ist einfach ungenügend, wenn man es gegenüberstellt gegen die Sicherung von den zwölf Jahren.

Und jetzt zur Alternative der Kommissionsminderheit respektive auch den Vorschlag der Regierung. Das ist kein Luxusprojekt, es ist wirklich kein Luxusprojekt. Es geht um die Sicherung von einem wichtigen öffentlichen Angebot, von einem touristisch genutzten Angebot, das uns ja eigentlich allen auch wichtig sein sollte, und von einem sozial identitätsstiftenden Angebot. Das ist es, worüber wir reden. Und eine Million pro Jahr, das müssen wir auch mal in Relation setzen zu anderen Betrieben, die wir hier drinnen in diesem hohen Hause schon beschlossen haben, das ist absolut möglich für die nächsten paar Jahre, dieses Unternehmen zu stabilisieren. Und dann haben wir aber auch Ansprüche, also das müssen wir schon sagen. Wenn wir nicht umwidmen und nicht verkaufen und die Beiträge erhöhen, dann haben wir auch Ansprüche an die BPG. Sie soll sich weiterentwickeln, sie soll Synergien nutzen, das wollen wir schon, aber es ist ja schon eine lustige Geschichte, dass wir sagen, ja, die haben ja nichts gemacht, Innovationsmangel und so, und man hat sie aber bewusst unterfinanziert vor ein paar Jahren. Also das müssen wir ja schon sehen, es gibt ja schon einen Grund, warum die BPG nicht dort steht, wo sie jetzt ist. Sie wurde bewusst unter Druck gesetzt und unterfinanziert.

Und zum Schluss möchte ich Ihnen noch eine Frage mitgeben. Das Angebot ist für 12 Jahre gesichert. 12 Jahre sind sehr, sehr lang und United Waterways, ich möchte ihnen gar nichts unterstellen, ich gehe davon aus, die haben die besten Absichten, dieses Unternehmen gemäss einer Basler Lösung weiterzuführen, aber in 12 Jahren, was ist in 12 Jahren? Wir wissen es alle nicht, aber ich kann Ihnen versichern, in 12 Jahren muss sich dieses Parlament wieder damit auseinandersetzen. Wir wissen nicht, in welche Richtung das geht, wir wissen nicht, wo die Schiffe sein werden, ob es das Angebot dann noch gibt, verringert, das wissen wir alles nicht. Und diesen Trade-off sind Sie bereit einzugehen. Und das ist wirklich, wirklich schade.

In diesem Sinne, bitte folgen Sie der Kommissionsminderheit, erhöhen Sie den Beitrag und sichern Sie dieses Angebot.

Balz Herter, Grossratspräsident: Es gibt eine Zwischenfrage von Lorenz Amiet. Diese wird entgegengenommen.

Lorenz Amiet (SVP): Herr Mahmoud, auch Sie möchten Synergien nutzen, wenn es in Staatshand bleibt. Auf dem Bielersee, Genfersee oder Zugersee?

Ismail Mahmoud (SP): Erstens möchte ich mir nicht anmassen zu sagen, was die BPG genau tun sollte, aber Synergien können weitaus anders genutzt werden, zum Beispiel auch der öffentliche Verkehr und allgemein.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Fraktionssprecher für die GLP ist Niggi Rechsteiner.

Niggi Daniel Rechsteiner (GLP): Zu meinem Vorredner möchte ich gerade noch Bezug nehmen zur Preispolitik. Ich finde 50 Franken für eine Fahrt nach Rheinfelden und zurück auch sehr teuer, aber so wie ich mich erinnere, war vom künftigen Betreiber zu erfahren, dass er es auch zu teuer findet und es günstig anbieten möchte. Dies nur ein kleiner Einschub.

Die Schifffahrt ist Teil der Basler Tradition und die lokale Passagierschifffahrt ein unverzichtbares Angebot für unsere Stadt, das haben wir auch schon gehört. Die Basler BPG ist dabei ein bedeutender Akteur. Ihre Ausflugs- und Charterfahrten erfreuen sich grosser Beliebtheit und werden von der Bevölkerung wie von Gästen vielseitig genutzt. Es ist daher unser gemeinsames Ziel, dieses Angebot zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die vom Grossen Rat im Juni 2024 gewährte Finanzierung der BPG läuft Ende 2025 aus. Ab 2026 braucht es eine neue Grundlage für die Zukunft der Gesellschaft. Die Fraktion der GLP sah stets ein Potenzial in der BPG, war aber auch kritisch gegenüber deren Entwicklung. In jüngster Zeit



hat sich die BPG positiv entwickelt, die Zahlen sind besser als in den Vorjahren, was auf eine angepasste Strategie, verbesserte Abläufe, aber auch weniger wetterbedingte Ausfälle zurückzuführen ist.

Seit Jahrzehnten ist die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft ein geschätztes Angebot, doch heute stehen wir vor einer Grundsatzentscheidung und diese ist, soll der Kanton weiterhin erhebliche Mittel in eine kleine und strukturell tendenziell defizitäre Gesellschaft investieren oder die Chance nutzen, die sich mit dem Angebot von United Waterways eröffnet. Die Ausgangslage ist klar, trotz Strategieprozess und Verbesserung konnte die BPG ihre kritische Grösse nicht verändern, was auch nicht zu erwarten war. Der Betrieb bleibt kostenintensiv, die Ertragschwankungen sind erheblich und die Investitionsbedarfe für Schiffsantriebe und Infrastruktur sind hoch. Es ist schwer abzuschätzen, wie sich der Betrieb in dieser Grösse weiterentwickeln kann.

Für die Jahre 2026 bis 2030 wären jährlich rund 1 Mio. Franken Betriebsbeitrag sowie eine Kapitalerhöhung von 1.5 Mio. Franken nötig, ohne Garantie, dass sich die strukturellen Probleme lösen. Demgegenüber steht das Angebot von United Waterways, ein erfahrener, international tätiger Konzern mit Sitz und Verankerung in Basel, der Knowhow, Synergien und Skaleneffekte einbringt, die eine kleine kantonale Gesellschaft nie erreichen kann. Die Betriebsgarantie über 12 Jahre, das Rückkaufsrecht, die Besitzstandswahrung für das Personal und die Verpflichtung zur CO₂-Neutralität bis 2037 sind starke Sicherheiten. Sie schaffen Vertrauen, dass die Personenschiffahrt nicht verschwindet, sondern sich weiterentwickelt mit einem ganzjährigen Angebot, neuen Kooperationen und einer stärkeren touristischen Positionierung Basels.

Natürlich gibt es Risiken. Der Verkaufspreis ist relativ niedrig, die Einflussmöglichkeiten des Kantons nehmen ab und nach Ablauf der Garantie bleibt eine gewisse Unsicherheit. Doch diese Risiken sind begrenzt und durch vertragliche Mechanismen abgedeckt. Die Alternative, eine massive öffentliche Finanzierung ohne Aussicht auf Kostendeckung, ist weder nachhaltig noch verantwortbar. Die BPG bleibt ein Stück Basler Identität, doch Identität entsteht nicht durch Eigentumsverhältnisse, sondern durch erlebte Qualität und die Tatsache, dass die Schiffe weiterhin am Rheinknie fahren werden. Mit United Waterways hat die BPG die Chance, diese Qualität unserer Schifffahrt auszubauen und den Rhein für Bevölkerung und Gäste noch attraktiver zu machen, ohne dass der Kanton weiterhin Millionen investieren muss.

