

Bericht der Finanzkommission des Grossen
Rates

zum

**Ratschlag Nr. 9247 betreffend Nachtrags-
kredit Nr. 2 zur Totalsanierung des Fahr-
gastschiffes MS Stadt Basel**

vom 12. August 2004 / 030865

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 18. August 2004

1 Ausgangslage

Im Juni 2003 wurde der Finanzkommission der Nachtragskredit Nr. 2 zur Totalsanierung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL zur Prüfung überwiesen. Der Ratschlag 9247 sieht die Totalsanierung des Passagierschiffs MS STADT BASEL vor, inklusive eine Verlängerung des Schiffes um zehn Meter. Die Kosten dafür würden sich auf 2.8 Millionen Franken belaufen.

In Anbetracht der Sparmassnahmen in allen öffentlichen Bereichen erschien der Finanzkommission die Investition in dieses Passagierschiff äusserst fragwürdig. Die Finanzkommission hat am 2. Juli 2003 die Finanzkontrolle beauftragt, den Ratschlag inklusive Situation der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG) umfassend abzuklären.

Die Finanzkontrolle kam in ihrem Bericht vom 24.9.2003 zu folgenden Schlüssen:

- Die plötzliche Dringlichkeit der BPG erweckt den Eindruck, dass bei der BPG keine strategische Planung betrieben wird.
- Der Ratschlag 9247 ist als Entscheidungsgrundlage für eine Investition ungenügend, da er nur die Varianten "Vollsanierung" oder Liquidation des Schiffes aufzeigt.
- Ein Hinweis auf ein beglaubigtes Attest betreffend den Zustand der MS STADT BASEL fehlt im Ratschlag.

Im Bericht über die Untersuchungen im Rheinhafen Basel¹ kam die Finanzkontrolle bezüglich der BPG zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Ablösung der Leistungsauftragsentschädigung und der Defizitgarantie des Kantons Basel-Stadt an die BPG durch eine Leistungsvereinbarung mit Globalbetrag.
- Überprüfung der personellen Neubesetzung des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der BPG.
- Erstellen eines Business-Plans, welcher Wege aufzeigt, wie die BPG ihr Geschäftsergebnis nachhaltig zu verbessern vermag.

Die Finanzkommission stellte in ihrem Bericht zum Budget 2004 im Bereich der BPG folgende Forderung:

¹ Bericht der Finanzkontrolle (Nr. 81) über die ausserordentliche Revision bei der Rheinschiffahrtsdirektion (RSD) und der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG) gemäss Auftrag der Finanzkommission vom 2. Juli 2003. Basel, 25. September 2003

"Die rückläufige Entwicklung des Passagieraufkommens erfordert neue Überlegungen zur geschäftlichen Ausrichtung der BPG. Der Regierungsrat wird aufgefordert, die Form der Beteiligung des Kantons zu überdenken sowie die Defizitgarantie in einen Leistungsauftrag umzuwandeln. In diesem Dokument muss explizit erwähnt werden, welche Dienstleistungen der Kanton Basel-Stadt künftig von der BPG zu welchen Kosten beziehen möchte. Die Besetzung des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der BPG sind zu überprüfen, ein Business-Plan ist zu erstellen. Ob das defizitäre Restaurant Dreiländereck weiterhin von der BPG betrieben werden soll, muss abgeklärt werden."

Mit Schreiben vom 10. November 2003 teilte der Vorsteher des WSD der Finanzkommission mit, dass die BPG ein unabhängiges Gutachten betreffend des Zustands des Schiffs durch die Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd (GL) durchführen lassen wolle. Die Schifffahrtsuntersuchungskommission (SUK) hat auf Anfrage des BPG das Schiffsattest der MS STADT BASEL bis 30. September 2004 verlängert. Die SUK hält in diesem "Entgegenkommen" fest, dass nach Ablauf dieser Frist keine weitere Firsterstreckung mehr gewährt werden könne.

Der Vorsteher des WSD skizzierte im erwähnten Schreiben das weitere Vorgehen wie folgt:

- Erstellen des Gutachtens durch Germanischer Lloyd¹
- Eine Arbeitsgruppe (RSD, Bundesamt für Wasser und Geologie, Schiffbauingenieure) erstellt einen Abschlussbericht² mit Anträgen an die Finanzkommission
- Entscheid des Grossen Rates im Februar 2004
- Sanierung der MS STADT BASEL ab Oktober 2004

Mit Schreiben vom 8. Juli 2004 legt der Vorsteher des WSD der Finanzkommission eine reduzierte Variante einer Instandsetzung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL vor (vgl. Anhang). Die Höhe der Investition in dieser Minimalvariante beläuft sich auf 0.65 Millionen Franken. Das WSD hält fest, "dass wir nach wie vor der Ansicht sind, dass eine Totalsanierung des MS STADT BASEL sinnvoll und berechtigt

