



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.0719.01

WSU / 090719
Basel, 6. Mai 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 5. Mai 2009

Ratschlag

betreffend

**Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der
Basler Personenschifffahrts-Gesellschaft AG (BPG) für die
Periode 2010 bis 2014**

sowie

**Kredit für die Ausrichtung von Beiträgen an die BPG zur Deckung
von Finanzierungslücken in der Pensionskasse der BPG**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren und Zusammenfassung	3
2. Ausgangslage	5
3. Neuausrichtung der BPG 2007 – 2009	6
3.1 Massnahmen	6
3.2 Geschäftsentwicklung	6
3.3 Verkauf der BPG	8
3.4 Erkenntnisse aus der Neuausrichtung	9
4. Weiterführung der Personenschifffahrt durch die BPG ab 2010.....	10
4.1 Vorgehen.....	10
4.2 Zielsetzungen.....	10
4.3 Businessplan.....	11
4.3.1 Businessmodell	11
4.3.2 Plangrundlagen und -annahmen.....	12
4.3.3 Betriebliche Planerfolgsrechnung (Planbetriebsrechnung)	17
5. Vorgesehene Lösung	20
5.1 Erneuerte Leistungsvereinbarung mit der BPG für 2010 bis 2014	20
5.2 Übergang des Schiffseigentums vom Kanton an die BPG	21
6. Beurteilung gemäss Subventionsgesetz	22
7. Sanierung Pensionskasse BPG.....	23
7.1 Ausgangslage - Finanzmarktkrise	23
7.2 Sanierungsplan der ASCOOP und Konsequenzen für die BPG	23
7.3 Pensionskassenwechsel als Alternative?	25
7.4 Bewertung	25
8. Antrag.....	27
Anhang	30

1. Begehren und Zusammenfassung

Mit diesem Ratschlag unterbreiten wir Ihnen die Grundlagen für die Weiterführung der Personenschiffahrt auf dem Rhein in der Region Basel durch die Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft AG (BPG). Gestützt auf detaillierte Betriebsplanungen für die kommenden zehn Jahre wollen wir dabei vorsehen, die unternehmerische Verantwortung der BPG durch Integration der Flotte ins Eigentum der Gesellschaft auszuweiten und das im Rahmen der vom Grossen Rat im Mai 2006 gutgeheissenen Strategie zur Neuausrichtung der BPG erfolgreich etablierte Businessmodell weiterzuführen. Wir beantragen dafür die Zustimmung zur Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG im folgenden Rahmen:

A Neue Leistungsperiode von 2010 bis 2014

Die mit der BPG geschlossene Leistungsvereinbarung soll per 1. Januar 2010 für eine Periode von weiteren fünf Jahren erneuert werden. In der Leistungsvereinbarung werden wie bis anhin die Aufgaben und Leistungen der BPG sowie die zu erreichenden Ziele definiert. Für die neue Leistungsperiode von 2010 bis 2014 wird dafür pro Jahr ein nicht indexierter Betriebsbeitrag von CHF 470'000 ausgerichtet. Die gegenüber der Vorperiode 2007 – 2009 vorgesehene Erhöhung des Betriebskostenbeitrags von CHF 260'000 auf CHF 470'000 berücksichtigt neben dem – schon bisher von der BPG getragenen – kleinen Schiffsunterhalt neu auch sämtliche Investitionen und Kosten für die in den nächsten Jahren anfallenden Instandhaltungs-, Ersatz- und Werterhaltungsmassnahmen für die Flotte. Ein beträchtlicher Teil dieser Massnahmen ist bereits heute bekannt und notwendig, damit die Schiffe die neuesten gesetzlichen Auflagen bezüglich Sicherheit und Umweltschutz erfüllen. Die Flottenplanung setzt darauf auf, dass die BPG in der Periode 2010 – 2014 weiterhin die drei vorhandenen Schiffe nutzt. Erst in der Folgeperiode 2015 – 2019 ist der Totalersatz eines Schiffes geplant. Für den Kanton fallen deshalb im Zeitraum 2010 – 2014 neben dem jährlichen Betriebsbeitrag keine zusätzlichen Kosten für die Flotte an. Darüber hinaus wird weiterhin die komplette Herauslösung des Restaurants und der Liegenschaft Dreiländereck aus der BPG angestrebt. Im Vordergrund steht dabei ein Verkauf.

B Übergang der Fahrgastschiffe Christoph Merian, Lällekönig und Basler Dybli ins Eigentum der BPG

Mit der neuen Leistungsvereinbarung mit der BPG soll gleichzeitig das bisherige Flotteneigentumsmodell geändert werden und die drei – heute im Eigentum des Kantons stehenden – Fahrgastschiffe Christoph Merian, Lällekönig und Basler Dybli an die BPG übergehen. Vorgesehen ist, dass der Kanton die drei Schiffe, die mit Grossratsbeschluss vom 10. Mai 2006 vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen umgewidmet wurden, mit Wirkung per 1. Januar 2010 zum aktuellen Buchwert (pro Memoria 1 Franken pro Schiff) an die BPG verkauft. Neben dem Eigentum überträgt der Kanton damit insbesondere auch die unternehmerischen Risiken und die diesbezügliche Verantwortung an die BPG. Der erhöhte Betriebskostenbeitrag reflektiert diesen Übergang. Würde auf diesen Schritt verzichtet, müssten die mit Sicherheit fälligen Massnahmen zur Flotteninstandhaltung vom Kanton als Eigentümer getragen und mit entsprechenden Einzelkrediten finanziert werden.

Zusätzlich zur Genehmigung des Betriebskostenbeitrags für 2010 bis 2014 beantragen wir die Bewilligung eines Kredits in Höhe von CHF 1'400'000 für die Ausrichtung von Beiträgen an die BPG zur Deckung der Pensionskassenverpflichtungen im Rahmen des Anschlusses der BPG an die ASCOOP-Sammelstiftung.

Ähnlich wie viele andere öffentlich-rechtliche Transportunternehmen auch sieht sich die BPG gegenwärtig mit einem akuten Finanzierungsbedarf zur Deckung von Pensionskassenverpflichtungen konfrontiert.

Die bei der ASCOOP geführte Pensionskasse für Mitarbeitende und Rentner der BPG im nautischen und im Verwaltungsbereich weist per 31.12.2008 lediglich einen Deckungsgrad von 58,8% aus. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen ist eine Sanierung zwingend. Diese soll nach dem Konzept der ASCOOP über die nächsten 12 Jahre erfolgen. Vorgesehen ist, dass die jeweiligen Vorsorgewerke der angeschlossenen Unternehmen durch mehrere Einmaleinlagen schrittweise wieder einen Deckungsbeitrag von 100% erreichen. Ein wesentlicher Schritt ist dabei bereits per Ende 2009 zu machen, wo ein Zieldeckungsgrad von knapp 82% erreicht werden muss. Dafür ist nach Berechnungen aufgrund der aktuellen Situation des BPG-Vorsorgewerks eine Einlage von rund CHF 1 Mio. fällig. Bis 2014 ist mit Einlagen von weiteren CHF 0,4 Mio. zu rechnen.

Aufgrund ihrer geringen Kapitalausstattung und der daher nur sehr beschränkten Möglichkeiten zur Fremdfinanzierung kann die BPG diese Sanierungsverpflichtungen nicht aus eigener Kraft bewältigen. Aus Revisionsgründen muss für den per Ende 2009 zu leistenden Sanierungsbeitrag aber bereits im Jahresabschluss 2008 eine Rückstellung in den Büchern der BPG gebildet werden. Ohne eine Garantie beziehungsweise Finanzierungszusage des Kantons als Alleineigentümer der BPG würde dies zu einer Überschuldung gemäss Art. 725 OR mit den entsprechenden Rechtsfolgen führen. Dadurch würde der Weiterbetrieb der BPG in Frage gestellt.

Gerade auch vor dem Hintergrund, dass es gelungen ist, die BPG in den vergangenen Jahren erfolgreich neu auszurichten und heute Substanz und organisatorische Stabilität sowie finanzielle Plan- und Berechenbarkeit vorhanden sind mit einer klaren Begrenzung der kantonalen Betriebssubvention, erachten wir es als richtig und gerechtfertigt, diese extern verursachte Betriebsgefährdung der BPG zu verhindern und die Finanzierung der Sanierungsverpflichtungen der BPG gegenüber dem Vorsorgewerk in der ASCOOP sicherzustellen. Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass sowohl die BPG als Arbeitgeber als auch deren Mitarbeitende bereits seit 2004 paritätisch jährlich einen Sanierungsbeitrag von insgesamt 3% der versicherten Lohnsumme an die ASCOOP leisten, die bereits zu Anfang des Jahrzehnts wegen ungenügenden Anlageerfolgs Unterdeckungen realisierte und entsprechende Sanierungsmassnahmen in Kraft setzen musste.

Mit dem beantragten Kredit, der der BPG in Teilbeiträgen entsprechend den Fälligkeiten gemäss dem Sanierungsplan der ASCOOP zur Verfügung gestellt wird, kann der für die Periode 2010 – 2014 zu erwartende Sanierungsbeitrag in Höhe von CHF 1,4 Mio. gedeckt werden. Weitere, allenfalls auch nach 2014 noch notwendige Sanierungsbeiträge sind primär von der Entwicklung der Finanzmärkte, d.h. von der auf dem Vermögen im Vorsorgewerk der BPG erwirtschafteten Rendite abhängig. Dies heute einzuschätzen ist unmöglich. Die Entwicklung wird deshalb laufend verfolgt und die Situation 2014 im Hinblick auf weitere Finanzierungen neu beurteilt werden.

2. Ausgangslage

Die Basler Personenschifffahrts-Gesellschaft AG (BPG) wurde 1968 gegründet und hat zu diesem Zeitpunkt die Aktivitäten der Basler Rheinschifffahrts-Aktiengesellschaft (BRAG) übernommen. Von Beginn an zeigte sich klar, dass die BPG in gleicher Weise wie die meisten anderen Schifffahrtsgesellschaften in der Schweiz und im angrenzenden Ausland ohne staatliche Unterstützung nicht kostendeckend zu betreiben ist. So engagierte sich der Kanton immer wieder mit Investitionen für die Beschaffung und Werterhaltung der Flotte und Anlagen der BPG und garantierte die Übernahme der Verluste aus dem operativen Geschäft.

