

Ratschlag Nr. .9247..

betreffend

Nachtragskredit Nr. 2 zur

Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL

vom 27. Mai 2003

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 2. Juni 2003

1. Begehren

Wir beehren uns, Ihnen nachfolgend einen Nachtragskredit für die Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL mit einem Investitionsvolumen von CHF 2'800'000.00 inkl. MwSt, verteilt auf die Jahre 2003: CHF 1'400'000.00 und 2004: CHF 1'400'000.00 zur Bewilligung zu unterbreiten. Der Nachtragskredit wird im Rahmen des Budgets 2003/öffentlicher Verkehr (IÜL) kompensiert. Das Finanzdepartement hat den Ratschlag gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt geprüft.

2. Begründung

Das Fahrgastschiff MS STADT BASEL wurde 1970 in Betrieb genommen. Es befindet sich im Eigentum des Kantons Basel-Stadt, der das Schiff der Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft AG (BPG) unentgeltlich zum Betrieb zur Verfügung stellt. Bis zum heutigen Zeitpunkt hat die BPG die nötigen Unterhalts- und Instandstellungsarbeiten finanziert, obwohl ihr das Schiff nicht gehört. Mit seinen 33 Jahren steht das Fahrgastschiff MS STADT BASEL nun vor einer weiteren schiffstechnischen Untersuchung. Als Voraussetzung zur Erteilung der weiteren Fahrgenehmigung müssen die technisch-nautischen Anforderungen der aktuellen Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) erfüllt sein. Auch wenn diese Verordnung in gewissen Bereichen für ältere Schiffe Bestandesschutz zulässt, kann die künftige Zulassung nur dann sichergestellt werden, wenn das Fahrgastschiff MS STADT BASEL einer Totalsanierung unterzogen wird.

Der Verwaltungsrat der BPG hat das international anerkannte Ingenieurbüro für Schiffbau, D-53569 Unkel/Rhein, unter der Leitung von Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Stolle, mit der Abklärung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL beauftragt. Aufgrund einer umfassenden Prüfung kommt das Ingenieurbüro zum Schluss, dass das Schiff über eine solide Grundsubstanz verfügt. Eine Sanierung bei gleichzeitiger Verlängerung zur Erzielung der nötigen Stabilität nach RheinSchUO sei technisch machbar und finanziell zweckmässig. Die weitere Lebensdauer der sanierten Einheit werde voraussichtlich mindestens 20 Jahre betragen.

Die mit der Totalsanierung verbundenen Kosten von voraussichtlich CHF 2'800'000.00 kann die BPG aufgrund ihrer finanziellen Lage weder in Teilen noch gesamthaft zu ihren Lasten übernehmen. Eine Überwälzung der Kapitalkosten würde zu einer massiven Erhöhung des durchschnittlichen Jahresdefizits um rund CHF 250'000.00 auf CHF 750'000.00 führen. Aus einer unter Kapitel 5 „Wirtschaftlichkeitsbetrachtung“ aufgeführten Ergebnisveränderungsrechnung geht andererseits hervor, dass die ersatzlose Liquidation des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL unmittelbar mit sehr hohen Einnahmenverlusten und damit einer markanten Ergebnisverschlechterung des Unternehmens um ca. CHF 430'000.00 einherginge.

3. Umfang der Sanierung

Bevor das Fahrgastschiff MS STADT BASEL 1970 ihren Dienst aufgenommen hatte, gingen der Inbetriebnahme diverse budgettechnisch bedingte Anpassungen am ursprünglichen Bauprojekt voraus. Die einschneidendste Massnahme stellten die gegenüber dem ursprünglichen Projekt beschlossene Verkürzung des Schiffes um rund zehn Meter sowie der damit einhergehende Verzicht auf ein Sonnendeck dar. Die Einkürzung des Schiffes verursachte schon damals grosse Probleme beim Stabilitätsnachweis, obschon die zu jenem Zeitpunkt verbindliche RheinSchUO diesbezüglich wesentlich geringere Anforderungen stellte, als dies heute der Fall ist. Durch gezielte Ballastierung mit Sandsäcken und Bleibarren konnte das Schiff letztlich die damaligen Vorschriften erfüllen.