¹ " ... dies könnte aufgrund der starken Auslastung von GL einige Zeit dauern ..." Zitat Brief Vorsteher des WSD an die Fkom vom 10. November 2003

² "Wir hoffen, dass wir Ihnen bis Ende Dezember den gewünschten unabhängigen Bericht vorlegen können." Zitat Brief Vorsteher des WSD an die Fkom vom 10. November 2003

ist." Die Finanzkommission wird zusätzlich gebeten, das Geschäft dem Grossen Rat in der September-Sitzung 2004 vorzulegen, damit das Schiff vor Ablauf der Betriebsbewilligung am 1. Oktober 2004 auf die Werft kommen kann.

2 Vorgehen

Die Finanzkommission hat bereits im Jahr 2003 in mehreren Kommissionssitzungen sowie Subkommissionssitzungen das Geschäft MS STADT BASEL beraten. Mit dem erneuten Antrag des WSD vom 8. Juli 2004 hat die Finanzkommission das Geschäft in ihrer Sitzung vom 26. Juli 2004 weiterbehandelt. Nach eingehender Diskussion hat die Finanzkommission beschlossen, das Gutachten von Germanischer Lloyd zu verlangen und aufgrund dieses Gutachtens am 12.8.2004 abschliessend zu entscheiden.

3 Ergebnisse der Abklärung

Gutachten Germanische Lloyd

Das Gutachten von Germanischer Lloyd kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Das Schiff wurde konstruiert und gebaut, bevor die RheinSCHUO in Kraft gesetzt wurde, d.h. solange die wasserdichte Unterteilung nicht verändert wird, kann das Schiff unter Berufung auf Besitzwahrung weiterhin so betrieben werden.
- Soll das Schiff dem Stand der Technik und somit dem § 15 der RheinSchUO entsprechen, so sind umfangreiche Umbaumassnahmen erforderlich, die den erforderlichen Mindestschottabstand von 10% der LCWL herstellen, um die RheinSCHUO in Bezug auf die Leckstabilität zu erfüllen.
- Für das um 10.50 m verlängerte Schiff verbessert sich die Intakt- und Leckstabilität erheblich, schon alleine durch die Verringerung des max. Tiefgangs.

- Aus Sicht der Stabilität und der Wirtschaftlichkeit ist die Verlängerung des Schiffes einem Umbau vorzuziehen.

Beratung Finanzkommission

Aufgrund des Gutachtens und des Schreibens des WSD vom 8. Juli 2004 kommt die Finanzkommission zu folgenden Ergebnissen:

- Das WSD und die BPG haben die Forderungen der Finanzkommission, einen Business Plan inklusive Leistungsvereinbarung mit dem Kanton vorzulegen innerhalb drei Viertel Jahre immer noch nicht erfüllt. Ohne diese Dokumente fehlen dem Parlament - was die weitere Zukunft der BPG und ihrer Flotte betrifft - wichtige Entscheidungsgrundlagen.
- Das Gutachten der Germanischen Lloyds liegt seit Dezember 2003 vor. In seinem Schreiben vom 8. Juli 2004 führt das WSD aus, dass gestützt auf das Gutachten des Germanischen Lloyds im Januar, Februar und März 2004 weitere detaillierte Mängelerhebungen durch die SUK erfolgten sowie eine weitere Expertise eingeholt wurde, um das Geschäft zuhanden des Verwaltungsrats der BPG entscheidungsreif vorzubereiten. Dennoch ist für die Finanzkommission nur schwer nachvollziehbar, warum ihr erst in den Sommerferien die Minimalvariante mit diesem erhöhten Termindruck unterbreitet wurde.
- Die Betriebsbewilligung kann mit Hinweis auf Besitzstand nach Vornahme der minimalen Instandsetzungsarbeiten gemäss Lloyds weiterhin erhalten werden. Daraus schliesst die Finanzkommission, dass mit dem weiteren Betrieb der MS STADT BASEL keine Menschenleben gefährdet werden.
- Die Maximalvariante einer Sanierung mit Kosten in der Höhe von 2.8 Millionen Franken ist wegen der fehlenden Betriebskonzepte der BPG sowie der knappen öffentlichen Finanzen nicht angezeigt und wird von der Finanzkommission einstimmig abgelehnt.
- Nichteintreten auf die Minimalvariante würde bedeuten, dass eine Teilliquidation der BPG stattfinden würde. Die Finanzkommission ist der Ansicht, dass über die Zukunft der BPG und deren Finanzierung aufgrund von fundierten Unterlagen - Business Plan (mit Marktanalyse und Nutzenbetrachtung), Leistungsvereinbarungen sowie Flottenfrage - entschieden werden muss, und nicht aufgrund von Instandsetzungsmassnahmen eines Passagierschiffs. Die Finanzkommission stimmt deshalb der Minimalvariante von 650'000 Franken zu und fordert das

WSD und die BPG auf, bis Frühjahr 2005 die geforderten Entscheidungsgrundlagen dem Grossen Rat vorzulegen.