Nachdem über Jahrzehnte die jährlichen Defizite laufend angewachsen waren, verlangte der Grosse Rat im Jahr 2004 eine grundsätzliche Neubeurteilung. Mit Beschluss vom 15. September 2004 wies der Grosse Rat den Antrag für die Instandsetzung eines Schiffes (MS „Stadt Basel“) zurück. Er lehnte es ab, ohne umfassende Information zur längerfristigen Entwicklung der BPG über weitere Mittel für die Personenschifffahrt zu entscheiden. Insbesondere verlangte er Auskunft über künftige Betriebskonzepte der BPG sowie die Ablösung der unbegrenzte Defizitgarantie durch eine Leistungsvereinbarung zwischen der BPG und dem Kanton mit klar definierter Abgeltung.

Der Regierungsrat und der Verwaltungsrat der BPG verstärkten in der Folge die bereits eingeleiteten Massnahmen zur Restrukturierung und Neuausrichtung der BPG. Mit personellen Erneuerungen und dank einem Paket von Sofortmassnahmen gelang es, schon 2004 das jährliche Defizit gegenüber den Vorjahren massiv zu reduzieren und für 2005 bzw. 2006 eine noch bessere Prognose zu stellen.

Im November 2004 löste der Verwaltungsrat der BPG ein umfassendes Projekt zur Neuausrichtung der BPG aus mit dem Ziel, eine neue auf einem marktorientierten Geschäftsmodell basierende Geschäftsgrundlage für die BPG zu schaffen. Die Ergebnisse der zusammen mit der Inova Management AG, Wollerau (SZ) durchgeföhrten Arbeiten wurden dem Grossen Rat mit Ratschlag Nr. 05.1109.01 vom 12. Juli 2005 vorgelegt. Gestützt auf den Bericht der Finanzkommission Nr. 05.1109.02 vom 11. April 2006 stimmte der Grosse Rat mit Beschluss vom 10. Mai 2006 den Anträgen des Regierungsrates zur Neuausrichtung der BPG zu. Mit diesem Beschluss (19/06/07G) wurde insbesondere die bisherige Defizitgarantie aufgehoben und stattdessen für die Jahre 2007 bis 2009 im Rahmen einer Leistungsvereinbarung des Kantons mit der BPG ein jährlicher Betriebskostenbeitrag an die BPG in Höhe von CHF 260'000 bewilligt. Zudem genehmigte der Grosse Rat eine Sonderabschreibung zur Wertberichtigung der Liegenschaft Dreiländereck. Darüber hinaus wurde der Regierungsrat beauftragt, die BPG bis spätestens Ende 2009 neu zu strukturieren und dabei auch einen Verkauf anzustreben. Für einen solchen Schritt wurden die Aktien der BPG sowie die Fahrgastschiffe „Stadt Basel“, „Lälekönig“, „Basler Dybli“ und „Christoph Merian“ zum symbolischen Buchwert von je CHF 1 vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen umgewidmet.¹

1) Die MS „Stadt Basel“ wurde allerdings schon im Oktober 2005 – vorbehältlich des ausstehenden GR-Beschlusses und mit Zustimmung der Finanzkommission – an ein Unternehmen in Deutschland verkauft.

3. Neuausrichtung der BPG 2007 – 2009

3.1 Massnahmen

Über die verschiedenen nach dem Grossratsbeschluss im Mai 2006 unternommenen Restrukturierungs- und Neuausrichtungsmassnahmen wurde die Finanzkommission wie vom Regierungsrat mit Schreiben vom 13. Juni und 8. August 2007 sowie vom 6. Juni 2008 im Einzelnen orientiert.

Wichtigste Schritte waren:

- die Einsetzung des neuen Geschäftsführers für die BPG, Christian Vultier, auf 1. Januar 2006;
- eine komplette Reorganisation der innerbetrieblichen Abläufe und vor allem die Neustrukturierung des Finanzbereichs;
- der Umzug der BPG-Verwaltung ans Dreiländereck;
- die Etablierung neuer, an die touristische Nachfrage angepasster Produkte im Fahrplan 2006 und Auslegung des Fahrplans auf den Betrieb mit nur noch drei Schiffen;
- die Modernisierung des Marketings, um die BPG als einzigartige, touristische Dienstleistung im regionalen Markt neu zu positionieren;
- Verstärkung der betrieblichen Kooperation mit den Tourismus-Partnern in Basel, namentlich Basel-Tourismus
- die Verpachtung des Restaurants Dreiländereck auf Anfang Dezember 2006; sowie
- der Vollzug der vom Grossen Rat genehmigten Sonderabschreibung in Höhe von 1,7 Mio. CHF zur Wertberichtigung der Liegenschaft Dreiländereck per 1. September 2006.

Gestützt auf diese Massnahmen konnte zum Ende des Jahres 2006 die erste Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und der BPG für den Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis zum 31.12.2009 abgeschlossen werden. Mit dieser wurde die Ausrichtung der jährlichen Betriebskostenbeiträgen in Höhe von CHF 260'000 an die BPG als Abgeltung für Leistungen zur Sicherstellung eines auf die öffentlichen Interessen des Kantons Basel-Stadt ausgerichteten Angebots an Personenschifffahrtsleistungen auf dem Rhein geregelt.

3.2 Geschäftsentwicklung

2006

Da die Bedingungen für die Führung der BPG auf Basis einer Leistungsvereinbarung mit begrenztem Staatsbeitrag erst zum Ende des Jahres 2006 erreicht wurden, kam für das Geschäftsjahr 2006 nochmals (und letztmals) die kantonale Defizitgarantie zum Tragen. Das Jahr 2006 war zudem generell Restrukturierungs- und Sanierungsjahr mit der Folge, dass die Rechnung der BPG durch diverse, im Budget nicht geplante Sonderfaktoren zusätzlich belastet wurde und mit einem nochmals hohen Defizit von rund CHF 650'000 abschloss. Dies bedeutet eine Verschlechterung von rund CHF 200'000 gegenüber dem Budget 2006. Ohne den Einfluss der einmaligen Sonderfaktoren hätte das Jahresergebnis 2006 der BPG die Planwerte des Budgets erreicht.

Restrukturierungsbedingte Sonderaufwendungen ergaben sich insbesondere aus der Schliessung und Verpachtung des Restaurants Dreiländereck auf Beginn Dezember 2006 (Kosten für Personalabgänge; vorzeitige Schliessung des Restaurants im Hinblick auf die Verpachtung per Anfang 2007). Schwerwiegend war der definitive Entscheid der Eidgenössischen Mehrwertsteuerverwaltung zu einer von ihr im 2005 verfügten Steuernachforderung betreffend die Geschäftsjahre 1995 bis 2005, was für 2006 Steuernachzahlungen in Höhe von rund CHF 140'000 zu Folge hatte.

2007

Nach der im 2006 erreichten Bereinigung der Kapitalkostensituation, der Verpachtung des Restaurants Dreiländereck sowie den vollzogenen Anpassungen im Bereich Personal-, Mietunterhalts- und Schiffsbetriebsaufwendungen wurde im Geschäftsjahr 2007 der Betrieb der BPG erstmals vollständig unter neuen Bedingungen, d.h. ohne offene Defizitdeckung und mit fixem Betriebsbeitrag von CHF 260'000 geführt.

Damit war der Handlungsrahmen für die BPG von Anfang an finanziell klar und eng definiert. Mit konsequenter Kostenkontrolle und einer effizienten Ausnutzung der zur Verfügung stehenden knappen Ressourcen, neuen Prozessdefinitionen und Kontrollabläufen in allen Abteilungen des Unternehmens konnte aber ein reibungsloser Betriebsablauf erreicht werden. Als grosser Vorteil erwies sich dabei der Umzug der Verwaltung an das Dreiländereck. Die Leitung des Unternehmens direkt vom Ort des Geschehens aus ermöglichte eine straffere Führung und eine Effizienzsteigerung bei den Arbeits- und Kommunikationsabläufen. Trotz nicht optimalen Bedingungen auf der Wetterseite wurde insgesamt erstmals seit vielen Jahren ein positives Betriebsergebnis (unter Einrechnung des Betriebskostenbeitrags des Kantons) mit einem kleinen Gewinn von CHF 2'600 realisiert. Insbesondere die neuen Produkte im Charter- und Unterhaltungsfahrtengbereich mit dem Ziel, Erlebniswelten auf den BPG-Schiffen zu schaffen, und merklich gestiegerte Qualität in der Küche und im Service an der Front waren Basis für diesen Erfolg.

Schwierig verlief die Entwicklung im Restaurant Dreiländereck, das auf Anfang 2006 verpachtet worden war. Der neue Betreiber des Restaurants konnte sein geplantes Konzept nicht umsetzen, und die daraus erhoffte Attraktivitätssteigerung des Dreiländerecks stellte sich leider nicht ein. Nach mehreren vergeblichen Versuchen, die Lage zusammen mit dem Pächter in den Griff zu bekommen, beschlossen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der BPG Ende Dezember 2007, das Mietverhältnis auf April 2008 zu kündigen. Leider konnte die Situation bis heute nicht grundlegend wieder verbessert werden. Immerhin wird in den warmen Monaten versucht, mit eigenen Kräften der BPG ein Minimalangebot auf der Aussenterrasse des Restaurants aufrechtzuerhalten.