Die Grundsubstanz des Schiffes, d.h. das Kasko und der Aufbau sind nach wie vor in einem guten Zustand, wobei der Stabilitätsnachweis nach den Kriterien der heute geltenden RheinSchUO erbracht werden muss. Im Falle des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL kann die geforderte Stabilität nur dann erzielt werden, wenn das Schiff um ca. zehn Meter verlängert wird und damit „flotter“, also kursstabiler im Wasser zu liegen kommt. Als Nebeneffekt der Verlängerung ergibt sich die Möglichkeit, im Achterschiffsbereich ein Sonnendeck einzurichten.

Der Generalplan (Beilage) gibt Aufschluss über die projektierte neue Gestalt des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL. Gegenüber dem heutigen Zustand besticht das Schiff durch seine Eleganz, die im wesentlichen durch die Öffnung des Achterdecks, das als Sonnendeck genutzt werden kann, erreicht wird.

Der Innenausbau genügt den heutigen feuerpolizeilichen und sicherheitsbezogenen Anforderungen nicht mehr und muss komplett ersetzt werden. Alle beim Innenausbau neu zu verwendenden Materialien müssen schwer entflammbar sein und der Klasse B1/DIN 4102 entsprechen. Die Böden sowie die Decken und Wände im Unter- und Oberdeck müssen vollumfänglich saniert werden. Die Sanitäreinrichtungen sind den heute herrschenden Hygienebedürfnissen anzupassen.

Dasselbe gilt für einen Teil der hoffnungslos veralteten Kücheneinrichtung und das Mobiliar.

Die je zwei Hauptmotoren und Bordstromaggregate sind veraltet und reparaturanfällig, halten die aktuell vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte nur knapp ein, verbrauchen zu viel Bunkeröl und können aufgrund der eingestellten Ersatzteilproduktion nur noch beschränkt unterhalten werden. An deren Stelle hat eine moderne Motorisierung zu treten. Die Bedienung und Überwachung der Motoren, des Bugstrahlers und der Aggregate erfolgen künftig durch Einbau einer Überwachungsanlage im neu strukturierten Fahrstand.

Das gesamte Schiff soll entsprechend den heutigen Vorschriften schall- und wärmeisoliert werden. Die Lüftungsanlage bleibt unverändert bestehen und wird lediglich im Verlängerungsteil ergänzt.

Das gesamte Kasko und der Oberbau müssen vollständig gereinigt, sandgestrahlt, neu konserviert und gestrichen werden.

Gewisse Teile der Elektroversorgung sind an die heutige Technik anzupassen, insbesondere gilt es eine Notstromversorgung gemäss Vorschrift RheinSchUO einzurichten.

Mit der für die Zulassung zuständigen Schiffsuntersuchungskommission (SUK) und den involvierten Vertretern des Bundesamtes für Wasser und Geologie (BWG) wurden die vorgesehenen Sanierungsmassnahmen besprochen. Es wurde verbindlich festgehalten, dass die baulichen Massnahmen einerseits notwendig und andererseits in der präsentierten Form ausreichend für die Ausstellung eines neuen Schiffsattests nach geltender RheinSchUO seien.

4. Voraussichtliche Umbaukosten nach Baugruppen

Das Ingenieurbüro für Schiffbau hat die nachfolgend aufgelisteten approximativen Sanierungskosten ermittelt:

	in CHF
Schiffbau	
○ Verlängerung Kasko	233'000.00
○ Anpassung Achterschiff	84'000.00
Schiffsschlosserei	46'000.00
Schall- und Wärmeisolierung	181'000.00
Ergänzung Lüftung / Klimaanlage im Verlängerungsteil	143'000.00
Innenausbau	
○ Ausbau, Entsorgung alte Schalung und Isolierung	66'000.00
○ Haupt-, Ober- und Aussendeck, Sanitärräume	657'000.00
○ Kücheneinrichtung	100'000.00
○ Mobiliar	100'000.00
Konservierung	52'000.00
Hauptmotoren und Wellenanlagen	170'000.00
Hilfsmaschinen inkl. Abgasanlagen und Bugstrahler	175'000.00
Rohrleitungen	43'000.00
Bedienung und Überwachung; Elektroanlagen	139'000.00
Nicht nach Baugruppen erfasste Massnahmen in Sicherheit, allg. Reparaturkosten und Ersatz Verschleisssteile	268'000.00
Honorare und behördliche Abnahmen	145'000.00
Zwischentotal	2'602'000.00
MwSt 7.6 %	198'000.00
TOTAL Sanierungskosten	2'800'000.00