- Mit der Instandsetzung wie sie von der Finanzkommission beantragt wird, werden keine Vorentscheidungen betreffend der Zukunft der BPG getroffen. Das Passagierschiff MS STADT BASEL wird wieder "verkehrstauglich" und amtlich zugelassen, was sich, falls sich der Grosse Rat im Frühjahr für eine Liquidation entscheiden sollte, in einem höheren Verkaufspreis niederschlagen würde.

4 Anträge

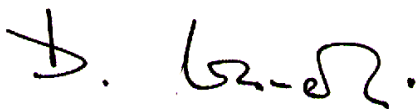
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Finanzkommission dem Grossen Rat folgende Anträge:

1. Für die minimale Instandsetzung der MS STADT BASEL soll ein Nachtragskredit von 650'000 Franken bewilligt werden.
2. Dem Grossen Rat sind bis 30. April 2005 Betriebskonzepte der BPG, eine Leistungsvereinbarung zwischen BPG und dem Kanton sowie Lösungsvorschläge betreffend die Flotte vorzulegen.

Die Finanzkommission hat in ihrer Sitzung vom 12. August 2004 diesen Bericht mit 6:2 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten als ihren Referenten bestimmt.

Basel, 12.8.2004

Finanzkommission des Grossen Rates



Daniel Wunderlin, Präsident

Total der Nachtragskredite 2004: CHF 1'220'000.-

Grossratsbeschluss betreffend

Nachtragskredit Nr. 2 für die Instandsetzung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL

(vom)

1. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt bewilligt auf Antrag seiner Finanzkommission für die minimale Instandsetzung des Fahrgastschiffes MS STADT BASEL einen Nachtragskredit von

650'000.- Franken (inkl. MWSt.)

zu Lasten der Rechnung des Wirtschafts- und Sozialdepartements/Departementssekretariat/Auftragsnummer 801828040000 .

2. Der Regierungsrat wird ersucht, bis 30. April 2005 dem Grossen Rat ein Betriebskonzept der BPG sowie eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der BPG zu unterbreiten.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Anhang 1 Brief (Antrag) des WSD an die Fkom vom 8. Juli 2004

An die Finanzkommission
des Grossen Rats Basel-Stadt

Vorab per E-Mail an
Herrn Daniel Wunderlin

Basel, 8. Juli 2004
CW

Instandsetzung Fahrgastschiff MS STADT BASEL

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident

Sehr geehrte Damen und Herren Kommissionsmitglieder

Mit Beschluss Nr. 03/26/02G vom 25.6.2003 hat der Grosse Rat Ihre Kommission mit der Behandlung des Ratschlags Nr. 9247 betreffend einen Nachtragskredit zum Budget 2003 zur Totalsanierung des Fahrgastschiffs MS STADT BASEL beauftragt. Aufgrund der diversen Entwicklungen und Diskussionen rund um die Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG) haben Sie dieses Geschäft bisher nicht abgeschlossen. Vielmehr haben Sie einen Bericht darüber gewünscht, welche der geplanten Arbeiten am MS STADT BASEL im Minimum vorgesehen werden müssen.

Wir kommen hiermit auf dieses Geschäft zurück und unterbreiten Ihnen den Antrag, die Finanzkommission möge zumindest einer massiv reduzierten Variante des Vorhabens zustimmen, welche statt der beabsichtigten Totalsanierung im Volumen von 2,8 Mio. Fr. nur noch eine minimale Instandsetzung des MS STADT BASEL in der

Höhe von 0,65 Mio. Fr. beinhaltet. Allerdings halten wir fest, dass wir nach wie vor der Ansicht sind, dass eine Totalsanierung des MS STADT BASEL sinnvoll und berechtigt ist.

Zur Begründung führen wir gerne das Folgende aus.

Überprüfung des Vorhabens Totalsanierung MS STADT BASEL

Entsprechend dem Wunsch der Finanzkommission wurde die dem Grossen Rat unterbreitete Totalsanierung des MS STADT BASEL nochmals genau analysiert.