2008 / 2009

Gestützt auf die guten Erfahrungen im Betriebsjahr 2007 und im Wissen, dass der Produktemix und dessen Qualität bei den Zielgruppen ankommen, startete die BPG ins „EURO-Jahr“ 2008. Bereits im ersten Quartal war aufgrund des Buchungsvolumens abzusehen, dass die ehrgeizigen Budgetziele auf der Ertragsseite erreicht werden können. Das während der EURO reduzierte Kursangebot auf der Strecke nach Rheinfelden konnte mit gutem Chartergeschäft für Kunden im Umkreis der Sponsoren und Fussballmannschaften mehr als kompensiert werden. Die an-

schliessenden Monate Juli bis Mitte Oktober verzeichneten ausserdem einen markanten Anstieg der Passagierzahlen auf den Tagesfahrten im Linienverkehr. Bei den Unterhaltungsfahrten wurden trotz kleinerem Angebot während der EURO die Vorjahresumsätze knapp gehalten. Ein sehr erfreulicher Herbst und ein gutes Winter -/ Weihnachtsgeschäft rundeten das gute Betriebsjahr ab. Der Gesamtertrag konnte im Vergleich zum Vorjahr um 6% von CHF 4,65 Mio. auf CHF 4,93 Mio. erhöht werden. Bei den Nautikerträgen wurden insbesondere in den Sparten Kursfahrten (+ 7,8%) und Charterfahrten (+6,8%) markante Steigerungen erzielt. Die Schiffs-gastronomie verzeichnete eine Umsatzsteigerung von Total CHF 125'000 (+4,5%). Die Betriebs-rechnung 08 schloss (nach Bildung kleinerer Unterhaltsrückstellungen und unter Berücksichti-gung des Kantonsbeitrags) mit einem Überschuss von CHF 25'000 erneut mit Gewinn ab.

Die Planungen für das Jahr 2009 im Herbst 2008 wurden grundsätzlich auf das Fortschreiben der erfolgreichen Aktivitäten in 2008 ausgerichtet. Zu diesem Zeitpunkt waren noch wenig bis keine Anzeichen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ersichtlich. In den ersten Monaten dieses Jahres wurde allerdings schnell klar, dass die angenommenen Umsatzziele zu ehrgeizig sein werden. Das Geschäft der BPG liegt zu 100% im Freizeitsektor, in dem in schwierigen Zei-ten zuerst gespart wird. So mussten bis Anfang April Buchungszahlen für Charterfahrten auf sehr tiefem Niveau und deutlich unter den Zahlen der Vorjahrsperiode registriert werden. Ver-waltungsrat und Geschäftsleitung der BPG haben daher Anfang 2009 erste Massnahmen eingeleitet, um den zu erwartenden Umsatzrückgang soweit als möglich auffangen zu können. Es bleibt zu hoffen, dass sich die derzeitige Wirtschaftslage rasch erholt. Dank der zwei vergange-nen, guten Geschäftsjahre und der damit stark verbesserten Liquidität ist die BPG aber in der Lage, zumindest ein schlechteres Jahr aus eigenen Kräften aufzufangen.

3.3 Verkauf der BPG

Wie im Beschluss des Grossen Rates vom Mai 2006 zur Neuausrichtung der BPG vorgesehen, wurde zudem versucht, die BPG in private Hände abzugeben. Nachdem aufgrund von informel- len Signalen auf ein grundsätzliches Interesse am Erwerb der BPG geschlossen werden durfte, hat der Regierungsrat das Unternehmen im Oktober 2007 per Inserat öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben. Vorgesehen wurde dabei die BPG als Ganzes, das heisst die gesamte Aktien- gesellschaft BPG gekoppelt mit den drei Schiffen und der Liegenschaft Dreiländereck inklusive aller von der BPG am Dreiländereck genutzten Flächen zu verkaufen. Dabei wurden verschie-dene Bedingungen aus Sicht des Unternehmens BPG (bezüglich Arbeitsplatzsicherung, Über-nahme vertraglicher Verpflichtungen, Fahrplanbindung im laufenden Jahr) und des Kantons (Ge-währleistung minimales öffentliches Schifffahrtsangebot, Qualität des Angebots, Beitrag zur Nut-zungsentwicklung Westquai) formuliert.

Kaufinteresse wurde von insgesamt sechs Parteien angezeigt. Der Einladung, eine Richtofferte einzureichen, folgten noch zwei Parteien. Diese hatten nach einer Due Diligence der BPG die Möglichkeit, bis Mitte April 2008 ein verbindliches Angebot zu unterbreiten. Abgegeben wurde in der Folge aber nur eine konkrete Offerte.

Nach Analyse der Offerte und eingehender Beurteilung der Verfahrensergebnisse insgesamt, gelangte der Regierungsrat zum Entscheid, auf einen Verkauf der BPG zu verzichten. Bei sei-nem Entscheid liess sich der Regierungsrat insbesondere davon leiten, ob bei einem Verkauf

der BPG eine auf Dauer stabile und finanziell tragfähige Lösung resultieren würde. Es zeigte sich, dass dies nicht ohne weiteres möglich ist und dass bei einem Rückzug des Staates aus dem Betrieb der Personenschifffahrt die Lücke nicht einfach gefüllt wird. Der Regierungsrat erachtete daher die Gefahr als gross, dass auch bei einem Verkauf der BPG am Ende doch wieder die Unterstützung des Kantons eingefordert werden würde. Damit verbliebe aber ein erhebliches (finanzielles) Risiko beim Kanton, ohne dass dieser noch direkten Einfluss auf die Entwicklung des Unternehmens hätte.

Der Beschluss erfolgte im Einvernehmen mit der Finanzkommission des Grossen Rates, die wie im Grossratsbeschluss zur Neuausrichtung der BPG vorgesehen, vom Regierungsrat informiert wurde. Die Finanzkommission behandelte das Geschäft an ihrer Sitzung vom 19. Juni 2008 und teilte dem Regierungsrat anschliessend mit, dass sie die Schlussfolgerungen des Regierungsrates in dieser Angelegenheit teilt und die weitere Planung des Betriebs der BPG unter der Ägide des Kantons im Rahmen einer Verlängerung der Leistungsvereinbarung unterstützt. Die Option des Verkaufs der BPG sei – im Falle eines allfälligen künftigen hinreichenden und akzeptablen Angebots – grundsätzlich offen zu halten.

3.4 Erkenntnisse aus der Neuausrichtung

Mit Blick auf die Geschäftsentwicklung der BPG in den letzten drei Jahren und die Erfahrungen im Rahmen des versuchten Verkaufs kann zusammenfassend festgestellt werden:

- ❖ Die Rahmenbedingungen der Leistungsvereinbarung auf Basis des 2005 entwickelten Business Modells und des neuen Businessplans haben sich als richtig erwiesen.

Die vom Grossen Rat in der Leistungsvereinbarung 2007 – 2009 gesetzten Rahmenbedingungen waren für die Phase der Neuausrichtung richtig und haben die positive Entwicklung der BPG massgeblich gefördert. Mit dem jährlichen Betriebskostenbeitrag von CHF 260'000 wird die gemeinwirtschaftliche Leistung der BPG abgegolten und somit kann diese unter normalen Vorzeichen ein grundsätzlich kostendeckendes Unternehmensergebnis erwirtschaften. Zu sehen ist allerdings, dass dabei keinerlei Spielraum für die Bildung von Reserven besteht und dass die BPG bezüglich Personalbestand am untersten Rand operiert.

- ❖ Der neue Businessplan wurde erfolgreich umgesetzt, die gesetzten Ertragsziele erreicht.

Der dem Ratschlag vom 12. Juli 2005 zugrunde gelegte Businessplan wurde konsequent und erfolgreich umgesetzt. Der BPG ist es in den letzten Jahren gelungen, die Attraktivität des Leistungsangebots zu erhöhen, die Gästezahlen zu steigern und damit die geplanten Ertragsziele zu erzielen. Die Entwicklung zeigt, dass die BPG ihr Geschäft im Griff hat, das gewählte Businessmodell stimmt und dieses auch den Bedürfnissen der Kunden entspricht. Durch Konzentration auf die Kernkompetenzen ist es den Verantwortlichen der BPG gelungen, die Chancen der Neuausrichtung zu nutzen und eine sehr gute Voraussetzung für das Weiterführen der Basler Personenschifffahrt zu schaffen.

- ❖ Ein Verkauf des Unternehmens ist schwierig und nicht unbedingt eine Verbesserung gegenüber dem Status Quo.

Das effektive Interesse privater Käufer an einem Erwerb der BPG ist aufgrund der grundsätzlichen Markt- und Strukturbedingungen der Personenschifffahrt in Basel grundsätzlich gering. Auch ein allfälliger privater Betrieb der BPG würde ohne staatlichen Beitrag kaum realisierbar sein. Insoweit würde ein Verkauf keine Verbesserung gegenüber dem Status Quo bedeuten, sondern im Gegenteil Risiken für den Kanton erzeugen.

4. Weiterführung der Personenschifffahrt durch die BPG ab 2010

4.1 Vorgehen

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Erkenntnisse hat sich der Regierungsrat dafür entschieden, in Fortführung der vor vier Jahren eingeschlagenen strategischen Ausrichtung Grundlagen für die längerfristige Weiterführung der Personenschifffahrt auf dem Rhein in der Region Basel durch die BPG auszuarbeiten und dem Grossen Rat die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für eine Periode von weiteren fünf Jahren vorzuschlagen.

Ähnlich wie für den Ratschlag zur Neuausrichtung der BPG haben Verwaltungsrat und Geschäftsführung der BPG mit Unterstützung wiederum der Firma Inova Management AG eine umfassende Unternehmensanalyse vorgenommen und die Entwicklung der BPG auf der Zeitachse von 10 Jahren detailliert geplant. Berücksichtigt wurden dabei insbesondere die Investitionsbedürfnisse der BPG, die mögliche Umsatzentwicklung und die Personalentwicklung. Darüber hinaus wurde die Eigentumssituation bezüglich der BPG-Flotte untersucht. Ziel war es, eine möglichst korrekte betriebswirtschaftliche Abbildung mit langfristiger Optik zu erreichen und damit Klarheit und Berechenbarkeit im Hinblick auf die staatlichen Betriebsbeiträge zu schaffen.

Die erzielten Ergebnisse werden im Folgenden in ihrem wesentlichen Kern dargestellt.

4.2 Zielsetzungen

Mit dem Abschluss einer neuen Leistungsvereinbarung für die Periode 2010 – 2014 soll generell der Beitrag der BPG zur Attraktivität des Standortes Basel und zum Tourismus- und Freizeitangebot in der Rheinstadt Basel auch weiterhin gewährleistet werden. Aus Sicht des Kantons geht es dem Regierungsrat dabei aber auch darum, den Erfolg der Neuausrichtung der BPG zu konsolidieren und langfristig zu stabilisieren und das finanzielle Engagement des Kantons Basel-Stadt in planbarem Rahmen halten.