5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

5.1 Totalsanierung oder Neubau?

Generell gilt es, die oben aufgeführten Kosten von CHF 2'800'000.00 für eine Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL den voraussichtlichen Kosten für den Ersatz dieses Schiffes durch einen Neubau gegenüberzustellen. Die Kosten für einen gleichwertigen Neubau, der wie das sanierte Fahrgastschiff MS STADT BASEL für den Transport von 600 Passagieren zugelassen wäre und über 288 (nicht saniert: 240) gastronomisch nutzbare Innenplätze sowie 172 (nicht saniert: 28) Sonnendeckplätze verfügte, würden sich auf CHF 7'000'000.00 bis 9'000'000.00 belaufen, wie erste Grobabklärungen ergaben. Die Kosten für das 1992 in Dienst gestellte MS CHRISTOPH MERIAN, welches etwa über dieselben Kapazitäten wie das MS STADT BASEL verfügt, lagen seinerzeit bei ca. CHF 7'500'000.00. Auch wenn die Lebensdauer für einen Neubau um einiges höher veranschlagt werden kann, so bestätigen die vorliegenden Kalkulationen, dass die Variante Totalsanierung gegenüber einem Neubau wirtschaftlicher ist und wesentlich weniger finanzielle Mittel bindet.

5.2 Totalsanierung oder ersatzlose Liquidation?

Zur Abklärung der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde eine Ergebnisveränderungsrechnung für den Fall einer ersatzlosen Liquidation des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL erstellt (Basis: Rechnung BPG 2001 in CHF/gerundete Werte):

Anteil MS STADT BASEL am Gesamtumsatz aus Schiffsgastronomie und Nautik	1'500'000.00
./. durch Restflotte kompensierbarer Anteil am Umsatz MS STADT BASEL: 10 %	150'000.00
Umsatzausfall bei ersatzloser Liquidation MS STADT BASEL	1'350'000.00
./. Reduktion Personalkosten Nautik	200'000.00
./. Reduktion Personalkosten Schiffsgastronomie	310'000.00
./. Reduktion Waren- und Betriebsaufwand Nautik	110'000.00
./. Reduktion Waren- und Betriebsaufwand Schiffsgastronomie	300'000.00
Nicht realisierbarer Nettoertrag bei ersatzloser Liquidation MS STADT BASEL	430'000.00 =====

Die Ergebnisveränderungsrechnung zeigt auf, dass sich das Unternehmensergebnis der BPG bei ersatzloser Liquidation des MS STADT BASEL unter Berücksichtigung der daraus resultierenden Umsatz- und Kostenreduktionen gegenüber der Variante Status quo mit 4 Schiffen deutlich um CHF 430'000.00 verschlechtert. Der Status quo kann jedoch nur aufrecht erhalten werden, wenn das MS STADT BASEL - wie in den obigen Kapiteln beschrieben - einer Totalsanierung unterzogen wird. Im weiteren wird von der Annahme ausgegangen, dass die Betriebs- und Unterhaltskosten des sanierten Schiffes gegenüber dem nicht sanierten Schiff konstant bleiben. In der Praxis dürfte das sanierte Schiff Kostenvorteile aufweisen. Nicht berücksichtigt sind allfällige Umsatzsteigerungen als Folge der deutlich höheren Attraktivität des Schiffes

durch das Sonnendeck und die modernisierte Inneneinrichtung. Angesichts der angespannten Wirtschaftslage scheint diese konservative Einschätzung jedoch gerechtfertigt. In jedem Fall liegt man mit der vorliegenden Kalkulation auf der sicheren Seite.

Die Ergebnisveränderungsrechnung sagt aus, bis zu welcher Höhe der Kapitalfolgekosten sich mit der Variante „Totalsanierung“ ein gegenüber der Variante „Ersatzlose Liquidation“ besseres Unternehmensergebnis erzielen lässt. Eine Patt-Situation ergäbe sich dann, wenn die Kosten für die Totalsanierung dem nicht realisierbaren Nettoertrag von CHF 430'000.00 bei ersatzloser Liquidation entsprächen.