Im Ratschlag an den Grossen Rat wurde das Vorhaben „Totalsanierung MS STADT BASEL“ insbesondere durch zwei Aspekte begründet: Zum einen hatten Analysen im Hinblick auf die Ende 2003 anstehende Prüfung des MS STADT BASEL durch die Schiffsuntersuchungskommission Basel (SUK) gezeigt, dass die zur Erteilung der weiteren Fahrzulassung geforderten Voraussetzungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) nicht mehr erfüllt waren. Es mussten Massnahmen vorgesehen werden, um die seit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Schiffes (1970) verschärften Bedingungen im Hinblick auf die feuerpolizeiliche, nautische und sanitäre Sicherheit einhalten zu können. Aus diesem Grund mussten an dem seit mehr als 30 Jahren in Einsatz stehenden Schiff zwingende Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten vorgesehen werden. Auf Basis einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsprüfung durch ein international anerkanntes Schiffsbaubüro wurde ein Kostenrahmen von 2,8 Mio. Fr. budgetiert. Als ein Hauptelement des Vorhabens wurde dabei die Verlängerung des Schiffes um rund 10 Meter zur Erhöhung der Fahrstabilität vorgesehen, mit dem Nebeneffekt im Achterschiffsbereich ein Sonnendeck einrichten zu können. Zum anderen wurde von einer Zeitplanung ausgegangen, nach der das MS STADT BASEL ausserhalb der Saisonzeiten (d.h. im Spätherbst / Winter 2003) auf die Werft überführt worden wäre, um den Umsatzverlust für die BPG zu minimieren. Um die entsprechenden Werftaufträge erteilen zu können, wurde dem Grossen Rat ein raschestmöglicher Kredit-Entscheid beantragt.

Im Juli 2003 hatte die Finanzkommission die Finanzkontrolle mit der Beurteilung des Ratschlages zur Totalsanierung des MS STADT BASEL beauftragt. Im Bericht der Finanzkontrolle vom 25. September 2003 wird die Erforderlichkeit des Vorhabens kritisch beurteilt. Bereits bei der Erarbeitung des Berichts der Finanzkontrolle wurden

seitens der BPG und der RSD verschiedenste mündliche und schriftliche Erläuterungen vorgebracht, welche den Umfang und die zeitliche Dringlichkeit des Vorhabens belegten. In gleicher Weise hat das Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD) in seiner Stellungnahme zum Bericht der Finanzkontrolle vom 6. Oktober 2003 darauf hingewiesen, dass aufgrund der eingeholten schiffsbaulichen Gutachten klar ist, dass an sich nur eine Sanierung mit gleichzeitiger Verlängerung des MS STADT BASEL sicherstellt, dass das Schiff den Sicherheitsanforderungen der RheinSchUO vollumfänglich gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund sowie nach Gesprächen mit Mitgliedern der Finanzkommission im Oktober des vergangenen Jahres hat die BPG im Einvernehmen mit dem WSD beschlossen, ein Gutachten durch die Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd (Hamburg) erstellen zu lassen, um zu klären, welche baulichen Massnahmen am MS STADT BASEL zur Gewährung einer längerfristigen Betriebsbewilligung durch die SUK kurzfristig und zwingend vorgesehen werden müssen.

Gestützt auf das im Dezember 2003 vorgelegte Gutachten des Germanischen Lloyd sowie nach weiteren detaillierten Mängelerhebungen durch die SUK im Januar und Februar 2004 und nach einer zusätzlichen Expertise des von der BPG beauftragten Sachverständigen ist der Verwaltungsrat der BPG zum Schluss gelangt, dass die geplante Totalsanierung gemäss Ratschlag Nr. 9247 – wenngleich aus kommerzieller, nautischer und betrieblicher Sicht nach wie vor gerechtfertigt – nicht absolut zwingend ist. Es ist möglich, das Schiff mit reduzierten Massnahmen im Sinne einer minimalen Instandhaltung in einen Zustand zu versetzen, der einerseits den schiffahrtspolizeilichen Anforderungen der SUK genügt, andererseits aber den aktuellen unternehmerischen Bedürfnissen der BPG noch gerecht wird. Das Schiff würde auf dieser Basis eine behördliche Betriebsbewilligung (SUK Attest) für 5 weitere Jahre erhalten, wohingegen mit einer Totalsanierung eine längerfristige Bewilligung möglich wäre. Für die minimale Instandsetzung des MS STADT BASEL werden Mittel von rund 0,6 Mio. Fr. (statt 2,8 Mio. Fr.) benötigt.

Auf Antrag der BPG hat die SUK im Übrigen einer Attestverlängerung für das MS STADT BASEL bis 30. September 2004 zugestimmt. Eine weitere Fristerstreckung ist jedoch ausgeschlossen. Ohne Behebung der von der SUK festgestellten Mängel müsste das MS STADT BASEL daher ab kommenden Oktober stillgelegt werden.