Wie schon 2024 setzt sich die Fraktion der Grünliberalen für das langfristige Überleben der BPG und der Personenschiffahrt auf dem Rhein ein. Die Weitergabe des Unternehmens ist ein grosser Schritt, der umsichtig abgewogen werden muss. Für uns überwiegen die Vorteile klar. Den Verkauf sehen wir nicht als Verlust, sondern als eine Chance für die Zukunft der Personenschiffahrt in Basel. Die Fraktion der Grünliberalen empfiehlt daher, der Umwidmung der Aktien und dem Verkauf an United Waterways zuzustimmen. Wir tun dies nicht nur im Sinne einer liberalen Politik, die den Staat auf seine Kernaufgaben konzentrieren lässt, sondern auch im Sinne einer progressiven Politik, die Chancen nutzt und anstehenden Veränderungen mutig begegnet. Sollte die Mehrheit in diesem hohen Haus eine Umwidmung und somit den Verkauf ablehnen und die BPG im Eigentum des Kantons verbleiben, so müsste der Grosse Rat und insbesondere die Kommission nochmals die Gelegenheit erhalten, den Businessplan und die Ziele der Leistungsvereinbarung ausführlich zu diskutieren.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Fraktionssprecher für die GRÜNE/jgb ist Jérôme Thiriet.

Jérôme Thiriet (GRÜNE/jgb): Wie schon vor anderthalb Jahren, als wir zuletzt über die BPG diskutiert haben, geht es ja auch heute im Kern wieder um die Frage, ist das Angebot der BPG wichtig für Basel, muss es darum zwingend in unseren Händen bleiben und darf uns das auch etwas kosten. Oder ist es etwas, das wir eigentlich nicht unbedingt brauchen, das uns nur viel kostet und wir deshalb die Marke BPG und die dazugehörige Infrastruktur dringend verschern sollten, wenn sie dann jemand will.

Wir von der Fraktion GRÜNE/jgb erachten die BPG und das Angebot als ein wichtiges Puzzleteil der Identität von Basel-Stadt und stehen darum ganz klar auf der Seite der Kommissionsminderheit, die die BPG unter dem Dach des Kantons behalten will. An unserer Einstellung hat sich also nichts geändert seit der letzten Behandlung dieses Geschäfts. Wenn wir nämlich die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft heute verkaufen oder besser gesagt, um einen symbolischen Beitrag loswerden, dann geben wir das Stück Basel langfristig aus der Hand und damit auch die Möglichkeit, unseren Vater Rhein für alle Baslerinnen und Basler sowie für unsere Besucherinnen und Besucher auf dem Wasser erlebbar zu machen.

Die Mehrheit der Kommission ist zwar der Ansicht, und wie Lorenz Amiet sogar euphorisch, dass das Unternehmen BPG und das jetzige Angebot auch mit einem Verkauf an United Waterways respektive Floating Venues langfristig einen Teil des Stadtbilds und ein Angebot für die Bevölkerung und den Tourismus bleiben wird. Ich wünschte, ich könnte auch so euphorisch sein, aber wir haben da unsere Zweifel. Es gibt zwar die Übergangsbestimmung von 12 Jahren, in der die Schiffe weiterhin in Basel bleiben sollten und in einer ziemlich schwammig formulierten Form der Öffentlichkeit zugänglich bleiben müssen. Wie das Angebot dann allerdings genau aussieht, wissen wir nicht. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass es mehr Publikumsfahrten gibt, weil die ja erfahrungsgemäss nicht so gewinnbringend betrieben werden können wie die Charterfahrten.



Der mögliche Neubetreiber hat dann auch durchblicken lassen, dass es wahrscheinlich ist, dass die Schiffe häufiger verchartert werden, vor allem auch innerhalb von seinem grossen Firmenkonglomerat, sprich, dass Gäste, die mit den Hotelschiffen nach Basel kommen, dann gerade noch mit den BPG-Schiffen durch die Altstadt gefahren werden und das Münster anschauen können. Das könnte bedeuten, dass die Schiffe weniger für die Bevölkerung, aber auch weniger für Basler Veranstaltungen wie zum Beispiel das Bücherschiff zugänglich werden und dass das Publikumsangebot auf ein Minimum gemäss dieser Vereinbarung beschränkt wird. Fairerweise muss man auch sagen, dass im Hearing auch mehr Publikumsfahrten versprochen worden sind. Wie rentabel das ist, hat United Waterways aber gerade kürzlich im Rahmen der Vaporetti durchblicken lassen, wo es ganz klar geheissen hat, dass das die öffentliche Hand subventionieren muss, wenn man das möchte.

Und damit sind wir beim nächsten Punkt, bei den Schiffen. Dass man die einigermaßen rentabel betreiben kann, wenn man die Investitionskosten nicht hat, United Waterways kriegt den Rhystärn und Christoph Merian ja bekanntlich zu einem Symbolpreis, das leuchtet ein. Wie sieht es aber aus, wenn die die Lebensdauer einmal erreicht haben, wenn schon bei der Anschaffung von Vaporetti eine Subventionierung der Schiffe als notwendig betrachtet wird, wie sieht es denn bei Neuanschaffungen für die BPG aus? Gut vorstellbar, dass es dann einfach keine neuen Schiffe mehr gibt, wenn sich der Betrieb auf dem kurzen Rheinabschnitt als nicht rentabel herausstellt. Was wir eigentlich jetzt schon wissen, dass es das nicht ist. Wahrscheinlicher als ein neues Schiff ist fast mehr, dass der Rhystärn nach der 12-Jahre-Betriebsgarantie an andere Standorte in anderen Gesellschaften wie United Waterways abgezogen wird, beispielsweise nach Köln oder Düsseldorf, wo sie eine grössere Auslastung und Rentabilität erzielen können, und Christoph Merian ersatzlos stillgelegt wird. Dass in diesem Fall ein Rückkauf durch den Kanton mehrheitsfähig ist, halten wir für eine Utopie.

Nicht zu vergessen sind dabei die Angestellten der BPG, die haben, wie wir gehört haben, nur die nächsten drei Jahre Sicherheit, weiterhin für die BPG arbeiten zu können, zum gleichen Lohn. Was nachher passiert, ist unklar und es ist gut möglich, dass die Nutzung von Synergien im United Waterways-Konzern nicht zum Vorteil dieser Menschen sein wird.

Unter diesen Vorzeichen gibt es nach dem Ablauf der 12-jährigen Betriebsgarantie also absolut gar keine Sicherheit mehr, dass die Personenschifffahrt weiterhin im Sinne der Standortinteressen von Basel weitergeführt wird. Wir wissen es nicht, aber es ist durchaus denkbar, dass die BPG sich dann aus weniger rentablen Bereichen zurückzieht und sich mehr auf exklusive Angebote konzentriert, falls die Schiffe überhaupt in Basel bleiben, mit den entsprechenden negativen Folgen für die Basler Bevölkerung, aber auch für den Tourismus insgesamt. Für uns ist klar, eine lebendige, vielfältige und gut zugängliche Personenschifffahrt ist ein wichtiger Standortfaktor. Sie stärkt das Image von Basel als Kultur-, Kongress- und Tourismusstadt. Solche Standortfaktoren lassen sich nicht kurzfristig rechnen, sie wirken langfristig und gerade deshalb müssen sie uns etwas wert sein und gehören zwingend in die öffentliche Verantwortung.

Wir erkennen auch ausdrücklich an, dass in den letzten zwei Jahren bei der BPG viel richtig gemacht worden ist. Die Massnahmen, die im Strategieprozess definiert worden sind, zeigen Wirkung. Die BPG hat ihre Kostenstruktur verbessert, besonders in der Gastronomie und bei den Lohnkosten. Gleichzeitig ist es auf der Ertragsseite gelungen, den Umsatz pro Gast zu steigern. Besonders erfreulich ist die Entwicklung im 2025, neue Stadt- und Hafenrundfahrten sowie thematische Angebote haben zu einer positiven Nachfrage geführt. Gerade solche Angebote sind für den Tourismus Basel entscheidend. Sie schaffen Mehrwert, sprechen unterschiedliche Zielgruppen an und stärken so das Profil von Basel als vielseitige Destination. Der Geschäftsverlauf zeigt auf, die BPG ist auf dem richtigen Weg und die operative Führung leistet starke Arbeit. Gerade deshalb ist der Plan, die BPG jetzt zu veräussern, aus unserer Sicht schwer nachvollziehbar. Mit einem Verkauf würde der Kanton seine Einflussmöglichkeit auf die Ausgestaltung des touristischen Angebots nämlich aufgeben. Es gäbe keine Garantie mehr, dass ein Angebot mit touristischer, aber vielleicht geringer kurzfristiger Rentabilität weiterhin besteht.