Aus unternehmerischer Sicht wird darauf abgestellt, den Personen-Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein im Rahmen des bewährten Businessmodells weiterführen. Ziel ist es, dass die BPG die sich im Markt bietenden Wachstumschancen durch Weiterentwickeln des Leistungsangebotes gezielt nutzt und dabei ihre Aktivitäten ganz klar auf das Kerngeschäft, d.h. auf den Schiffsbetrieb und die Schiffsgastronomie konzentriert, um damit die Ertragskraft zu steigern. Dabei soll der unternehmerische Spielraum der BPG erhöht werden.

Insgesamt geht es darum, mit dem Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein durch die BPG für verschiedene Anspruchsgruppen Nutzen und Mehrwerte zu gewährleisten:

- als relevanten Beitrag zur Standortattraktivität durch ein nachgefragtes Touristik- und Freizeitangebot (mit über 90'000 Schiffspassagiere pro Jahr);
- als positiven Imageträger für die Rheinstadt Basel mit überregionaler Ausstrahlung;
- als Abrundung des öffentlichen Verkehrs mit regelmässigen Kursfahrten zwischen Basel, Rheinfelden, Weil und Huningue;
- als attraktives Freizeitangebot mit Unterhaltungs- und Charterfahrten für Private und Unternehmen;
- als verlässlicher Arbeitgeber, der 50 Personen einen interessanten Arbeitsplatz und sicheres Einkommen bietet.

4.3 Businessplan

4.3.1 Businessmodell

Das in den letzten Jahren praktizierte und erfolgreich umgesetzte Businessmodell auf der Basis einer Flotte von drei Schiffen soll in den nächsten Jahren unverändert weitergeführt werden. Abbildung 1 illustriert den Produktemix der BPG aus Kursfahrten (tagsüber) und Unterhaltungs- und Charterfahrten (primär abends).

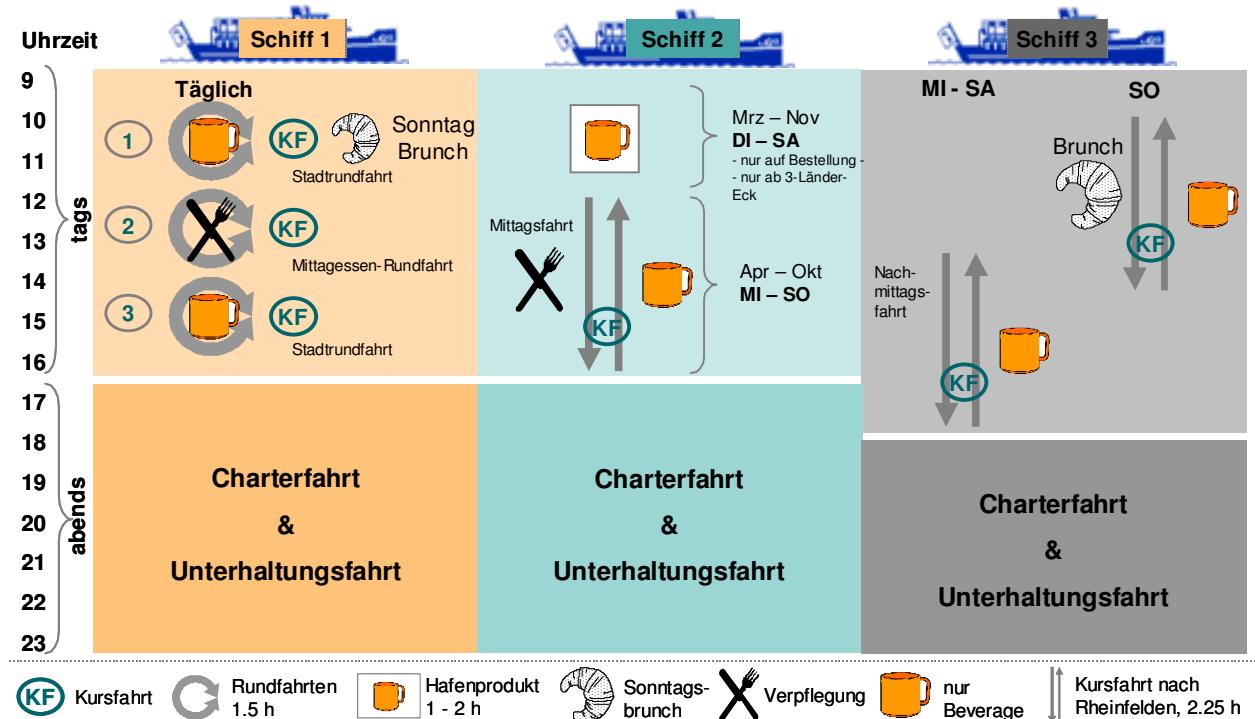


Abb. 1 Businessmodell der BPG

Das Businessmodell ist im Einzelnen durch folgende Eckpunkte charakterisiert:

- ◆ Schiffahrt und -Gastronomie mit drei Schiffen und aus einer Hand; die BPG „verkauft“ ein Erlebnis, zum Erlebnis gehört zwingend auch das gastronomische Angebot.
- ◆ Bewährtes Leistungsangebot:
 - Kursfahrten: Auf Tagetourismus zugeschnitten; drei tägliche Rundfahrten, Linienbetrieb Basel-Rheinfelden.
 - Unterhaltungsfahrten: Breite Palette von Fahrten mit spezifischen Ziel und Unterhaltungsangebot.
 - Charterfahrten: Differenziertes Angebot für Private und Unternehmen.
- ◆ Eigenbetrieb der Schiffsgastronomie:
 - Ganzheitliches Angebot aus einer Hand.
 - Höhere Flexibilität in allen Belangen.
 - Austauschmöglichkeit von Mitarbeitenden.
 - Nachweisbar attraktive Wertschöpfung (ca. 60% des Umsatzes entfallen auf die Schiffsgastronomie).
 - Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt die Richtigkeit der im Ratschlag vom 12. Juli 2005 dargelegten Abwägung zugunsten einer eigenen BPG-Schiffsgastronomie. Der Eigenbetrieb in diesem Bereich ist effektiv die bessere Variante und für den Erfolg der BPG entscheidend.
- ◆ Schiffslogistik, Gastronomieplattform sowie Büros für die Verkauf und Administration, alles am gleichen Ort im Dreiländereck.
- ◆ Kleiner eigener Personalstamm, erweitert durch einen grossen Pool temporär einsetzbarer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- ◆ Das Restaurant Dreiländereck wird nicht mehr durchgehend und auf keinen Fall eigenständig betrieben. Die gescheiterten Verpachtungsversuche haben gezeigt, dass ein erfolgreicher Betrieb des Restaurants an diesem Standort kaum oder nur sehr schwierig zu realisieren ist. Die Räume werden heute für einzelne Events an Dritte vermietet; in diesem Fall werden die Gastronomieleistungen (Catering) durch die BPG erbracht. Die Ausenterrasse wird bei schönem Wetter fallweise geöffnet und von der BPG mit Minimalaufwand bewirtschaftet. Grundsätzlich wird weiterhin eine komplette Herauslösung des Restaurants und der Liegenschaft Dreiländereck aus der Verantwortung der BPG angestrebt. Im Vordergrund steht die Möglichkeit eines Verkaufs. Entsprechende Sondierungen sind im Gang. Zu sehen ist dabei insbesondere der Konnex zur von den Schweizerischen Rheinhäfen verantworteten Gesamtentwicklung des Hafengebiets.

4.3.2 Plangrundlagen und -annahmen

Ausgehend von den aufgezeigten Zielsetzungen basiert die nachfolgend dargestellte Planerfolgsrechnung der BPG auf den folgenden Grundlagen und Annahmen:

- a) Planrechnung über 10 Jahre, d.h. über zwei Leistungsperioden 2010 – 2014 und 2015 – 2019;

- b) detaillierte Planung des Investitions- und Unterhaltsbedarfs für die Flotte, des Umsatzes und des Personalbedarfs;
- c) detaillierte Abbildung zweier Eigentumsmodelle für die Schiffe;
- d) separater Ausweis des Liegenschaftserfolges Dreiländereck.

Ad b) Flotten-, Umsatz- und Personalplanung

Die Teilplanungen für die nächsten 10 Jahre berücksichtigen die nachstehenden Elemente.

Flotte (Detailplanung siehe Anhang 1)

- Die Flottenplanung geht für die nächsten Leistungsvereinbarungsperiode (2010 bis 2014) von den drei bisher betriebenen Schiffen (MS Christoph Merian, MS Lälekönig und MS Basler Dybli) aus.
- Für den laufenden kleinen Unterhalt wird mit den gleichen Aufwendungen wie bisher gerechnet.
- Alle drei Schiffe müssen in den nächsten Jahren den Kontrollbehörden vorgeführt werden und verschiedene neue gesetzliche Auflagen erfüllen. Als Basis für die Berechnung der anstehenden Investitionen (grosser Unterhalt) hat die BPG eine Expertise in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Expertise bilden die Grundlage für die Planung des grossen Unterhalts. Die Unterhaltsarbeiten werden zu demjenigen Zeitpunkt vorgesehen, zu welchem die Schiffe der Schiffsuntersuchungskommission vorgeführt werden müssen.
- Für 2015 wird der Ersatz des MS Basler Dybli durch ein Occasionsschiff geplant. Dieses neue Schiff böte der BPG neue Möglichkeiten, v.a. für den Ausbau des Chartergeschäfts und damit für die Steigerung der Ertragskraft. Über die Beschaffung und die Finanzierung dieses neuen Schiffs soll 2014, voraussichtlich im Zusammenhang mit der dann anstehenden neuerlichen Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG entschieden werden.

Die nachstehende Tabelle zeigt die in den beiden Leistungsvereinbarungsperioden bis Ende 2019 pro Schiff geplanten Unterhalts- und Ersatzinvestitionen.