Minimale Instandsetzung des MS STADT BASEL

Vorgesehene Arbeiten

Aus wirtschaftlicher Sicht und im Hinblick auf eine langfristig tragfähige und finanziell verträgliche Flottenerneuerungspolitik kann eigentlich nach wie vor nur die Totalsanierung des 34 Jahre alten MS STADT BASEL zur Diskussion stehen. Schon heute ist deutlich, dass das Schiff von den Kunden mangels fehlendem Aussendeck und fehlender Klimatisierung in den Fahrgasträumen nur noch beschränkt akzeptiert wird. So ist v.a. auch die Vermietbarkeit im Hochsommer schwierig, obwohl Nachfrage bestünde. Die nungeprüfte, lediglich minimale Instandsetzung des Schiffes, die den Komfort und die Attraktivität des Schiffes nicht verbessert, kann somit nur als kurzfristige Lösung zur Aufrechterhaltung des Betriebs gesehen werden.

Die Variante „Minimale Instandsetzung“ wurde erst möglich nachdem das o.e. Gutachten des Germanischen Lloyd ausdrücklich diese Möglichkeit zulässt. Die BPG musste bis zum Vorliegen dieses Gutachtens davon ausgehen, die behördlichen Auflagen zur Erneuerung des Schiffattestes könnten nur mit einer sehr aufwändigen Schiffskasko-Verlängerung und -Renovation des Schiffes erfüllt werden. Die SUK, und der Germanische Lloyd haben allerdings klar darauf hingewiesen, dass eine Totalsanierung mit Verlängerung des Schiffs sicherheitstechnisch ausgesprochen wünschbar wäre.

Die wichtigsten, im Rahmen der Minimalinstandsetzung vorgesehenen Arbeiten betreffen:

- Erneuerung der sanitären Anlagen
- Behebung von Rostschäden (innen + aussen)
 - o teilweise sandstrahlen
 - o teilweise Erneuerung Stahlplatten
 - o Konservierung der reparierten Stellen
- Revision der Maschinenanlage
- Sanierung Bergholz / Gummileiste
- Entfernung und teilweise Ersatz von Aussenisolationen (Dach und Steuerhaus)
- Revision Gasöl-, Fäkalien- und Trinkwassertanks
- Revision Ruderanlage
- Ersatz Teppich und Vorhänge

Im Vergleich zum Ratschlag Totalsanierung sind in der „Minimalen Instandsetzung“ folgende Hauptpunkte **nicht mehr enthalten**:

- Verlängerung Kasko und Anpassung Achterschiff
- Einbau Klimaanlage, Erneuerung Lüftung
- komplett neuer Innenausbau
- neue Kücheneinrichtung und neues Inventar
- komplette Neumotorisierung mit Ersatz Hilfsmaschinen inkl. Abgasanlagen
- Einbau Bugstrahler
- Ersatz Schall- und Wärmeisolierung
- Sandstrahlung und Neukonservierung ganzes Schiff
- Bedienung und Überwachung; Elektroanlage

Kosten

Die einzelnen Kostenpositionen für die Minimalinstandsetzung des MS STADT BASEL sind aus der nachstehenden Tabelle 1 ersichtlich. Sie belaufen sich auf rund 560'000 Fr. (inkl. MWSt.) Unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Reserve für Arbeiten, die erst im Laufe des Werftaufenthalts bekannt werden, ist – im Sinne eines Kostendachs – mit einem Investitionsbetrag von 650'000 Fr. zu rechnen. Im Vergleich zur Totalsanierung würden somit 2,15 Mio. Fr. weniger benötigt.

Festzuhalten ist, dass sich mit der Variante Minimalinstandsetzung Risiken ergeben. Zum einen ist die Maschinenanlage des MS STADT BASEL technisch veraltet. Bei einem grossen Maschinenschaden werden die notwendigen Ersatzteile nur unter grössten Schwierigkeiten oder gar nicht mehr besorgt werden können. Dennoch soll im Rahmen der minimalen Instandsetzung kein Ersatz der veralteten Maschinenanlagen erfolgen, um der Finanzsituation Rechnung zu tragen. Auch wenn unter normalen Umständen Schäden an der Maschinenanlage dürften repariert werden können, bleibt unklar, wie lange in einem solchen Fall die Stillstandzeiten aufgrund fehlender oder allenfalls in Übersee zu beschaffender Ersatzteile sein werden. Ebenso ist klar, dass für einen Maschinenersatz weitere Mittel beansprucht werden müssen, gegebenenfalls auch auf dringlichem Wege. Zum anderen kann nicht ausgeschlossen werden, dass nach erfolgter Instandsetzung bisher unerkannte Mängel zu Tage treten, deren Behebung dann mit hohen Kosten verbunden sein kann. Kritisch in dieser Hinsicht ist insbesondere die Schiffselektrik.

Tab. 1: Budgetierte Kosten MS STADT BASEL: Totalsanierung oder minimale Instandsetzung

(in Fr.)