Natürlich braucht es dafür auch ein stabiles finanzielles Fundament, wir haben es gehört von Regierungsrat Kaspar Sutter. Wir sind aber überzeugt, dass der erhöhte Betriebsbeitrag gut investiertes Geld ist. Er ermöglicht Planungssicherheit, Angebotsentwicklung und Qualität, alles Faktoren, die direkt zur Standortqualität beitragen. Gleichzeitig erwarten wir von der BPG, dass sie den eingeschlagenen Erneuerungskurs konsequent weiterverfolgt und Synergien mit privaten Partnern dort nutzt, wo es sinnvoll ist, gerade zum Beispiel mit United Waterways und seinen Hotelschiffgästen, das ist offenbar noch ein brachliegendes Potenzial.

Unser Fazit ist klar, die Privatisierung der BPG gefährdet langfristig ein zentrales touristisches Angebot und damit einen wichtigen Standortfaktor für Basel. Der Kanton würde für einen sehr tiefen Preis eine Institution und die zugängliche Infrastruktur aus der Hand geben, die massgeblich zur Attraktivität unserer Stadt beiträgt. In diesem Sinn beantragen wir Ihnen, dem Antrag der Kommissionsminderheit zu folgen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Es gibt eine Zwischenfrage von Frau Strahm. Diese wird entgegengenommen.



Andrea Strahm (Mitte-EVP): Jérôme Thiriet, was halten Sie davon, wenn sich der Kanton auch noch ein paar Helikopter zutun würde, um attraktive Rundflüge zu machen?

Jérôme Thiriet (GRÜNE/jgb): Da halte ich gar nichts davon.

Balz Herter, Grossratspräsident: Annina von Falkenstein für die LDP.

Annina von Falkenstein (LDP): Wir beraten heute nicht irgendein Geschäft, wir beraten einmal mehr die Zukunft der Ausflugschiffahrt auf dem Rhein und damit ein grosses und wichtiges Stück Basel. Ich sage es gleich zu Beginn ganz klar, wir müssen die BPG in und für Basel behalten, aber genau deshalb müssen wir heute Ja sagen zum Verkauf der Basler Personenschiffahrt respektive zur zugrundeliegenden Umwidmung der Aktien.

In den letzten Jahren hat sich etwas Grundlegendes verändert. Früher war im Rat klar, die Personenschiffahrt kostet Geld, viel Geld und wir nehmen das bewusst in Kauf. Dieses Selbstverständnis gibt es heute aus vielerlei Gründen nicht mehr. Vor knapp zwei Jahren haben wir erlebt, wie selbst eine bürgerliche Mehrheit, die hier drin auch nicht immer selbstverständlich ist, inklusive der GLP nämlich, diese hohen Kosten nicht mehr bedingungslos hingenommen hat, obwohl auch dort Konsens bestand, die BPG zu erhalten. Und genau hier liegt das erste zentrale Problem. Wenn der Verkauf heute scheitert, ist die Finanzierung der BPG morgen immer wieder Diskussionsthema, insbesondere wenn grössere Investitionen anstehen und das werden sie, wie wir von unserem Finanzminister sehr eindrücklich mit hohen Zahlen belegt bekommen haben. Dann beginnt ein wiederkehrendes Geschacher um Steuermillionen und diese Situation ist für die BPG und deren Entwicklung, die in den letzten Jahren sehr positiv zu verzeichnen ist, nicht zweckdienlich.

Das zweite Problem, die Flotte, da habe ich auch schon darauf angespielt. Bei der Christoph Merian laufen in absehbarer Zeit die Zulassungen aus und um sie weiter zu betreiben, sind hohe Investitionen nötig oder sogar ein Neubau, Neukauf. Die Kommissionsmehrheit hat es sehr klar benannt, wir sprechen von Investitionen im zweistelligen Millionenbereich, zusätzlich zu jährlich rund 1 Mio. Franken Betriebsbeitrag und wer weiss, vielleicht auch weiteren Kapitalerhöhungen in den jetzt zugrunde stehenden 12 Jahren. Wenn diese Investitionen nicht kommen, bleibt der BPG faktisch nur noch der Rhystärn und mit einem einzigen Schiff kann keine Personenschiffahrtsgesellschaft überleben, ausser mit massiven Subventionen. Und paradoxerweise ist dieses Schiff oft genau dann auf Kursfahrt, wenn man mit Charterfahrten viel Geld verdienen könnte. Das ist ein strukturelles Problem, kein Managementfehler und genau das beisst auch der hier vorhandene Konsens, dass wir die BPG ja eben auch den Baslerinnen und Baslern zur Verfügung stellen wollen und auch den hiesigen Touristen.

Drittens, und auch das ist entscheidend, leidet die BPG als staatliche Miniorganisation unter einem strukturellen Defizit. Sie muss Verkauf, Marketing, Buchhaltung, Personalwesen und IT selbst stemmen für eine sehr kleine Einheit, die je nach Investitionslage noch weiter schrumpft. Nach dem Verkauf würde genau das anders. Unter dem Dach von United Waterways werden diese Leistungen von einer bestehenden Administration mitgetragen. Die Kommissionsmehrheit spricht hier zu Recht von echten Skaleneffekten und Synergien, die der Kanton niemals herstellen kann und für deren Ersatz wiederkehrend Steuermillionen fließen müssten. Hier kurz zu meinem Vorredner der SP, ich komme nachher noch mehr auf Ihr Votum zu sprechen, Synergien fallen nicht einfach vom Himmel, die sind nicht einfach da. Man kann nicht schnippen und dann hat man die Synergien. Die wären bei United Waterways durch jahrzehntelanges Knowhow, durch professionelle Strukturen vorhanden in einem Rahmen, in dem wir sie nie und nimmer selbst erreichen könnten.

Ein vierter kleiner Punkt ist das Personal und die Wetterabhängigkeit, die wir in den bisherigen Ratschlägen auch immer nachlesen durften. Dort geht auch klar hervor, es braucht eine Flexibilität, die mit den Strukturen von United Waterways gegeben wäre und die die BPG bei bestem Willen nie selbst erreichen könnte. Wenn es zu wenig Wasser hat, hat man zu viel Personal, wenn es gut läuft, ein warmer Sommer, die Leute wollen auf den Rhein, eine Touristenwelle, dann hat man zu wenig Personal, das Einnahmepotenzial geht in die andere Richtung mit, das ist eine schwierige Situation.

Ein weiterer Punkt, den wir offen ansprechen müssen, betrifft den Antrag der Minderheit. Dieser will für weitere vier Jahre Geld sprechen, ohne dass eine vertiefte Berichterstattung durch die neue Geschäftsführung der BPG stattgefunden hätte in der Kommission. Das ist äusserst unseriös und unprofessionell, vor allem wenn man bedenkt, wie viel in der BPG gegangen ist, seit wir vor anderthalb Jahren hier zum letzten Mal debattiert haben. Das ist sehr bemerkenswert und auch höchst problematisch, denn damit wird implizit anerkannt, dass mit den heutigen Strukturen keine weiteren betriebswirtschaftlichen Verbesserungen mehr erwartet werden. Wer Millionen bewilligt, ohne Leistungsziele, ohne klare Erwartungen und ohne strukturelle Änderungen einzufordern, gibt faktisch das Bekenntnis ab, mehr Effizienz erwarten wir jetzt nicht mehr, wir sprechen ein bisschen von Synergien, aber der Kanton muss dann einfach bezahlen. Und genau das hat in den letzten Jahren im Grossen Rat keine Mehrheit mehr gefunden und dafür liegt heute eine gute Alternative vor. Und genau deshalb ist der Weg der Minderheit politisch nicht tragfähig und der Weg der Mehrheit, der vom Regierungsrat vorgeschlagen wird, ein



Win-win-win. Ein Win für die BPG, ein Win für die Kantonsfinanzen und das grösste Win für die Baslerinnen und Basler und Personen, die Basel gerne besuchen und den Rhein erleben möchten.