	Periode 1: 2010 - 2014	Periode 2: 2015 – 2019
MS Christoph Merian	Generalüberholung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung der elektrischen Anlagen ▪ Gewährleistung Brandschutz ▪ Behindertengerechtes Einrichtung (Barrierefreiheit) ▪ Erneuerung, Renovation Schiffsküche ▪ neue Bestuhlung 	Generalüberholung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Motoren und Abgasanlage ▪ Neuer Aussenanstrich ▪ Upgrade Schiffsküche
MS Lälekönig	Generalüberholung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Motoren und Abgasanlage 	Teilüberholung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neumöblierung ▪ Upgrade Schiffsküche

	Periode 1: 2010 - 2014	Periode 2: 2015 – 2019
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung der elektrischen Anlagen ▪ Gewährleistung Brandschutz ▪ Behindertengerechtes Einrichtung (Barrierefreiheit) ▪ Erneuerung, Renovation Schiffsküche 	
MS Basler Dybli	Keine Massnahmen	Ersatz des Schiffes, Kauf eines Occassionsschiffs mit grösserer Kapazität und besserer Tourismuseig-nung

Tab. 1 Annahmen Unterhalts- und Ersatzinvestitionen Schiffe 2010 - 2019Umsatz (Details siehe Anhang 2)

- Die Umsatzplanung setzt auf der Planrechnung 2009 auf, welche die aktuelle Wirtschaftsentwicklung berücksichtigt, d.h. aufgrund der Ist-Zahlen des 1. Quartals 2009 tiefer angesetzt wurde, als das ursprünglich vom Verwaltungsrat der BPG für 2009 verabschiedete Budget.
- Im Hinblick auf die neuen Möglichkeiten, welche das für 2015 als Ersatz für die MS Basler-dybli geplante Schiff bieten wird, ist ab 2014 ein deutliches Umsatzwachstum im Chartergeschäft geplant. Um dieses Wachstum zu realisieren, soll 2014 ein neuer Verkaufsmitarbeiter rekrutiert werden.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Annahmen für die Umsatzplanung von 2010 bis 2019 zusammen.

	Periode 1: 2010 - 2014	Periode 2: 2015 – 2019
Basis	Planrechnung 2009 mit Anpassung an die aktuelle Wirtschaftsentwicklung (Umsatz minus 12% zu Vor-jahr)	
Generelle Umsatzent-wicklung	Wachstum (linear) von 2-3 % p.a.	Wachstum (linear) von 2-3 % p.a.
Umsatzanteil Schiffs-gastronomie	60%	60%
Erwartungen Charter-geschäft	2014 zusätzlich 100 TCHF	Weiter erhöhtes Wachstum mit Ab-flachung der Zuwächse; Totalzu-wachs bis 2019 = 600 TCH gegen-über Stand 2014

Tab. 2 Annahmen Umsatzplanung 2010 - 2019

Personal

- Die in den letzten Jahren erfolgreich umgesetzte Strategie der grösstmöglichen Flexibilität wird beibehalten.
- Kern ist eine kleine Stamm-Mannschaft von 24 fest angestellten Personen (22,7 FTE), die nach Bedarf durch temporär eingesetzte Teilzeitmitarbeiter ergänzt wird.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Annahmen für die Personalplanung von 2010 bis 2019 zusammen.

	Periode 1: 2010 - 2014	Periode 2: 2015 – 2019
Gesamtzahl Mitarbeitende	ca. 50 (32 FTE)	ca. 50 (32 FTE)
Veränderung Personalkörper	1 zusätzlicher Verkaufsmitarbeiter für den Ausbau des Chartergeschäfts (ab 2014)	Keine
Personalkostenentwicklung	+ 1% Teuerung p.a. In 2010 und 2011 anstehende Pensionierungen führen zu reduzierten Kosten (Ersatz durch neue MA mit altersbedingt tieferen Löhnen)	+ 1% Teuerung p.a.

Tab. 3 Annahmen Personalplanung 2010 - 2019

Ad c) Flotteneigentum

Bereits im Ratschlag zur Neuausrichtung der BPG vom 12. Juli 2005 hatte der Regierungsrat ausgeführt, dass unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten und zur Erreichung voller Kostentransparenz eigentlich die Überführung der heute dem Kanton gehörenden Fahrgastschiffe ins Eigentum der BPG vorgesehen werden müsste. Seinerzeit war auf einen solchen Schritt verzichtet worden, um die übrigen Schritte zur Neuausrichtung der BPG – insbesondere im Hinblick auf die Bereinigung der Kapitallasten im Zusammenhang mit der Liegenschaft Dreiländereck – nicht unnötig zu erschweren. Allerdings war in Aussicht genommen worden, auf die Frage des Schiffseigentums zurückzukommen, wenn sich die Situation der BPG verändert sollte.

Im Lichte der Entwicklung der BPG seit 2006 wurde daher im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Leistungsvereinbarung 2010 – 2014 auch die Eigentumsfrage neu beurteilt, dies sowohl aus unternehmerischer als auch aus finanzpolitischer Sicht.

Unternehmerisch und betriebswirtschaftlich betrachtet ist der Übergang der drei Schiffe vom Kanton ins Eigentum der BPG nach wie vor als richtige Variante anzusehen. Die BPG erbringt ihre Kernleistungen mit diesen drei Schiffen und wäre als Eigentümerin auch voll für Unterhalt und Werterhaltung verantwortlich. Dieser Aspekt gewinnt in den kommenden Leistungsperioden an Bedeutung, stehen doch für alle Schiffe aufgrund neuer, zu erfüllender gesetzlicher Auflagen

umfangreiche Investitionen an, die durch den Eigentümer zu tragen sind. Allerdings ist die BPG auch inskünftig und langfristig nicht in der Lage, die anstehenden Unterhalts- und Ersatzinvestitionen für die drei Fahrgastschiffe aus dem eigenen Cash Flow zu finanzieren. Ihre durch die Marktumsätze definierte Eigen-Ertragskraft reicht dafür nicht aus, und eine entsprechende Steigerung ist realistischerweise nicht zu erwarten.

Grundsätzlich sind damit zwei Varianten zu bewerten: zum einen das Beibehalten des Status Quo mit Schiffseigentum beim Kanton, zum anderen – neu – der Eigentumsübergang an die BPG. In diesem Fall würde eine Situation geschaffen, die mit der der Basler Verkehrsbetriebe vergleichbar ist. Auch die BVB besitzen alle Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge zu Eigentum und tragen dafür die unternehmerische Verantwortung. Die Finanzierung neuer Anlagen oder Fahrzeuge erfolgt – soweit nicht aus eigenen Mitteln möglich – über rückzahlbare Darlehen des Kantons. Die Kosten für Darlehenszins und -amortisation fliessen dabei in die Berechnung der jährlichen Abgeltung ein.

Die folgende Tabelle zeigt die beiden Varianten im Überblick.

	Variante A: Status Quo (Schiffseigentum beim Kanton)	Variante B: „BVB“ (Schiffseigentum bei BPG)
Kleiner Schiffsunterhalt	<i>Verantwortlich:</i> BPG <i>Finanzierung:</i> Budget BPG	<i>Verantwortlich:</i> BPG <i>Finanzierung:</i> Budget BPG
Unterhaltsinvestitionen (grosser Schiffsunterhalt)	<i>Verantwortlich:</i> Kanton <i>Finanzierung:</i> Kanton (Einzelkreditvorlage)	<i>Verantwortlich:</i> BPG <i>Finanzierung:</i> Budget BPG
Ersatz- / Neuinvestitionen	<i>Verantwortlich:</i> Kanton <i>Finanzierung:</i> Kanton (Einzelkreditvorlage)	<i>Verantwortlich:</i> BPG <i>Finanzierung:</i> Kanton (rückzahlbares Darlehen an BPG; anteilige Erhöhung Betriebskostenbeitrag wegen Kosten für Darlehenszins und -amortisierung)

Tab. 4 Modelle Schiffseigentum

Grundsätzlich und wie sich anhand der konkreten Zahlen der nachfolgenden Planbetriebsrechnung zeigen lässt, ist für den Kanton das finanzielle Engagement praktisch dasselbe. Entweder finanziert er die notwendigen Investitionen direkt über einen Investitionskredit (Schiffseigentum beim Kanton) oder über einen entsprechend erhöhten jährlichen Betriebsbeitrag (Schiffseigentum bei der BPG). Die Hauptvorteile des Verkaufs der Schiffe an die BPG sind für den Kanton der Übertrag der Eigentümerrisiken an die BPG sowie die Planbarkeit der Finanzierung.

Als Eigentümerin der Schiffe eröffnen sich der BPG zusätzliche unternehmerische Spielräume, die sie im Interesse einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung nutzen kann.

Nach Beurteilung aller Aspekte kommt der Regierungsrat zum klaren Schluss, dass die Schiffe ins Eigentum der BPG übergehen sollten. Im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarung 2010 – 2014 wird deshalb der Verkauf der drei Schiffe (MS Christoph Merian, MS Lälekönig und MS Basler Dybli) an die BPG vorgesehen. Der Verkauf soll zum aktuell in der Rechnung des Kantons stehenden Buchwert von 1 Franken pro Schiff erfolgen, womit auf Seiten der BPG für den alten Schiffsbestand keine Abschreibungs- respektive Kapitalkosten mehr generiert werden.

Die nachfolgende Planbetriebsrechnung enthält daher eine vollständige Abbildung der mit der Flotte zusammenhängenden Kosten und resultiert entsprechend in einem im Vergleich zur aktuellen Leistungsvereinbarung erhöhten Betriebsbeitrag an die BPG.

Ad d) Separater Ausweis Liegenschaftserfolg Dreiländereck

Wie bereits vorne ausgeführt, soll die Liegenschaft Dreiländereck nur als Logistikplattform für den Schiffsbetrieb und die Schiffsgastronomie dauerhaft genutzt werden. Restaurant und Aussenterrasse werden – solange sie nicht an Dritte übergeben werden können – nur sporadisch genutzt und nur, wenn sichere Kostendeckungsbeiträge möglich sind.

Die versuchten Verpachtungen zeigen, dass ein Restaurant am Dreiländereck in der gegenwärtigen isolierten Lage weder durch die BPG noch einen privaten Pächter erfolgreich betrieben werden kann. Die Erträge aus der heutigen sporadischen Nutzung vermögen die insgesamt anfallenden Kosten nicht zu decken. Die Liegenschaft Dreiländereck belastet die Rechnung der BPG jährlich mit ca. 60 TCHF. Aus diesem Grunde erwägt der BPG-Verwaltungsrat den Verkauf der Liegenschaft. Die bisherigen Sondierungen haben jedoch noch kein Resultat erbracht.