Arbeiten	Totalsanierung	min. Instandsetzung	Neumotorisierung
Schiffsbau			
- Verlängerung Kasko	233'000,00	0,00	
- Anpassung Achterschiff	84'000,00	0,00	
Schiffsschlosserei	46'000,00	25'000,00	
Schall- u. Wärmeisolierung	181'000,00	30'000,00	
Lüftung / Klima	143'000,00	25'000,00	
Innenausbau			
- Entsorgung Schalung	66'000,00	10'000,00	
- Decks / Sanitärräume	657'000,00	130'000,00	
- Küche	100'000,00	45'000,00	
- Mobiliar	100'000,00	30'000,00	
Konservierung	52'000,00	40'000,00	
Maschinenanlagen	345'000,00	60'000,00	345'000,00
Rohrleitungen	43'000,00	15'000,00	
Elektroanlagen	139'000,00	25'000,00	
Diverses	268'000,00	70'000,00	
Honorare & Behörden	145'000,00	15'000,00	
Zwischentotal	2'602'000,00	520'000,00	345'000,00
MwSt. 7,6 %	197'752,00	39'520,00	26'220,00
Gesamt (gerundet)	2'800'000,00	560'000,00	370'000,00

Wirtschaftlichkeitsaspekte

Ohne Erneuerung des Schiffsattest (für 5 Jahre) und die damit verbundene zumindest minimale Instandsetzung muss das MS Stadt Basel per 1. Oktober 2004 aus dem Verkehr gezogen werden und darf keine Passagiere mehr befördern. Ein solcher „Wegfall“ dieses wichtigen Schiffes würde das Betriebsergebnis der BPG stark negativ belasten. Da Anlässe teilweise lange im Voraus gebucht werden, liegen für das MS STADT BASEL bereits wichtige Aufträge für 2005 vor, welche die Restflotte nicht substituieren kann. Wie die nachfolgende Zusammenstellung der erwarteten und zum Teil schon gebuchten Anlässe (Tabelle 2) zeigt, wäre mit einem Umsatzverlust in einer Grössenordnung von 1,1 bis 1,2 Mio. Fr. zu rechnen.

Tab. 2: Umsatzverlust Charterfahrten 2005 bei Wegfall des MS STADT BASEL

Anlass / Fahrten mit MS STADT BASEL	Zeitpunkt	Gäste	Umsatz, nur Charterfahrten (Fr.)			Verlust in %
			gesamt mit MS SB	kompensierbar ? Ja	nein	
Fasnacht	Februar / März	n.a.	115'000	70'000	45'000	39%
BSG Schlusssoobe	direkt nach Fasnacht	520	25'000	0	25'000	100%
Bundesfeier	31. Juli	620	66'000	53'000	13'000	20%
Bücherschiff	November (3 Wochen)	9'000	26'000	0	26'000	100%
Bastelschiff	Dezember (3 Tage)	2'000	11'000	0	11'000	100%
Silvester	31. Dezember	420	55'000	40'000	15'000	27%
Einsatz Kursfahrten (ca. 28%)	Mitte April - Mitte Oktober	78'000	1'670'000	1'202'400	467'600	28%
Einsatz Unterhaltungsfahrten (ca. 25%)		22'000	1'800'000	1'350'000	450'000	25%
Einsatz Charterfahrten		n.a.	75'000	0	75'000	100%
Gesamt		112'560	3'843'000	2'715'400	1'127'600	29%

Bereits im Ratschlag Nr. 9247 wurde dargelegt, dass bei einer ersatzlosen Liquidation des MS STADT BASEL ein jährlicher Nettoverlust von rund 400'000 Fr. für die BPG entstehen würde. Unter Annahme eines Zinssatzes von 4% und einer Abschreibungsdauer von 20 Jahren belaufen sich hingegen die durchschnittlichen jährlichen Kapitalkosten (Investitionsfolgekosten) im Falle einer Totalsanierung auf knapp 200'000 Fr. Im Falle einer nur minimalen Instandsetzung des MS STADT BASEL, für die aufgrund der höchstens für 5 Jahre erreichbaren Betriebsbewilligung eine Abschreibungsdauer von ebenfalls nur 5 Jahren anzusetzen ist, liegen diese – je nach Höhe der endgültigen Investition – zwischen ca. 120'000 und 145'000 Fr.¹

Die Zahlen machen klar, dass Sanierungsarbeiten an der MS STADT BASEL ökonomisch grundsätzlich sinnvoll sind. Im Vergleich der Variante Minimalinstandsetzung zur Totalsanierung ist jedoch auch festzuhalten, dass die Minimalinstandsetzung zwar kurzfristig billiger, aber insgesamt wohl nicht wirtschaftlicher ist. Dies v.a. angesichts der oben dargelegten Risiken in Bezug auf die Maschinenanlage. Hinzu kommt, dass die Minimalinstandsetzung – im Gegensatz zur Totalsanierung – die Attraktivität des MS STADT BASEL nicht steigert und somit kein Umsatzsteigerungspotential beinhaltet. Diese nur schwer quantifizierbare Ertragsdifferenz ist in den obigen Zahlen nicht enthalten.