Die kalkulatorischen Abschreibungs- und Zinsaufwendungen, welche bei einer Totalsanierung des MS STADT BASEL mit einem Investitionsvolumen von CHF 2'800'000.00 entstehen, belaufen sich bei einem Zinssatz von 4% und einer Abschreibungsdauer von 20 Jahren auf durchschnittlich CHF 200'000.00 pro Jahr (jährliche Abschreibung CHF 140'000; jährliche Verzinsung CHF 56'000, 4% auf Durchschnittskapital CHF 1'400'000). Die Belastung wäre dabei zu Beginn der Investition mit rund CHF 250'000.00 naturgemäss am höchsten. Die Variante „Totalsanierung“ ist unbestritten wirtschaftlicher als die Variante „Ersatzlose Liquidation“. Die Variante „Neubau“ hätte bei einem mittleren Investitionsbedarf von CHF 8'000'000.00, einem Zinssatz von 4 % und einer Abschreibungsdauer von 30 Jahren durchschnittliche jährliche Abschreibungs- und Zinsaufwendungen von CHF 430'000.00 zur Folge (jährliche Abschreibung CHF 266'667; jährliche Verzinsung CHF 160'000, 4 % auf Durchschnittskapital CHF 4'000'000). Die Belastung würde sich dabei in den ersten 10 Jahren von anfänglich rund CHF 590'000.00 auf knapp unter 500'000.00 entwickeln. Nicht weiter bewertet ist in diesem Zusammenhang das wesentlich höhere finanzielle Risiko durch die beinahe drei mal so grosse Investition gegenüber der Variante „Totalsanierung“.

Die aus der Totalsanierung des MS STADT BASEL resultierenden durchschnittlichen jährlichen Kapitalkosten würden bei einer Finanzierung durch die BPG allerdings zu einer weiteren Verschlechterung des Unternehmensergebnisses um anfänglich rund CHF 250'000.00 führen, d.h., dass der Jahresfehlbetrag auf rund CHF 750'000.00 ansteige. Dies kann weder im Interesse des Kantons noch des Unternehmens liegen. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der Kanton bisher sämtliche Schiffe, welche anschliessend durch die BPG betrieben wurden, vollständig finanziert hat. An dieser Praxis sollte nicht gerüttelt werden, zumal die BPG über absolut keine Substanz verfügt, um solche Investitionen zu tätigen.

6. Zukünftige Abgeltungen

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens wurde festgehalten, dass möglichst bald Verhandlungen mit der BPG aufzunehmen seien, welche die Erarbeitung einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und dem Unternehmen zum Inhalt haben. Im Vordergrund stehen dabei die Abgeltung von Leistungen der BPG sowie die Festlegung von Investitionsbeiträgen des Kantons zur Sicherstellung der Flotten- und

Infrastrukturenerneuerung. Dadurch soll das Ziel einer Systemänderung von der heutigen Defizitdeckung zu einer Vereinbarung mit fest definierten Beiträgen erreicht werden. Das Wirtschafts- und Sozialdepartement wird die entsprechenden Schritte einleiten.

7. Projektablauf

Eine schlanke Abwicklung mit straffem Terminplan ist aus Wirtschaftlichkeitsgründen wichtig. Die BPG wird deshalb auf eigenes Risiko in den kommenden Wochen das für die Fassung des vorliegenden Ratschlags erstellte Vorprojekt zu einem Bauprojekt weiterentwickeln und auf dessen Erkenntnissen die Submission bei Werften und Zulieferern durchführen lassen. Dies mit dem klaren Hinweis an die Offertsteller, dass eine Auftragsvergabe letztlich von einem positiven Entscheid des Grossen Rates abhängig ist. Die vorerst direkt zu Lasten der BPG gehenden Kosten für diese wichtige Projektphase belaufen sich auf rund CHF 25'000.00. Nach erfolgter Projektgenehmigung würden diese den Gesamtkosten zugeschlagen.