Ich gehe jetzt gerne noch ein bisschen auf die Argumente, die wir vorher gehört haben, ein und muss hier meine Notizen kurz neu büscheln, und zwar fand ich es recht spannend, dass die SP genannt hat, dass wir die Kontrolle abgeben, aber genau diese Kontrolle eben in Form eines Hearings oder eines kleinen Check-ins in der Kommissionsarbeit mit dem Leitungsteam der BPG nicht stattgefunden hat. Dann ist es einfach eine Scheinkontrolle und dann ist dieses Argument eigentlich nicht gültig. Zudem wurde davon gesprochen, wie wichtig und identitätsstiftend die BPG für Basel ist. United Waterways ist eine Unternehmung mit Sitz in Basel, mit jahrzehntelanger Erfahrung, mit positiven Business Cases, die sich genauso ausgewirkt haben, wie sie es sich vorgestellt haben. Wir verkaufen die BPG jetzt nicht irgendwo hin nach Usbekistan. Es ist ja der Sinn, dass das in Basel bleibt und dass es weiterhin die Basler Personenschiffahrt bleibt. Auch das fand ich ein bisschen strub.

Und die drei Jahre, die Sie kurz finden als Anstellungsbedingungen. Ja, wo genau gibt es drei Jahre Anstellungsbedingungen sonst? Nicht einmal im Kanton ist man so sicher, wie wenn man für einmal weiss, dass man drei Jahre lang sicher das Arbeitsverhältnis nicht verlieren kann. Es nimmt mich wunder, ob bei der Kurierzentrale die Arbeitsverhältnisse auf drei Jahre hinaus garantiert sind. Ich schaue zum grünen Vorredner, ich gehe nicht davon aus. Auch dass wir vom Regierungsrat gehört haben, der auch dem AWA vorsteht, dass durch Kontrollen sichergestellt wird, dass die Arbeitsverhältnisse nicht geltende Gesetze oder Gesamtarbeitsverträge verletzen, stimmt mich sehr zuversichtlich. Ich finde es ein wichtiges Bedenken, wir müssen es thematisieren, aber ich vertraue unseren staatlichen Strukturen, dass dorthin geschaut wird und dass, wenn Risikofaktoren wahrgenommen werden, sehr sauber und gründlich kontrolliert wird.

Die 12 Jahre, das finde ich wirklich auch ein schwieriges Thema, weil das ist eine lange Zeit, da gibt es viele Risiken. Wenige Unternehmer machen heute Prognosen, wo sie in 12 Jahren stehen mit ihren Firmen. Es ist eine so lange Zeit und wir haben jemanden, der sich darauf einlässt und wenn wir nach 12 Jahren Worst-Case als Kanton die BPG wieder zurückkaufen, weil es nicht klappt, dann sind wir im Prinzip mit jedem Preis, der unter 53.5 Millionen liegt, immer noch auf der Seite, wo wir Geld eingespart haben. Ich habe dort die Investitionsbeiträge, die wir grob genannt bekommen haben, reingerechnet, die Million pro Jahr und eine einmalige Kapitalerhöhung, wo ich auch nicht sicher bin, ob die wirklich einmalig bleiben wird, wenn wir die BPG behalten würden, und komme so auf diese 53.5 Millionen. Ich bin überrascht, dass der Regierungsrat die BPG nicht für einen symbolischen Preis von einem Franken an United Waterways weitergegeben hat. Möglich wäre es gewesen.

Das wären diese Punkte gewesen, ich bin also wirklich nicht überzeugt von diesen Argumenten aus der Kommissionsminderheit und möchte so jetzt wirklich noch einmal zusammenfassen, was wir mit einem Verkauf erhalten würden. Eine 12-jährige Betriebsgarantie in Zeiten, in denen viele Leute sich nicht einmal auf einen Einjahreshorizont auf die Äste hinauslassen wollen. Ein Rückkaufsrecht für den Kanton. Es ist also dann noch nicht das letzte bisschen Hoffnung verloren, wenn es nicht klappen sollte mit dem neuen Betreiber. Es wären keine Entlassungen und keine Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen für drei Jahre im Verkauf inkludiert und wir hätten ein klares Bekenntnis zu einem CO₂-neutralen Betrieb bis 2037 und Erfahrungen dazu, wie das klappen kann, Knowhow, an das wir anknüpfen können, und eine Unternehmung, die sich zu den Klimazielen des Kantons bereits im Vorfeld eines potenziellen Verkaufs bekennt. Das sind starke Argumente. Der Kaufpreis ist tief, ja, aber er widerspiegelt die Realität, ein hoher Investitionsbedarf, enge Auflagen, keine Subventionen mehr.

Deshalb bitte ich Sie, rein sachlich hier zuzustimmen und nicht auf die emotionale Rhetorik der Basler Dybli-Fans reinzufallen, sondern hier diesen guten Entscheid, der ein Win-win-win ist, heute anzunehmen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächste Fraktionssprecherin für die BastA ist Patrizia Bernasconi.

Patrizia Bernasconi (BastA): Die BastA hat immer an der BPG festgehalten. Der Grosse Rat hat 2022 bei der Leistungsvereinbarung einen Kompromiss beschlossen. Eine knappe Mehrheit wollte möglichst wenig Mittel sprechen, eine Minderheit, darunter auch meine Fraktion, wollte dem Antrag des Regierungsrates folgen. Das Resultat war eine auf zwei Jahre befristete und finanziell reduzierte Leistungsvereinbarung. Damit hat das Parlament der BPG Zeit gegeben, jedoch mit beschränkten Mitteln. Zeit gegeben, um ihre Strategie zu überarbeiten und sich weiterzuentwickeln. Der Grosse Rat hat aber nicht den Auftrag erteilt, die BPG zu verkaufen und dagegen wehren wir uns.

In der Zwischenzeit hat sich einiges verändert. Es gab einen Wechsel in der Geschäftsleitung. Dieser Abgang ist klar auf den Druck des Parlaments zurückzuführen. Wichtig ist jedoch, die BPG hat ihre Strategie überarbeitet und diese Entwicklung zeigt Wirkung, trotz beschränkter Mittel. Aber solche strategischen Neuausrichtungen brauchen Zeit und öffentliche Unterstützung, sicher aber keinen Verkauf. Ja, dieses Kaufangebot kommt sehr überraschend. Die United Waterways AG ist über ihre Tochtergesellschaft Floating Venues bereit, 100% der Aktien zu übernehmen.



Für meine Fraktion gibt es hauptsächlich vier wichtige Gründe, weshalb wir dieser Umwidmung nicht zustimmen können. Erstens, mit dem Verkauf der BPG verlieren wir die öffentliche und demokratische Kontrolle über die Personenschiffahrt. Das ist leider ein bekanntes Muster bei Privatisierungen. Auch wenn eine Betriebsgarantie für 12 Jahre vorgesehen ist, werden wir danach keinen Einfluss mehr auf das Fahrtenangebot und die Preispolitik haben. Und selbst wenn diese Privatisierungsstrategie scheitern würde, der Kanton Basel-Stadt hätte zwar das Recht, die BPG innerhalb dieser 12 Jahren zurückzukaufen, wir bezweifeln jedoch stark, dass ein solcher Rückkauf tatsächlich erfolgen würde.