Allerdings ist auch zu sehen, dass ein Verkauf der Liegenschaft sich nur unwesentlich auf das Unternehmensergebnis auswirkt. Netto kann mit einer Ergebnisverbesserung von 20 TCHF aufgrund des Wegfalls der anteiligen Kosten für das Restaurant und die Aussenterrasse gerechnet werden. Für die durch die Schiffsgastronomie genutzten Räume (Küche, Kühl-, Lager- und Nebenräume) müsste neu Miete bezahlt werden. Im Falle eines Verkaufs würde v.a. die Liquidität der BPG verbessert, womit insbesondere dem Kanton das für die Errichtung der Liegenschaft am Dreiländereck gewährte Darlehen im Umfang von 480 TCHF zurückgezahlt werden könnte.

4.3.3 Betriebliche Planerfolgsrechnung (Planbetriebsrechnung)

Nachstehend ist die auf dem beschriebenen Businessmodell und den Teilplanungen von Flotte, Umsatz und Personal beruhende Planerfolgsrechnung der BPG für die nächste Leistungsperiode 2010 – 2014 wiedergegeben. (Die Planerfolgsrechnung für den Gesamtzeitraum 2010 – 2019 ist im Anhang dargestellt.) Die Planerfolgsrechnung geht wie dargestellt davon aus, dass

- das Eigentum an den Schiffen an die BPG übertragen wird und diese Unterhalt und Werterhaltung der Schiffe vollständig übernimmt
- die Liegenschaft Dreiländereck nicht verkauft werden kann und damit der Betrieb im bisherigen Rahmen (sporadische Nutzung) weiterhin durch die BPG zu gewährleisten ist.

Die Rechnung geht weiter davon aus, dass die zusätzlich beantragte Sanierung der Pensionskasse der BPG ohne Mehrbelastung der Betriebsrechnung erfolgt.

[Tausend CHF]	2010			2011		2012		2013		2014		P1 (2010-14)
	TCHF	Ver. % (Forec.)	Ver. % (Budget)	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	
												Σ 5 Jahre
Ertrag												
Ertrag Kursfahrten inkl. SG	1'368	2,5%	-13%	1'402	2,5%	1'445	3%	1'488	3%	1'534	3%	7'237
Ertrag Unterhaltungsfahrten inkl. SG	1'115	2,5%	-13%	1'143	2,5%	1'177	3%	1'213	3%	1'249	3%	5'897
Ertrag Charterfahrten inkl. SG	1'577	2,5%	-13%	1'616	2,5%	1'665	3%	1'715	3%	1'815	6%	8'388
Total Ertrag Fahrten inkl. SG	4'060	2,5%	-13%	4'162	2,5%	4'287	3%	4'415	3%	4'598	4%	21'522
Übriger Ertrag	114	2,5%	-13%	117	2,5%	121	3%	124	3%	128	3%	604
Total Betriebsertrag	4'175	2,5%	-13%	4'279	2,5%	4'407	3%	4'540	3%	4'726	4%	22'127
Aufwand												
Total Warenaufwand	819	2%	-16%	838	2%	862	3%	887	3%	917	3%	4'323
Total Personalaufwand	2'600	0%	-11%	2'637	1%	2'667	1%	2'715	2%	2'891	6%	13'510
Total Betriebsaufwand	1'038	2%	-5%	1'400	35%	1'064	-24%	1'074	1%	1'548	44%	6'124
Betriebsergebnis I (EBITDA)	-282	22%	-57%	-597	-112%	-186	69%	-136	27%	-629	-363%	-1'829
Abschreibungen Sachanlagen	40	-13%	-13%	40		40		40		40		200
Abschreibungen Schiff (Amort. Darlehen)												
Total Abschreibungen	40	-13%	-13%	40		40		40		40		200
Betriebsergebnis II (EBIT)	-322	21%	-43%	-637	-98%	-226	65%	-176	22%	-669	-280%	-2'029
Zinsen / Finanzergebnis	-6			-6		-6		-6		-6		-30
A.o. Aufwand / Ertrag	10			10		10		10		10		50
Betriebsergebnis III (EBT) ohne Dreiländereck	-318	21%	-43%	-633	-99%	-222	65%	-172	22%	-665	-287%	-2'009
Ertrag DLE	30			30		30		30		30		150
Betriebsaufwand DLE	22		0%	22		22		22		22		109
Abschreibungen, Zinsen, a.o. Aufwand	69		-3%	69		69		69		69		347
Betriebsergebnis Liegen. Dreiländereck	-61		4%	-61		-61		-61		-61		-306
Betriebsergebnis III (EBT) mit Dreiländereck	-379	18%	-33%	-694	-83%	-283	59%	-233	18%	-726	-212%	-2'315
Leistungsabgeltung Kanton	470	81%	81%	470		470		470		470		2'350
Betrieblich. Unternehmenserfolg	91	145%	461%	-224	-346%	187	184%	237	27%	-256	-208%	35

Tab. 5 Planerfolgsrechnung der BPG 2010 – 2014

Unter Berücksichtigung aller genannten Faktoren und in umfassender betriebswirtschaftlicher Optik ergibt sich damit für die Jahre 2010 bis 2014 ein jährlicher kantonaler Betriebskostenbeitrag an die BPG von CHF 470'000, um ein kostendeckendes Ergebnis zu erreichen.

Mit diesem Resultat liegt die BPG im Quervergleich im Übrigen immer noch im Durchschnitt der anderen Personenschifffahrtsgesellschaften in der Schweiz. Bereits im Ratschlag von 2005 zur Neuausrichtung der BPG konnte gezeigt werden, dass alle mit der BPG verglichenen Gesellschaft erhebliche öffentliche Subventionen erhalten, dies sowohl für Investitionen in die Flotten als auch für die Unterstützung des laufenden Betriebs. Aus den verfügbaren Daten konnte eine durchschnittliche Subventionierung von ca. 150'000 Franken pro Schiff bzw. von 25 Rappen pro Umsatzfranken errechnet werden. Im Fall der BPG mit einem neuen Betriebskostenbeitrag von CHF 470'000 ergibt sich eine jährliche Subventionierung pro Schiff von ca. CHF 155'000. Bezogen auf den in der Periode 2010 bis 2014 geplanten Gesamtumsatz (CHF 22,1 Mio.) liegt die Subvention bei etwa 11 Rappen pro Umsatzfranken.

Die Erhöhung gegenüber dem heutigen Betriebskostenbeitrag von CHF 260'000 reflektiert in erster Linie die vorgeschlagene Änderung des Flotteneigentums. Würde am Status Quo festgehalten, resultierte aufgrund der übrigen Planannahmen, die insbesondere von einem starken

Umsatzrückgang in 2010 als Folge der generellen Wirtschaftskrise ausgehen und zudem erhöhte Aufwände im normalen Schiffsunterhalt berücksichtigen, ein neu erforderlicher Betriebskostenbeitrag von CHF 310'000. Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasst die Kennzahlen für die beiden möglichen Eigentumsvarianten, konkret die finanzielle Belastung für den Kanton einerseits und die Verteilung der Ausgaben zwischen Kanton und BPG andererseits.

Die Zahlen ab 2015 widerspiegeln den Effekt der geplanten Beschaffung eines Ersatzes für die MS Basler Dybli sowie die ab 2015 unterstellte starke Umsatzsteigerung, wobei die getroffenen Annahmen als grobe Einschätzungen zu sehen sind, die vor dem Hintergrund der effektiven Entwicklung der kommenden 5 Jahre überprüft werden müssen. Unter diesen Bedingungen müsste der Kanton in der Variante Status Quo zwar eine geringere Leistungsabgeltung als in der Variante „BVB“ leisten, dafür aber auch deutlich höhere Kosten für die Flotte (inklusive Kapitalkosten für das neue Schiff) tragen. Per Saldo aller Elemente resultiert für den Kanton für die Gesamtperiode 2015 bis 2019 wiederum in beiden Fällen das gleiche finanzielle Engagement (CHF 4,15 Mio.). In der Variante Status Quo trägt er allerdings das volle Eignerrisiko.

Variante A – Status Quo; Schiffe im Eigentum Kanton																
		Var A: Status Quo														
		[Tausend CHF]	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Σ 5J	2015	2016	2017	2018	2019	Σ 5J	Σ 10J
Kanton	Investition grosser Unterhalt	0	0	345	0	0	0	455	800	0	510	0	0	200	710	1'510
	Investition Occasions-Schiff	-	-	-	-	-	-	-	0	(2000)	-	-	-	-	0	0
	Abschreibung	-	-	-	-	-	-	-	0	33	67	67	67	67	300	300
	Zinsen (kalkulatorisch)	-	-	-	-	-	-	-	0	40	79	76	73	71	339	339
	Leistungsabgeltung	260	310	310	310	310	310	1'550	90	90	90	90	90	90	450	2'000
	Total	260	310	655	310	310	765	2'350	163	745	233	230	427	1'799	4'149	
BPG	Total (kleiner Unterhalt*)	180	180	180	180	180	180	900	110	180	180	180	180	830	1'730	

Variante B – Schiffe im Eigentum BPG; Finanzierung Schiffsersatz via rückzahlbares Kantondarlehen (Ansatz BVB)																
		Var B: BVB Ansatz														
		[Tausend CHF]	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Σ 5J	2015	2016	2017	2018	2019	Σ 5J	Σ 10J
Kanton	Investition Occasions-Schiff	-	-	-	-	-	-	-	0	(2000)	-	-	-	-	0	0
	Leistungsabgeltung*	260	470	470	470	470	470	2'350	360	360	360	360	360	360	1'799	4'149
	Kanton: Total	260	470	470	470	470	470	2'350	360	360	360	360	360	360	1'799	4'149
BPG	kleiner Unterhalt	180	180	180	180	180	180	900	110	180	180	180	180	180	830	1'730
	grosser Unterhalt	-	0	345	0	0	0	455	800	0	510	0	0	200	710	1'510
	Abschreibung (Amort. Darl.)	-	-	-	-	-	-	-	0	33	67	67	67	67	300	300
	Zinsen (Darlehen)	-	-	-	-	-	-	-	0	40	79	76	73	71	339	339
	Total	180	180	525	180	180	635	1'700	183	835	323	320	517	2'179	3'879	

Tab. 6 Kennzahlen Modelle Schiffseigentum

5. Vorgesehene Lösung

5.1 Erneuerte Leistungsvereinbarung mit der BPG für 2010 bis 2014

Auf Basis der langfristigen Planung und der integralen, alle Unterhalts- und Investitionskosten umfassenden Planbetriebsrechnung erachtet es der Regierungsrat als gerechtfertigt, die BPG weiterzuführen und die bestehende Leistungsvereinbarung mit der BPG im Rahmen der geschilderten Eckwerte zu erneuern.