¹ Bei Abschreibungsdauer von 5 Jahren und Zinssatz von 4%:

- Investitionsvolumen = 560'000 Fr. ⇒ Kapitalkosten = 123'200 Fr. p.a. (Abschreibung = 112'000 Fr. p.a., Zinskosten = 11'200 Fr. p.a.)
- Investitionsvolumen = 650'000 Fr. ⇒ Kapitalkosten = 143'000 Fr. p.a. (Abschreibung = 130'000 Fr. p.a., Zinskosten = 13'000 Fr. p.a.)

Zeitplanung

Da die Betriebsbewilligung des MS STADT BASEL (SUK-Schiffsattest) am 30. September 2004 abläuft, muss das Schiff – ohne Gefahr zu laufen, behördlich stillgelegt zu werden – am 1. Oktober 2004 auf der Werft liegen. Die oben dargestellten Arbeiten werden 3-4 Wochen in Anspruch nehmen. Ein späterer Werftaufenthalt ist ausgeschlossen zum einen wegen der Verfügbarkeit von Werftkapazität und zum anderen wegen der Tatsache, dass die Arbeiten an der Aussenhülle des Schiffs (Rostsanieierung) bei möglichst trockenem Wetter gemacht werden müssen.

Angesichts der engen zeitlichen Restriktionen hat die BPG in Abstimmung mit dem Submissionsbüro Basel-Stadt das Submissionsverfahren zur Vergabe des Werftauftrages eingeleitet. Der Offerteingang ist bis zum 25. Juni 2004 erfolgt. Der Zuschlag soll in diesen Tagen erfolgen. Die Verfügung wird dabei unter den Vorbehalt zu stellen sein, dass die zuständigen kantonalen Gremien den für die Durchführung des Auftrags erforderlichen Kredit bewilligen.

Kann die MS STADT BASEL in der genannten Zeitspanne instandgesetzt werden, erfolgt die Rückführung nach Basel noch in diesem Jahr und das Schiff steht der BPG im Jahr 2005 wieder vollumfänglich zur Verfügung.

Neuausrichtung der BPG

Wie Sie wissen, ist der Regierungsrat schon seit längerem der Auffassung, dass die fortdauernde Defizitsituation der BPG neue Überlegungen zur Ausrichtung der BPG erfordert und dass insbesondere die bestehende Defizitgarantie in einen Leistungsauftrag umgewandelt werden solle. In Ihrem Bericht vom 18. November 2003 zum Budget des Kantons Basel-Stadt für das Jahr 2004 hatten Sie diese Punkte ja ebenfalls angesprochen.

Parallel zur Überprüfung des Vorhabens „Totalsanierung MS STADT BASEL“ haben wir unterdessen auch intensiv an diesem Projekt gearbeitet. Regierungsrat und Verwaltungsrat der BPG haben mittlerweile Schritte eingeleitet, um die BPG inskünftig auf die Basis einer Leistungsvereinbarung ohne Defizitgarantie zu stellen.

Vor dem zusätzlichen Hintergrund der im Rahmen der Überprüfung von Aufgaben und Leistungen im Kanton Basel-Stadt beschlossenen Sparmassnahmen haben Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der BPG erstens Massnahmen zur Verringerung

des wiederkehrenden Finanzbeitrags des Kantons an die BPG an die Hand genommen. Ziel ist es, eine Kosten- und Ertragssituation zu erreichen, die den Betrieb der BPG mit wesentlich niedrigeren Abgeltungen erlaubt. Mit den schon im Laufe des Jahres 2003 ergriffenen Massnahmen (z.B. verstärkter Einsatz von Teilzeitpersonal statt Festpersonal im Bereich Gastronomie oder Einschränkung der Öffnungszeiten Restaurant Dreiländereck) sowie weiteren auf Beginn 2004 greifenden Massnahmen (z.B. Verpflegungskostenabzug Personal oder gestraffteres gastronomisches Angebot) können deutliche Einsparungen beim Personal- und Warenaufwand der BPG erreicht werden. Zusammen mit den seit Beginn der Saison 2004 wieder deutlich ansteigenden Umsatzzahlen aus Fahrten- und Schiffsgastronomieerträgen (ca. +25% resp. rund +280'000 Fr. per Ende Mai) kann mit einem besseren operativen Betriebsergebnis bereits im Jahr 2004 gerechnet werden.