Zweitens, die dreijährige Bestandsgarantie für das Personal ist ungenügend. Mit der Umwidmung wird diese Verantwortung an einen privaten Akteur abgegeben mit allen bekannten Risiken für das Personal. Wir teilen die Euphorie der SVP und den anderen Parteien absolut nicht.

Drittens, wir wollen nicht nur Unterhaltung-, Freizeit- und Charterfahrten, sondern auch mehr öffentlichen Verkehr auf dem Rhein. Auch wenn die United Waterway Shuttle-Schiffe auf dem Rhein plant, um Grenzgänger*innen aus Frankreich und Deutschland nach Basel zu bringen, bleibt doch die Finanzierung offen. Da müssten laut dem Hauptaktionär der United Waterway die Gemeinden einspringen. Das heisst also, dass trotz Privatisierung öffentliche Gelder fliessen sollen, wodurch Basel zahlt, ohne die volle Kontrolle zu behalten. Werden wir auch beim Ersatz der Christoph Merian für die Finanzierung gefragt werden? Wieso verkaufen wir überhaupt, wenn wir den Kauf von neuen Schiffen mitfinanzieren sollen?

Viertens, die United Waterways hat nicht nur 120 Schiffe, sie befindet sich auf Expansionskurs, nicht nur dem Wunsch nach Basel. Aber die Gesellschaftsstruktur der United Waterways ist für uns nicht übersichtlich. Diese Gesellschaft hängt ausserdem vom Hauptaktionär ab. Diese beabsichtigte Abhängigkeit der BPG von einer einzelnen Person stellt für uns ein erhebliches Risiko dar. Für uns hat die BPG eine klare öffentliche Nutzung. Sie ist nicht nur ein Wirtschaftsunternehmen, sondern erfüllt einen öffentlichen Auftrag. Sie sichert Mobilität, Tourismus und Lebensqualität. Das sind zwar weiche Faktoren, aber wichtige. Die BPG ist für uns kein Fass ohne Boden. Sie benötigt öffentliche Gelder, ja, aber im Vergleich zu anderen Aufgaben oder Infrastrukturprojekten sind diese Mittel überschaubar. Es handelt sich um einen jährlichen Betriebsbeitrag von rund einer Mio. Franken für einen wichtigen Teil des Basler Tourismus und der Identität der Bevölkerung mit dem Rhein.

Und kurz zum Argument von Luca Urgese, dass die BPG eine Belastung für den Steuerzahler ist. Die Finanzierung ist eine Art Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Mit dem gleichen Argument könnten wir die BVB oder sogar die Spitäler oder die Uni verkaufen. Die Situation bei der BPG hat sich in den letzten Jahren verbessert, trotz strengen finanziellem Korsett. Abläufe wurden optimiert und effizienter gestaltet. Wie bereits gesagt, Strategieänderungen brauchen Zeit und Unterstützung und wir sind bereit, diese Unterstützung zu leisten.

In diesem Sinne stimmen wir dem Antrag der Kommissionsminderheit zu.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Fraktionssprecher für die Mitte-EVP ist Daniel Albietz.

Daniel Albietz (Mitte-EVP): Um es vorwegzunehmen, die Fraktion Mitte-EVP unterstützt den Antrag der Kommissionsmehrheit und stimmt der beantragten Umwidmung der Aktien der Basler Personenschiffahrt vom Verwaltungsins Finanzvermögen zu. Ehrlich gesagt war auch ich überrascht, dass wir einem Vorschlag aus sozialdemokratischer Küche mal ohne Vorbehalte folgen können, und wir finden den Ansatz zukunftsrechtlich. Lassen Sie mich die für unsere Fraktion ausschlaggebenden Gründe wie folgt zusammenfassen:

Erstens stellt sich, und das war der Kern der Diskussion, die Frage der Staatsaufgabe und der staatlichen Verantwortung. Die Personenschiffahrt auf dem Rhein ist zweifellos ein geschätztes und ein identitätsstiftendes Angebot, aber sie ist bei allem Respekt keine Kernaufgabe des Staates. Es handelt sich um ein Freizeit- und Tourismusangebot, nicht um Grundversorgung und nicht um öffentlichen Verkehr. Der Kanton hat diese Aufgabe viele Jahre wahrgenommen, weil sich offenbar kein privater Betreiber fand. Das war im Grundsatz richtig, denn auch unserer Fraktion ist das Angebot der BPG wichtig. Heute aber liegt erstmals ein konkretes, tragfähiges und vertraglich abgesichertes Angebot eines erfahrenen privaten Unternehmens vor. In einer solchen Situation um jeden Preis an einer staatlichen Betriebsführung festhalten zu wollen, wäre aus unserer Sicht kaum zu rechtfertigen.

Das Interessanteste an der heutigen Debatte ist ja die Frage der Rolle des Kantons respektive des Staates bei Freizeitbeschäftigungen. Aus Sicht unserer Fraktion soll der Staat nicht selbst Unternehmer sein. Er kann das schlechter als Private. Wo strukturelle Defizite einer privaten AG im Eigentum des Kantons über Jahre hinweg mit Steuergeldern gedeckt werden müssen, stellt sich nicht primär eine soziale, sondern eine ordnungspolitische Frage. Eine grundsätzliche Skepsis gegenüber privaten Wirtschaftsakteuren und der Glaube, der Staat müsse Leistungen dauerhaft selbst erbringen und finanzieren, führen häufig dazu, dass unternehmerische Risiken verstaatlicht werden. Genau davon lösen wir uns mit diesem Entscheid in verantwortungsvoller Weise und übergeben die Aufgabe einem Privaten, der es nach unserer Auffassung kann.



Zweitens geht es um finanzielle Nachhaltigkeit. Die BPG ist trotz aller Bemühungen, trotz Strategieprozessen und Effizienzsteigerungen strukturell defizitär geblieben. Das ist kein Vorwurf an die Mitarbeitenden oder das Management, sondern eine Folge der Unternehmensgrösse, der hohen Fixkosten und der fehlenden Skaleneffekte. Wenn der Kanton Eigentümer bleibt, bedeutet das mit hoher Wahrscheinlichkeit jährliche Betriebsbeiträge in der Grössenordnung von rund einer Million Franken, zusätzliche Kapitalerhöhungen und mittelfristig Investitionen im zweistelligen Millionenbereich für Flotte und Infrastruktur. Für die Fraktion Mitte-EVP ist klar, dauerhafte Defizitfinanzierung ohne realistische Aussicht auf Eigenwirtschaftlichkeit widerspricht einer verantwortungsvollen Finanzpolitik. Wer entscheidet, muss auch das Risiko tragen und genau dieses Risiko wird mit der vorgeschlagenen Lösung konsequent auf einen privaten Akteur übertragen. Dass wir es einen Privaten machen lassen, ist gerade keine Aussage, dass das Angebot der BPG nicht wichtig sei, im Gegenteil.

Drittens, die Qualität des Angebots wird durch vertragliche Leitplanken gesichert. Ein zentraler Punkt für unsere Zustimmung sind die vertraglich vorgesehenen Sicherheiten. Es handelt sich hier nicht um eine unkontrollierte Privatisierung, sondern um eine klar strukturierte Übergabe mit Leitplanken. Diese Leitplanken sind im Ratschlag und im Kommissionsbericht abgehandelt. Ich wiederhole sie hier nicht, wir erachten sie als verlässlich. Diese Elemente stellen sicher, dass öffentliche Interessen gewahrt bleiben, ohne dass der Staat selbst Unternehmer spielen muss. Das ist aus unserer Sicht zielführend und verantwortungsvoll.

Viertens haben wir mit dem Vorschlag des Regierungsrats und der Kommissionsmehrheit die Chance für eine positive Entwicklung statt einer Verwaltung der aktuellen Mängel. Der Entscheid heute ist nicht primär eine Frage des Sparens, sondern eine Frage der Perspektive. Die Einbindung der BPG in eine international tätige Unternehmensgruppe eröffnet echte Entwicklungsmöglichkeiten, Synergien im Betrieb, professionelles Marketing, bessere Auslastung, ganzjährige Angebote. Das ist etwas, was der Kanton als Eigentümer realistischlicherweise nicht leisten kann und auch nicht leisten soll.