Im Einzelnen soll vorgesehen werden:

1. Die Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und der BPG wird für eine Periode von 5 Jahren von 2010 bis 2014 verlängert und hinsichtlich der geplanten Änderungen bezüglich des Flotteneigentums angepasst. Die Vereinbarung definiert wie bis anhin Aufgaben, Leistungen und Zielsetzungen der BPG und legt den maximal zur Verfügung gestellten Staatsbeitrag fest.
2. Hauptaufgaben der BPG:
 - Weiterführen und Sicherstellen eines attraktiven, koordinierten Kurs-, Unterhaltungs- und Charterfahrten-Angebots auf dem Rhein innerhalb der Region Basel.
 - Gewährleisten von saisonalen, kantonsübergreifenden Kursfahrten sowie touristischen Stadt- oder Hafenrundfahrten.
 - Sicherstellen eines nachfragekonformen Gastronomieangebotes mit Verpflegungsmöglichkeiten auf allen Schiffen.
 - Möglichst optimale Nutzung der Liegenschaft Dreiländereck, solange diese im Eigentum der BPG steht.
 - Optimieren von bestehenden und Einführen von neuen Produkten gemäss den Bedürfnissen des Marktes.
 - Unterhalts- und Instandhaltungsarbeiten zum Werterhalt und sicheren Betrieb der eigenen Schiffe („Basler Dybli“, „Lälekönig“ und „Christoph Merian“); erfüllen der diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften
 - Generelle Weiterentwicklung des Unternehmens: Verbessern der Produkteattraktivität und -qualität, Nutzen der Markt- und Wachstumschancen, Optimierung der Produktivität und der Ertragskraft mit möglichst hohem Grad an Eigenwirtschaftlichkeit.
3. Die BPG soll dabei insbesondere folgende Zielsetzungen verfolgen:
 - a. *Auftrag*
 - i. Die BPG trägt zu einem attraktiven Touristik- und Freizeitangebot in der Stadt Basel bei und arbeitet dabei mit den staatlichen und privaten Partnern eng zusammen.
 - b. *Leistungsziele*
 - i. Die BPG erbringt Leistungen in hoher Qualität und stellt einen Betrieb sicher, der die gesetzlichen Sicherheitsanforderungen jederzeit erfüllt.

- ii. Die BPG trägt durch hohe Kundenorientierung und mit einem innovativen Angebot zur Attraktivität des Standortes Basel bei.
- c. *Betriebswirtschaftliche Ziele*
 - i. Die BPG wird nach unternehmerischen und betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt.
 - ii. Die BPG erwirtschaftet – unter Einbezug des Kantonsbeitrags – kostendeckende Resultate. Sie berücksichtigt dabei die Sozialpartnerschaft mit ihren Mitarbeitern.
- 4. Die Leistung des Kantons:
 - Für die erbrachten Leistungen erhält die BPG einen jährlichen, nicht indexierten Subventionsbeitrag von CHF 470'000. Dieser ergibt sich aus der betrieblichen Planerfolgsrechnung, die einen durchschnittlichen Jahresverlust von CHF 463'000 ausweist.
 - Mit diesem Betrag sind sämtliche Kosten und Investitionen, die zum Erhalt der Flotte dienen vollumfänglich abgedeckt. Die BPG übernimmt sämtliche Kosten für laufende Unterhaltsarbeiten (kleiner Unterhalt) sowie auch sämtliche Investitionen für Instandhaltungs- und Werterhaltungsmassnahmen (grosser Unterhalt). Alle Arbeiten und Massnahmen werden von der BPG in einer Planung abgebildet, ausgeführt und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien verbucht. Für den Kanton fallen folglich im Zusammenhang mit Unterhalt und Instandhaltung der Schiffe keine weiteren Kosten an.
 - In diesem Betrag sind keine Rückstellungen für den Ersatz eines oder mehrerer Schiffe sowie für grössere, nicht planbare Ersatzinvestitionen (z.B. infolge Havarie etc.) enthalten. In solchen Fällen müssen im Bedarfsfall zusätzliche Mittel beantragt werden.
- 5. Formale Bestimmungen
 - Um die korrekte Umsetzung der Leistungsvereinbarung zu gewährleisten, werden entsprechende Zusammenarbeits- und Controllingmechanismen vorgesehen, insbesondere ein Quartalsreporting sowie die jährliche Überprüfung der Zielerreichung und der Einhaltung von Budget sowie Investitionsplan. Die Information und Steuerung erfolgt insbesondere über den weiterhin gegebenen Einsatz eines Kantonsvertreters im Verwaltungsrat der BPG.

5.2 Übergang des Schiffseigentums vom Kanton an die BPG

Kernelement der neuen Leistungsvereinbarung ist der Übergang des Eigentums an den Fahrgastschiffen „Christoph Merian“, „Lälekönig“ und „Basler Dybli“ auf die BPG. Vorgesehen wird, dieses mit Beginn der neuen Leistungsperiode per 1. Januar 2010 zu realisieren.

Vorgesehen wird weiterhin den Übergang in Form eines Verkaufs vorzunehmen, bei dem die BPG die Schiffe im aktuellen Zustand zum in der Kantonsrechnung stehenden Buchwert von je 1 Franken pro Schiff übernimmt. Für den Kanton ergeben sich daraus somit keine Vermögenseinbussen.

Der Kanton schliesst dazu mit der BPG einen entsprechenden Vertrag.

6. Beurteilung gemäss Subventionsgesetz

Formal entsteht durch den Abschluss einer Leistungsvereinbarung mit der BPG ein Subventionsverhältnis entsprechend den Bestimmungen des Subventionsgesetzes². § 5 des Gesetzes verlangt für die Zuerkennung von Subventionen

- a) den Nachweis eines öffentlichen Interesses des Kantons an der Erfüllung der Aufgabe;
- b) die Gewähr, dass der Subventionsempfänger die Aufgabe sachgerecht erfüllt;
- c) den Nachweis angemessener Eigenleistungen des Subventionsempfängers und der Nutzung seiner Ertragsmöglichkeiten;
- d) den Nachweis, dass die Aufgabe ohne die Subvention nicht oder nicht hinreichend erfüllt werden kann.

ad a) Öffentliches Interesse

Die Personenschifffahrt auf dem Rhein gehört in einer Stadt wie Basel zum Touristik- und Freizeitangebot und fördert deren Attraktivität. Über 90'000 Passagiere jährlich bestätigen diese Aussage und nutzen das attraktive Angebot. Ein rein privat finanziert Betrieb der Personenschifffahrt ist in dieser Form und mit diesem Angebot nicht realisierbar. Es kann deshalb von einem klaren öffentlichen Interesse für den Erhalt und die Weiterführung der BPG ausgegangen werden.

ad b) Sachgerechte Erfüllung der subventionierten Aufgabe

Gemäss Statuten und dem darin definierten Zweck besteht die BPG als spezialisierte Gesellschaft für die Durchführung der Personenschifffahrt auf dem Rhein. Sie verfügt über alle notwendigen Betriebsmittel und die betrieblichen und fachlichen Voraussetzungen, um die für eine attraktive Personenschifffahrt nötigen nautischen und gastronomischen Leistungen in geeigneter Weise zu erbringen. Dies umso mehr, wenn – wie vorgesehen – die Fahrgastschiffe ins Eigentum der BPG übergehen und damit die BPG die volle unternehmerische Verantwortung übernehmen kann.

ad c) Angemessene Eigenleistung

Die BPG erwirtschaftet mit ihren Leistungen angemessene Deckungsbeiträge. Der Staatsbeitrag macht durchschnittlich ca. 9.5 % des Gesamtaufwandes (neu inklusive der Investitions- und Unterhaltsaufwände für die bestehende Flotte) aus, was die hohe Eigenwirtschaftlichkeit der BPG unterstreicht. Auch weiterhin wird die BPG in grossem Masse aus eigener Kraft zum Unternehmenserfolg beitragen.

ad d) Keine oder nur teilweise Erfüllung der Aufgabe ohne Subvention

Aufgrund der generellen Markt- und Strukturbedingungen, die seit jeher die Personenschifffahrt auf dem Rhein kennzeichnen, wird die BPG auch langfristig nicht in der Lage sein, das Angebot ohne Beitrag des Kantons aufrecht zu erhalten. Die Markterträge reichen nicht aus, sämtliche für einen erfolgreichen, gewinnbringenden Betrieb notwendigen Mittel zu erwirtschaften. Insbesondere kann die BPG aus dem eigenen Cash Flow keine Rückstellungen für den Ersatz

2) SG 610.500.

oder die Neubeschaffung von Schiffen bilden. Obwohl in der nächsten Periode 2010 – 2014 keine solche Beschaffung vorgesehen ist, wird die BPG diesbezüglich zu einem späteren Zeitpunkt wieder an den Kanton gelangen müssen. Insofern ist festzustellen, dass ein hinreichend attraktives Personenschiffahrtsangebot in Basel ohne einen Beitrag des Kantons nicht zu erreichen ist.

Insgesamt können somit die Voraussetzungen des Subventionsgesetzes im Hinblick auf den vorgesehenen Kantonsbeitrag an die BPG als erfüllt angesehen werden.