Die Abwicklung des Gesamtprojekts ist wie folgt geplant:

Projektschritte, die bereits vor dem Entscheid des Grossen Rates auf Risiko der BPG in Angriff genommen werden:

- Ausarbeitung Bauprojekt: 01.5. bis 15.6.2003
- Submission bei Werften und Zulieferern: 15.6. bis 15.8.2003

Projektschritte, die erst nach Vorliegen des positiven Entscheids des Grossen Rates in Angriff genommen werden:

- Auftragsverhandlungen: 15.8. bis 31.8.2003
- spätestester Termin für Auftrag an Werft: 05.9.2003
- Vorfertigung der Verlängerungssektion: 15.9. bis 30.11.2003
- Verschiebung MS STADT BASEL zur Werft: 28.11.2003
- Arbeiten auf Werft inkl. Erprobungen/
Abnahmen: 1.12.2003 bis 25.2.2004
- Schiff zurück in Basel: 28.2.2004
- erster Einsatz: 1.3.2004 (Morgestraich)

Die Einhaltung der obigen Terminplanung ist von grosser - insbesondere finanzieller - Tragweite. Aufgrund von seit Jahren bestehenden wichtigen Auftragsverhältnissen und saisonaler Spitzen kann das Schiff nur über den Jahreswechsel während längerer Zeit entbehrt werden. In der Periode von Anfang Dezember bis Ende Februar ist die Nachfrage bis auf einige Wochenenden mit starkem Weihnachtsgeschäft am geeignetsten, um die Sanierung durchzuführen. Wichtig ist auch die Einhaltung des Endtermins kurz vor Beginn der Basler Fasnacht, so dass das Schiff für dieses Ereignis wieder zur Verfügung steht.

8. Geschäftsabwicklung

Nachdem das sanierte MS STADT BASEL weiter im Eigentum des Kantons verbleiben wird, müssen die einzelnen Zahlungen direkt zu Lasten der Rechnung des Kan-

tons erfolgen. Eine Zahlungsabwicklung über die BPG ist nicht zweckmässig. Erstens würden die vom Kanton an die BPG fliessenden Beiträge steuerrechtlich als Subvention eingestuft, was dazu führen würde, dass die Vorsteuerabzüge auf der Investition nicht vorgenommen werden könnten. Zweitens würde sich das Problem ergeben, dass die BPG Aktivierungen auf Anlagen, die ihr nicht gehörten, vornehmen müsste. Neben der Tatsache, dass dies die Rechnung durch zusätzliche Abschreibungen belasten würde, wäre diese Konstruktion auch vom rechtlichen Standpunkt her problematisch.

Die eingehenden Rechnungen für die Sanierung sollen andererseits natürlich von kompetenter Stelle überprüft werden. Deshalb müssen die Lieferanten sämtliche an den Kanton bzw. das WSD gerichteten Rechnungen an die Adresse der BPG senden, welche diese ihrerseits nach erfolgter Prüfung zur Zahlung an das WSD weiterleitet. Es versteht sich von selbst, dass die Baukostenkontrolle und die Baukostenabrechnung durch die BPG durchgeführt werden.

Die BPG wird zur effizienten Abwicklung des Projektes eine schlanke Projektorganisation unter Beizug von Sachverständigen der Rheinschiffahrtssdirektion bilden. Damit ist auch eine permanente Information der Zulassungsbehörde sichergestellt.

9. Antrag

Das Finanzdepartement hat den Ratschlag gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt geprüft.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des Beschlussentwurfes für die Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL/ Nachtragskredit.

Basel, 28. Mai 2003

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES
Der Präsident:

Dr. Christoph Eymann

Der Staatsschreiber:

Dr. Robert Heuss

Beilage: Generalplan saniertes MS STADT BASEL

Nachtragskredit 2003
Total Fr. 1'615'000.—

Grossratsbeschluss

betreffend

Nachtragskredit Nr. 2 / Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Finanzkommission, bewilligt für die Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL einen Nachtragskredit von

CHF 2'800'000.00 (inkl. 7.6 % MWST)

zu Lasten der Rechnung des Wirtschafts- und Sozialdepartements/Departementssekretariat/Auftragsnummer 801526030100, verteilt auf die Jahre 2003: CHF 1'400'000.00 und 2004: CHF 1'400'000.00.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.