Zusammengefasst, die vorgeschlagene Lösung ist finanziell vernünftig, ordnungspolitisch sauber und vertraglich gut abgesichert. Sie entlastet den Staat nachhaltig, wahrt die Interessen der Bevölkerung und gibt der BPG eine realistische Zukunftsperspektive. Die Fraktion Mitte-EVP folgt deshalb der Kommissionsmehrheit.

Balz Herter, Grossratspräsident: Die Liste der Fraktionssprechenden ist erschöpft. Wir kommen damit zu den Einzelsprechenden. Als erstes hat sich Beda Baumgartner eingetragen.

Beda Baumgartner (SP): Ich möchte ansetzen bei dem, was Regierungsrat Kaspar Sutter gesagt hat, was ökonomisch Sinn macht und nicht Sinn macht und was gesagt wurde. Also einfach, um das hier mal klarzustellen, wir diskutieren weder über 42 Mio. Franken noch 53 Mio. Franken, sondern wir diskutieren über den Verkauf der BPG und eventuell den Betriebsbeitrag von einer Million Franken für die nächste Betriebsbeitragsperiode. Alle anderen Kosten, die Sie hier gehört haben, würden eventualiter nochmals in diesem Rat diskutiert. Das ist ja auch der Grund, warum gewisse Leute, das habe ich auch schon gehört, diese Gesellschaft am liebsten privatisieren und verkaufen würden, damit wir uns diese knappen und aufwendigen Diskussionen sparen würden. Aber das gehört auch zur Ehrlichkeit, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass wir hier über das diskutieren, was wir wirklich beschliessen im Rahmen dieses Geschäftes.

Dann das zweite zu progressiver Politik und Innovation. Ja, ich muss Ihnen schon sagen, wenn man 2025 sagt, die progressive und innovative Politik ist die Privatisierung eines öffentlichen Unternehmens, einer öffentlichen Institution, dann muss ich sagen, dann bin ich gern in der sogenannten dogmatischen Fundamentalopposition von Lorenz Amiet. Nur etwas noch zur dogmatischen Fundamentalopposition, all diese Punkte, die Sie gesagt haben mit den Leitplanken und das alles, was ja gesichert ist, das ist während 12 Jahren gesichert, liebe Kolleginnen und Kollegen, während 12 Jahren. Ich möchte die Krokodilstränen dann im 13. Jahr in diesem Saal nicht haben von Ihnen allen, wenn wir dann nicht das Angebot haben, das wir möchten für die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft.

Dann muss ich auch mal etwas klarstellen, der Zustand des Unternehmens, ich finde es schon ein bisschen dreist fast von bürgerlicher Seite. Vor zwei Jahren haben Sie einen Betriebsbeitrag bewilligt, der ganz klar zu tief war. Trotzdem hat das Unternehmen die Führungsebene gewechselt, das war eine klare Forderung von Ihnen, und hat auch den Turnaround geschafft. Dieses Unternehmen hat mit einem viel zu tiefen Betriebsbeitrag den Turnaround geschafft. Gehen Sie auf die Schiffe, die sind gut besucht. Es ist einfach ein falsches Bild, das von der BPG hier auch gezeichnet wird. Es ist einfach nicht so, dass wir hier einfach vor einem Scherbenhaufen stehen.

Und ja, wenn Sie komplett betriebswirtschaftliche Profitlogik anwenden wollen, dann müssen Sie sofort verkaufen. Machen Sie das sofort, aber dann sagen Sie das auch ehrlich. Die Preispolitik ist nicht gesichert im momentanen Vorschlag, ist einfach nicht so und wir können uns schon verlassen, was der Unternehmer gesagt hat. Wenn ich der Unternehmer wäre, der das Unternehmen kauft, dann würde ich Ihnen auch ganz viele Sachen sagen, die nicht schriftlich gesichert sind, weil ich ja diese Möglichkeit haben möchte, dieses Unternehmen zu bekommen. Es wäre auch ein bisschen strategisch sehr blöd von mir. Wir haben aber einmal ein erstes Anzeichen bekommen, in welche Richtung es gehen könnte, wenn Herr Straubhaar nämlich sagt, ja, wir könnten ja diese Vaporetti-Idee mal testen, aber es wäre gut, wenn die Vaporetti vom Staat



bezahlt würden. Ja, liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist die Ausgangslage, wie wir diese Privatisierung diskutieren und es gehört zur Ehrlichkeit auch dazu, dass eigentlich jetzt immer, seit ich in der WAK bin und wir dieses Geschäft behandelt haben, die bürgerliche Seite halt auch nicht bereit war, diesen Betrag zu sprechen, den die BPG braucht.

Dann Synergien. Es gibt ganz viele Sachen, die die neue BPG machen kann. Ja, dann ist meine Erwartung, dass sie auch auf die Privaten zugeht und diese möglichen Synergien nutzt, was ich halt nicht glaube und das glaube ich einfach nicht, nicht aus ideologischen Gründen, sondern weil ich überzeugt bin, dass jemand, der in der Marktwirtschaft als Unternehmer agiert, auch unternehmerisch denkt, glaube ich einfach nicht, dass er nach den Verpflichtungen, die er gemacht hat mit der Regierung, dass er dann nachher weitergehend etwas einfach aus, ich weiss nicht, Mäzenatentum zur Verfügung stellt oder dann einfach noch Rücksicht nimmt, was wir uns alle eigentlich vorgestellt haben, wie diese Basler Institution in privaten Händen weitergehen soll.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie müssen einfach fertig überlegen. Wenn wir dieses Unternehmen jetzt verkaufen, dann ist dieses Unternehmen verkauft und dann können Sie noch während den zwölf Jahren, wenn die Privaten es tatsächlich nicht schaffen, die Garantie einzuhalten, können Sie rückerkaufen. Aber nachher ist diese Einflussmöglichkeit weg oder, und das fand ich ja dann auch relativ treffend von Frau von Falkenstein, dann zahlen wir 53 Millionen, damit wir die BPG wieder haben können. Also Entschuldigung, irgendwann müssen wir schon ein bisschen eine Realitätsebene in diese Diskussion bringen. Sie wollen privatisieren, okay, aber dann stehen Sie auch zu den Folgen dieser Privatisierung.

Balz Herter, Grossratspräsident: Es gibt zwei Zwischenfragen von Herrn Amiet und Frau von Falkenstein.

Lorenz Amiet (SVP): Beda Baumgartner, Sie haben ein paar Mal von Ehrlichkeit gesprochen. Können Sie mir erklären, wo die Ehrlichkeit ist, gleichzeitig von einem Turnaround zu sprechen und gleichzeitig den Staatsbeitrag, also die Subvention und das Cash auf eine Million pro Jahr verdoppeln zu wollen?

Beda Baumgartner (SP): Ja, das kann ich sehr gerne. Ich war schon vor zwei Jahren für dieser Forderung und bin auch heute dafür. Wenn Sie innovativere Produkte bei der BPG entwickeln wollen, dann brauchen Sie mehr Spielraum, das wurde uns ausführlich dargelegt und das wäre jetzt nötig.

Balz Herter, Grossratspräsident: Annina von Falkenstein.

Annina von Falkenstein (LDP): Können Sie sich vorstellen, dass Sie mich falsch verstanden haben, weil ich nicht gesagt habe, dass wir es für 53 Millionen zurückkaufen, sondern dass alles, was darunter liegt, eigentlich eingespart wäre?

Beda Baumgartner (SP): Ja, dann habe ich Sie falsch verstanden, ich kann mir aber bei bestem Willen nicht vorstellen, dass wir diesen Preis, den wir jetzt nur symbolisch abgeben, dass wir den bezahlen werden.