Eine besondere Rolle spielt zweitens die Frage der Bewertung der Liegenschaft Dreiländereck in der Bilanz der BPG. Aufgrund der bisher bestehenden Defizitgarantie war es nicht erforderlich, die Liegenschaft unter den gleichen Bedingungen abzuschreiben wie im Fall privater Anlagen. Im Rahmen der Revision der Rechnung 2003 der BPG hat nun die beauftragte Prüfungsgesellschaft darauf hingewiesen, dass diese Praxis unter den Voraussetzungen der Schaffung einer Leistungsvereinbarung nicht mehr weitergeführt werden kann. Das Wirtschafts- und Sozialdepartement überprüft daher zusammen mit dem Finanzdepartement, in welcher Form nun die in der Vergangenheit im geringeren als möglichen Ausmass vorgenommene Abschreibung korrigiert und damit auch die Kapitalkostenbelastung der BPG reduziert werden kann.

Drittens schliesslich wurde dem Aspekt der *corporate governance* Rechnung getragen, indem per April 2004 mit Herrn Rudolf Feierabend neu ein externer Vertreter in den Verwaltungsrat der BPG gewählt wurde und mit dem Rücktritt des Direktors der RSD aus dem Verwaltungsrat, auch dessen Mandat als Delegierter des Verwaltungsrats mit dem Auftrag der Geschäftsleitung der BPG aufgehoben wurde.

Antrag

Nach wie vor sind wir der Ansicht, dass die im Ratschlag Nr. 9247 unterbreitete Totalsanierung des MS STADT BASEL die technisch und wirtschaftlich richtige Lösung ist. Wir würden uns daher freuen, wenn die Finanzkommission zur gleichen Beurtei-

lung kommen und dieses Vorhaben gegenüber dem Grossen Rat unterstützen würde.

Wie dargelegt, ist zumindest aber die minimale Instandsetzung des MS STADT BASEL mittlerweile absolut zwingend. Aufgrund der angespannten finanziellen Lage der BPG kann einerseits nicht auf das Schiff verzichtet werden, andererseits müssen die notwendigen Arbeiten auf jeden Fall noch im Jahr 2004 durchgeführt werden. Die entsprechenden Vorbereitungen dazu wurden vorgenommen. Da zudem die BPG die erforderliche Investition nicht aus eigenen Mitteln finanzieren kann, ist nunmehr ein möglichst rascher Kreditbeschluss des Kantons notwendig.

Eine spezielle Situation ergibt sich zusätzlich dadurch, dass ein Teil der für die vorgesehenen Instandsetzung benötigten Materialien und Ersatzteile bereits ca. 8 Wochen, bevor mit den Arbeiten begonnen wird, bestellt werden muss. Dies betrifft ungefähr 25-30% des Investitionsvolumens (ca. 150'000 bis 200'000 Fr.). Sofern nicht eine unmittelbare Kreditfreigabe erfolgen kann, müsste die BPG die vorgängige Beschaffung auf eigene Rechnung auslösen. In welchem Umfang bereits beschaffte Ersatzteile im Falle einer späteren Ablehnung des Kreditbegehrens zurückgegeben werden können, ist ungewiss. Es ist aber davon auszugehen, dass zumindest teilweise ein Schaden für die BPG entstehen würde mit entsprechender Verschlechterung des Jahresergebnisses 2004.

An dieser Stelle stellen wir im Übrigen fest, dass das Vorhaben „minimale Instandsetzung“ im Vergleich zur ursprünglich geplanten Totalsanierung nunmehr eindeutig den Charakter einer gebundenen Ausgabe hat. Die Arbeiten sind zur Aufrechterhaltung des Betriebs BPG dringend nötig; ein Verzicht würde Ertragsverluste bei der BPG mit entsprechenden Kosten für den Kanton verursachen. Wäre das Vorhaben von Anfang an in der jetzigen Form geplant worden, hätte der Regierungsrat es von vornherein als gebundene Ausgabe in sein Investitionsprogramm aufgenommen, womit die Bewilligung im Rahmen des Budgetbeschlusses des Grossen Rats hätte erfolgen können.

Vor diesem Hintergrund möchten wir Ihnen den folgenden Antrag unterbreiten:

Hauptantrag

://: Die Finanzkommission möge nochmals wohlwollend prüfen, ob sie eine Totalsanierung des MS STADT BASEL unterstützen kann, und gegebenenfalls gegenüber dem Grossen Rat die Zustimmung zum Ratschlag Nr. 9247 beantragen.

Eventualantrag:

://: Die Finanzkommission möge dem Grossen Rat auf seine nächste Sitzung vom 8./15. September 2004 einen Beschluss zur Bewilligung eines Kredits von

650'000 Fr. zur minimalen Instandsetzung des MS STADT BASEL mit dem Antrag auf Zustimmung unterbreiten.

Wir hoffen sehr, dass Sie sich unserer Beurteilung anschliessen können und danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Unterstützung und Ihre möglichst rasche Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'X Lewin', with a stylized 'X' at the beginning.

Regierungsrat Dr. Ralph Lewin