Balz Herter, Grossratspräsident: Nächster Einzelsprecher ist Franz-Xaver Leonhardt.

Franz-Xaver Leonhardt (Mitte-EVP): Ich habe mir überlegt, soll ich was sagen, aber ich möchte was sagen, weil es nicht nur um den Kopf geht, um das Herz, Lorenz Amiet, sondern wir haben auch einen Bauch und gewisse Entscheidungen werden auch im Bauch gefällt. Beim Kopf ist es einfach, der Regierungsrat hat einen Ratschlag, der ist überzeugend. Der Minderheitsvorschlag hat keine wirklich gute Alternative und der Kopf sagt hier, ja, wir sollen das überweisen oder dem zustimmen. Beim Herz ist es etwas schwieriger. Wenn ich in den Saal schaue, es hat sehr viele Abwesende, die lieber Kaffee trinken, also so viel bluten tut es dann im Grossen Rat auch nicht, wenn ich mir die Beteiligung an dieser Diskussion anschau.

Im Bauch liegt es etwas schwer und ich ziehe einfach den Hut von dem unternehmerischen Mut des Käufers, der das Angebot hier macht. Weil in der ganzen Schweiz ist dieses Angebot auf einem öffentlichen Gewässer mit öffentlichem Teilangebot einfach nicht profitabel. Es gibt es nicht und wenn jemand kommt und sagt, er macht hier ein Geschäft, dann bin ich als Unternehmer etwas skeptisch, aber das ist eben das unternehmerische Risiko und er macht das Angebot, also wünsche ich ihm einfach ganz viel Erfolg und auch der Gesellschaft, die dann nach unserem Entscheid planen kann und ich hoffe natürlich aus touristischer Sicht, dass dieses Angebot attraktiver, vielfältiger wird.



Aber ich habe noch zwei Bemerkungen. Wir werden immer wieder für dieses Angebot auf unserem Rhein Geld in die Hand nehmen müssen, nämlich für Infrastruktur auf dem Land, zum Beispiel die Instandsetzung der Schiffflände. Also Geld wird es uns kosten, aber da können wir dann wieder diskutieren. Und ein zweiter Gedanke ist, wenn wir das privatisieren, sollten wir auch kleinen oder anderen Anbietern, die ein Geschäftsmodell haben, keine Steine in den Weg legen und ihnen mit der gleichen Offenheit auch diese Möglichkeit bieten, hier ein Geschäft zu machen, das schlussendlich unseren Bewohnerinnen und Bewohnern, den Besuchenden zugutekommt. Ich wünsche viel Erfolg und persönlich empfehle ich Ihnen jetzt, diesen Ratschlag zu genehmigen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Die Redner*innenliste ist erschöpft. Somit hat Kaspar Sutter das Wort.

RR Kaspar Sutter, Vorsteher WSU: Vielen Dank für diese intensive Diskussion über die BPG. Sie liegt uns alle am Herzen und egal, ob Sie der Mehrheit oder der Minderheit folgen heute, die BPG bleibt so bestehen als Aktiengesellschaft privatrechtlich mit dem heutigen Personal, das da ist mit den beiden Schiffen Rhystärn und Christoph Merian, Christoph Merian solange das noch möglich ist. Das bleibt bestehen, die Fahrten bleiben bestehen, so wie sie heute sind, die Firmen können weiterhin diese Charterfahrten buchen, sie als Publikum und die Einwohnerinnen und Einwohner können weiterhin das niederschwellige Fahrangebot nutzen. Das ist auch vertraglich festgeschrieben für diese 12 Jahre, ein niederschwelliges Fahrangebot ohne Konsumationsverpflichtungen. Es gibt auch ein klares mengenmässiges Mindestangebot, das ungefähr dem heutigen entspricht für die Hauptsaison, das ist alles fixiert, niederschwellig, ohne Konsumationszwang, das bleibt bestehen, das Herz und das Erlebnis des Rheins bleibt weiterhin da.

Zwei Punkte möchte ich hervorheben, die mir zu kurz gekommen sind in der heutigen Debatte. Das eine ist, die BPG bewegt sich in einem Markt von Angebot für unsere Einwohner*innen und für unsere Gäste. Niemand muss auf dieses Schiff gehen, man geht freiwillig, wenn man will, wenn das Angebot und der Preis stimmt. Das bedeutet einerseits für die heutige staatliche Lösung, ja, die Steuerungsmöglichkeiten sind da auch begrenzt. Das Unternehmen soll Angebote bringen, die eine Nachfrage finden und soll Angebote zu einem Preis bringen, die einerseits ihre Kosten decken, aber andererseits auch nachgefragt werden. Unter dieser Restriktion ist schon die heutige BPG. Wir haben hier drin nie die Fahrpreise bestimmt von der BPG, ja zum Glück auch nicht, weil der Preis muss dort liegen, dass es überhaupt nachgefragt wird und das wird auch für den zukünftigen Eigentümer, falls Sie dem zustimmen heute, der Fall sein, er muss ein Angebot bringen, das nachgefragt wird und er muss einen Preis bringen, der nachgefragt ist und das gibt automatisch Limitierungen. Weil wenn der Preis zu hoch ist, dann erlebe ich den Rhein im Rhytaxi oder ich sitze in einer Buvette und nehme nachher die Fähre. So simpel ist das.

Von dem her kann ich diese Ängste, dass der Preis da irgendwie nicht staatlich jetzt reguliert wird, die kann ich nicht nachvollziehen, weil wenn er zu hoch geht, dann kommt die Kundschaft nicht mehr, dann erlebt man den Rhein anders. Von dem her haben wir ganz bewusst nicht Preise fixiert, sondern ein Mindestangebot. Natürlich in der Hoffnung, dass das Angebot steigt und da haben wir auch die Zusage des Käufers, dass er das eher steigern will, weil das Geschäft ist fixkostenlastig, mit jedem Gast mehr auf dem Boot verdient er mehr Geld und die Kosten steigen nicht im gleichen Masse, weil die Grenzkosten verglichen zu den Fixkosten relativ tief sind. Das ist der Marktdruck, das ist ein Wettbewerb. Und das ist mir wichtig zu sagen, wir haben nicht ein natürliches Monopol, das wir regulieren müssen in den Preisen, sondern wir haben eine freie Entscheidungsmöglichkeit, unsere Gäste und unsere Einwohnerinnen und Einwohner, die hier die dämpfende Wirkung haben auf diese Preise. Und die BPG hat in der Vergangenheit die Preise auch schon angehoben, wo das möglich war und nötig war und durchsetzbar war.

Der zweite Punkt, der zu kurz gekommen ist, und das erstaunt mich, das ist die Dekarbonisierung. Die Basler Stimmbevölkerung hat entschieden, dass wir bis 2037 Netto-Null erreichen möchten. Das ist in vielen Bereichen gut aufgegleist. Bei der Schifffahrt ist das ziemlich anspruchsvoll, wir haben dort hohe Energiedichten. Diese Schiffe zu dekarbonisieren, ist eine Herkulesaufgabe. Und es ist klar, die Erwartung an die BPG, 2037 fährt die CO₂-frei und das ist keine einfache Aufgabe und ich bin froh, dass mit der möglichen neuen Eigentümerschaft jemand da ist, der schon ein Schiff hat, das CO₂-frei fährt, der Erfahrung hat und auch für die anderen Schiffe auf diesem Weg ist. Ich bin da sehr froh, dass diese Dekarbonisierung, da habe ich grösstes Vertrauen, als wenn wir als Kanton, wir haben noch nie ein Schiff dekarbonisiert, wenn wir als Kanton diese Schiffe dekarbonisieren müssen. Und ich habe wirklich gestaunt, dass die Dekarbonisierung heute in dieser Debatte nicht vorgekommen ist und ich finde das ein sehr wichtiger Bestandteil, war auch immer eine klare Bedingung in den Verhandlungen mit United Waterways, dass die Netto-Null bis 2037 erreicht werden muss. Und es bedingt in der Konsequenz auch, dass auch der Rhystärn nach 2037 nicht mehr fahren wird in Basel. Das heisst, wir müssen den auch, wenn es beim Staat bleibt, abschreiben bis dann, weil spätestens dann, wenn wir weiterhin eine Schifffahrt wollen, braucht es ein erneuerbar betriebenes Schiff, ein zweites, beide müssen dann erneuerbar sein.

Die lieben Vaporetti, ja, das ist so eine schöne Idee, die haben wir schon geprüft. Der Regierungsrat möchte das nicht, der Grosse Rat hat das das letzte Mal auch nicht gewollt, jetzt haben Sie nochmal einen Anzug überwiesen, wir werden das selbstverständlich wieder prüfen und darlegen, was das bedeuten würde an Kosten, an Aufwand, an Verlangsamung des



öffentlichen Verkehrs, das wird dargelegt werden. Aber dieser Entscheid ist ein völlig anderer. Ja, Herr Straubhaar hat hier eine Möglichkeit dargelegt, als Unternehmer sieht er Möglichkeiten, aber auch er sieht, dass das defizitär ist, so ehrlich ist er und wenn wir das wollen als Kanton und als Stadt, dann werden wir entscheiden müssen, ob wir das wollen, wie viel wir bereit sind zu bezahlen und wer das dann machen wird. All diese Entscheide sind da, hat nichts zu tun mit der heutigen Diskussion, einfach gar nichts.

Nochmals zum Preis. Wenn Sie heute nicht umwidmen, dann muss die Gesellschaft rekapitalisiert werden, schon alleine das kostet 1.5 Millionen, das absolute Minimum, das notwendig ist, also Cash-out für den Kanton von 1.5 Millionen an die BPG. Die ist notwendig, wenn Sie heute beim Stand-Alone festhalten möchten. Und ja, wenn wir einen Vertrag über 12 Jahre abschliessen, ich glaube, wenn wir diesen Case mit dem Stand-Alone mit der heutigen Situation vergleichen möchten, dann müssten wir auch auf der Kostenseite diese 12 Jahre anschauen und deshalb ist es korrekt, dass wir nicht nur die nächsten fünf Jahre an Betriebsbeiträgen anschauen. Wir wissen nicht, was in sechs Jahren ist, vielleicht ist ein tieferer Betriebsbeitrag möglich, was meine Hoffnung wäre, vielleicht muss der auch höher sein, das wissen wir heute nicht, das stimmt. Diese Exploration ist eine Schätzung. Aber dass es neue Schiffe braucht und dass die kosten werden, das ist eine Tatsache und da wird es den Grossen Rat und den Kanton brauchen, wenn es beim Staat bleibt, das wird die BPG im Stand-Alone nicht alleine finanziert bekommen. Also diese Kosten, das wissen wir heute schon, wenn wir dieses Angebot möchten, auch nach 2037, brauchen wir zwei erneuerbare Schiffe und die wird der Kanton finanzieren müssen. Also diese Kosten, die kommen. Das wissen wir heute und ich glaube, es ist wirklich fair, wenn man diese Kosten vergleicht zwischen dem Stand-Alone und einer Umwidmung heute.

Zwölf Jahre, ich finde das auch eine lange Zeit, für ein Unternehmen sowieso, aber auch für unseren Kanton. Wir sehen in den 12 Jahren, ob die United Waterways das schafft, ihr Versprechen einlösen kann, wenn nicht, kaufen wir es zurück für 250'000 Franken und können es wieder selber machen und mit Staatsbeiträgen machen. Ja, das ist die Rückfalloption, die bleibt bestehen, aber wenn das Unternehmen das 12 Jahre schafft, dann bin ich ziemlich sicher, dass es auch im 13. Jahr funktionieren wird.

In diesem Sinne, nach Abwägung der Kosten, der Risikostruktur von beiden Varianten möchte ich Sie wirklich bitten, heute jetzt diese Möglichkeit, diese Opportunität wahrzunehmen und der Umwidmung dieser Aktien zuzustimmen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Für die Kommissionsminderheit hat Pascal Pfister das Wort.

Pascal Pfister (SP): Ich möchte hier nicht noch gross verlängern, weil wir kurz vor dem Mittag sind. Die verschiedenen Argumente wurden genannt. Was mir aber wichtig ist zu sagen, wir finden durchaus, dass es seriös ist, Ihnen diesen Antrag heute zu stellen, weil wir hier eine Vorgeschichte haben, nämlich, dass wir vor eineinhalb Jahren bereits den gleichen Antrag gestellt haben und Sie sich damals entschieden haben, die BPG an eine kurze Leine zu nehmen. Wir sind einfach in dieser Zeit von eineinhalb Jahren bestätigt worden, dass das Potenzial besteht, den Betrieb der BPG im Besitz des Kantons weiterzuführen, dass das eine Perspektive hat. Die Vorredner haben das erläutert. In diesem Sinne möchte ich einfach das nochmal sehr stark betonen, dass wir hier mit gutem Gewissen Ihnen diesen Antrag stellen.

Balz Herter, Grossratspräsident: Für die Kommissionsmehrheit hat Andrea Knellwolf das Wort.

Andrea Elisabeth Knellwolf (Mitte-EVP): Für die Kommissionsmehrheit hat die Debatte und vor allem auch die Ausführungen von Regierungsrat Kaspar Sutter noch einmal ganz klar aufgezeigt, dass es sich hier eigentlich um einen Glücksfall handelt, der doch sehr hoffen lässt, dass wir unsere Basler Personenschiffahrt weiterhin haben werden. Wir alle finden, es ist wichtig, dass diese bestehen bleibt. Die Uneinigkeit besteht darüber, wie viel das kosten soll und in welcher Organisationsform das zu geschehen hat und ich denke, mit der von der Regierung erarbeiteten Lösung, für die ich mich auch nochmal herzlich bedanke, besteht die allergrösste Chance, dass wir dieses wichtige Element für unseren Kanton, für unsere Stadt, für unsere Bevölkerung und Besuchenden weiter erhalten können.

Balz Herter, Grossratspräsident: Eintreten wurde nicht bestritten, Rückweisung nicht beantragt. Wir werden nun über beide Grossratsbeschlüsse eine Detailberatung durchführen und diese danach gegenüberstellen.

Detailberatung des Grossratsbeschlusses der Kommissionsmehrheit (Seite 11 des Berichts)

Titel und Ingress

Publikationsklausel



Detailberatung des Grossratsbeschlusses der Kommissionsminderheit (Seite 15 des Berichts)

Titel und Ingress

- Staatsbeiträge
- Erhöhung Aktienkapital

Publikations- und Referendums Klausel

Wir kommen damit zum Entscheid über den Grossratsbeschluss.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Grossratsbeschluss der Kommissionsmehrheit, Umwindung. NEIN heisst Zustimmung zum Grossratsbeschluss der Kommissionsminderheit, Staatsbeiträge.

Ergebnis der Abstimmung

49 Ja, 44 Nein, 3 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008019, 07.01.26 11:53:51]

Der Grosse Rat beschliesst

Zustimmung zum Grossratsbeschluss der Kommissionsmehrheit.

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie haben sich für die Variante der Kommissionsmehrheit entschieden mit 49 Ja-Stimmen gegen 44 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Wir kommen damit zur Schlussabstimmung.

Abstimmung

JA heisst Zustimmung zum Grossratsbeschluss, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

51 Ja, 43 Nein, 2 Enthaltungen. [Abstimmung # 0008021, 07.01.26 11:54:35]

Der Grosse Rat beschliesst

Die Aktien des Kantons Basel-Stadt der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) werden vom Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen umgewidmet.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Balz Herter, Grossratspräsident: Sie haben dem Grossratsbeschluss zugestimmt mit 51 Ja-Stimmen gegen 43 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen.

Schluss der 45. Sitzung

11:54 Uhr