7. Sanierung Pensionskasse BPG

7.1 Ausgangslage - Finanzmarktkrise

Bekanntlich hat die ausserordentlich negative Entwicklung an den internationalen Finanzmärkten grosse Probleme gerade auch für die Finanzierung der Pensionskassen verursacht. Aktuell befindet sich ein Grossteil der Schweizer Pensionskassen in einer wesentlichen Unterdeckung. Dies betrifft unter anderem auch die Pensionskasse des Basler Staatspersonals (PKBS). Der Regierungsrat hat hier beschlossen, für die vorsorgerechtlichen Verpflichtungen des Kantons als Arbeitgeber in der Rechnung 2008 eine Rückstellung in dreistelliger Millionenhöhe vorzunehmen. Die Rückstellung betrifft dabei nicht nur die direkte Staatsverwaltung, sondern auch die der PKBS angeschlossenen Institutionen.

Genauso wie der Kanton insgesamt und ebenso wie viele andere öffentlich-rechtliche Transportunternehmen sieht sich leider auch die BPG gegenwärtig mit einem akuten Finanzierungsbedarf zur Deckung von Pensionskassenverpflichtungen konfrontiert. So weist die bei der ASCOOP-Sammelstiftung geführte Pensionskasse für Mitarbeitende und Rentner der BPG im nautischen und im Verwaltungsbereich per 31.12.2008 einen Deckungsgrad von nur noch 58,8% aus. Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen ist eine Sanierung damit zwingend.

7.2 Sanierungsplan der ASCOOP und Konsequenzen für die BPG

Gemäss den gesetzlich und in den Statuten vorgegebenen Regelungen hat die ASCOOP den angeschlossenen Unternehmen einen Sanierungsplan vorgeben. Dieser sieht vor, dass die jeweiligen Vorsorgewerke der angeschlossenen Unternehmen durch mehrere Einmaleinlagen schrittweise bis 2020 wieder einen Deckungsbeitrag von 100% erreichen. Ein wesentlicher Schritt ist dabei bereits per Ende 2009 zu machen, wo ein Zieldeckungsgrad von knapp 82% erreicht werden muss.

Zu sehen ist dabei, dass die BPG als Arbeitgeber und deren Mitarbeitende bereits seit 2004 pannitätisch jährlich einen Sanierungsbeitrag von insgesamt 3% der versicherten Lohnsumme an die ASCOOP leisten, die bereits zu Anfang des Jahrzehnts aufgrund ungenügenden Anlageerfolges Unterdeckungen realisierte und entsprechende Sanierungsmassnahmen in Kraft setzen musste. Die seit 2004 geleisteten Sanierungsbeiträge können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	Arbeitnehmer	Arbeitgeber	Total
2004	10'177,80	10'347,40	20'525,20
2005	8'245,45	8'365,85	16'611,30
2006	13'714,40	13'714,40	7'428,80
2007	13'234,30	13'234,30	26'468,60
2008	13'832,80	13'832,80	27'665,60
Total	59'204,75	59'494,75	118'699,50

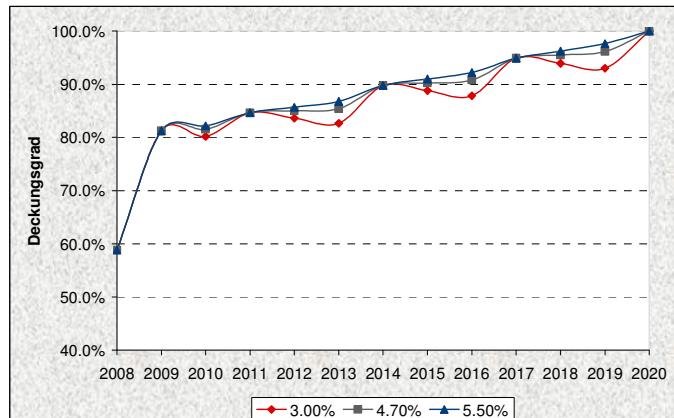
Sanierungsbeiträge BPG an die ASCOOP

(bis Ende 2005 Gemeinschaftsstiftung, ab 2006 Sammelstiftung)

Die neuerlich erforderliche PK-Sanierung hat für die BPG massive finanzielle Konsequenzen zur Folge. Um den per Ende 2009 geforderten minimalen Deckungsgrad von 82% zu erreichen, muss die BPG aufgrund der Struktur ihres Vorsorgewerks bei der ASCOOP mit einem Rentneranteil von knapp 40% (Pensionäre und Witwen) bei total 26 Versicherten mit einer Einlage von rund CHF 1 Mio. rechnen. Diese wird im Laufe des Jahres 2010 fällig.

Diese Zahl wurde durch ein bei der Swisscanto Vorsorge AG in Auftrag gegebenes Gutachten erhärtet. In diesem wurde ausgehend von dem Sanierungsplan der ASCOOP und unter Annahme eines in Grösse und Demographie grundsätzlich stabilen Personalkörpers der BPG (d.h. stabile Lohnsumme und linear wachsendes Vorsorgekapital der Aktivversicherten und der Rentner gemäss BVG-Sätzen) unterschiedliche Szenarien bezüglich der möglichen Rendite auf dem Vorsorgevermögen berechnet und die jeweils erforderlichen Sanierungseinlagen zu den definierten Zielzeitpunkten ermittelt. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Darstellung ersichtlich.

Input	
Deckungsgrad per 31.12.2008	58.82%
Veränderung Vorsorgekapital Aktive	2.00%
Veränderung Lohnsumme	0.00%
Veränderung Vorsorgekapital Rentner	3.50%
Rendite Vorsorgevermögen	
Szenario 1	3.00%
Szenario 2	4.70%
Szenario 3	5.50%
Sanierungseinlage auf Zieldeckungsgrad	ja
Verzinsung Fehlbetrag in %	0.00%
Sanierungsbeitrag in % der Lohnsumme	3.00%
Zinsreduktion auf VK Aktive	0.00%

**Output**

DG per 31.12.	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Szenario 1	58.8%	81.2%	80.2%	84.6%	83.6%	82.7%	89.8%	88.8%	87.8%	94.9%	93.9%	93.0%	100.0%
Szenario 2	58.8%	81.2%	81.5%	84.6%	85.0%	85.4%	89.8%	90.3%	90.8%	94.9%	95.5%	96.1%	100.0%
Szenario 3	58.8%	81.2%	82.2%	84.6%	85.7%	86.8%	89.8%	91.0%	92.2%	94.9%	96.2%	97.6%	100.0%

Zieldeckungsgrad	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	81.23%		84.64%			89.76%				94.88%			100.0%

Notwendige Sanierungseinlage

Szenario 1	1.016	-	0.263	-	-	0.428	-	-	0.465	-	-	0.509
Szenario 2	0.972	-	0.134	-	-	0.206	-	-	0.206	-	-	0.206
Szenario 3	0.951	-	0.073	-	-	0.100	-	-	0.081	-	-	0.060

Pensionskassensanierung BPG – Mögliche Sanierungseinlagen

Die Höhe der Sanierung hängt wie gesagt v.a. von der Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Kapitalerträge ab. Von den berechneten drei Szenarien wurde insgesamt das Szenario 2 (in den nächsten 5 Jahren durchschnittliche Rendite von 4,7% auf dem Vorsorgevermögen) als plausibelste Variante eingeschätzt und der Planung der weiteren Schritte zugrunde gelegt. Nach der damit resultierenden ersten Sanierungseinlage von rund CHF 1 Mio. per Ende 2009 ist bis 2014 mit Einlagen von weiteren CHF 0,4 Mio. zu rechnen.

7.3 Pensionskassenwechsel als Alternative?

Aufgrund der seit langem schwierigen Situation bei der ASCOOP hat der Verwaltungsrat der BPG auch geprüft, ob statt der neuerlichen Sanierung des BPG-Vorsorgewerks bei der ASCOOP eine Wechsel der Vorsorgeeinrichtung in Frage kommt. Dazu wurden mit Unterstützung der Swisscanto Offertanfragen an diverse andere Vorsorgeträger gerichtet, unter anderem an die PKBS, Swiss Life, Zurich Versicherungen oder Bâloise Versicherungen. In einigen Fällen wurde mitgeteilt, dass eine Aufnahme der BPG aufgrund des ungünstigen Verhältnisses zwischen Aktiv- und Passivversicherten nicht möglich sei. In den Fällen, wo Angebote unterbreitet wurden, wären zum Einkauf des Rentnerbestands in die neue Vorsorgeeinrichtung einmalige Beiträge zwischen CHF 3 Mio. und CHF 5 Mio. erforderlich geworden. Darüber hinaus hätten zum Teil künftig höhere laufende Versicherungsbeiträge aufgebracht werden müssen.

Mit dem Ergebnis, dass ein Übertritt in eine andere Vorsorgeeinrichtung mit hohen zusätzlichen Kosten verbunden und zudem auch dann noch keine absolute Sicherheit in Bezug auf die Renditeentwicklung des Vorsorgevermögens geben wäre, hat sich der Verwaltungsrat der BPG für den Verbleib in der ASCOOP und die sofortige Sanierung des dortigen Vorsorgewerkes gemäss vorgegebenem Plan entschieden.

7.4 Bewertung

Die bereits laufenden, durch Arbeitgeber und Arbeitnehmer paritätisch getragenen Sanierungsbeiträge von 3% der versicherten Löhne reichen keinesfalls aus, um die bestehende Unterdeckung des Vorsorgewerks bei der ASCOOP zu beseitigen. Auf eine zusätzliche Belastung von Arbeitnehmer und Arbeitgeber soll dabei verzichtet werden; die entsprechend notwendigen zusätzlichen Lohnabzüge sind angesichts der generellen tiefen Löhne der Mitarbeitenden der BPG nicht zumutbar. Wegen ihrer geringen Kapitalausstattung und der daher nur sehr beschränkten Möglichkeiten zur Fremdfinanzierung kann die BPG die Sanierung aber auch nicht aus allgemeinen Unternehmensmitteln bestreiten.

Festzuhalten ist damit, dass die BPG nicht in der Lage ist, die gegebenen Sanierungsverpflichtungen aus eigener Kraft zu bewältigen.

Aus Revisionsgründen muss für den per Ende 2009 an die ASCOOP zu leistenden Sanierungsbeitrag aber bereits im Jahresabschluss 2008 eine Rückstellung in den Büchern der BPG gebildet werden. Gemäss den Statuten der BPG muss die Jahresrechnung dabei jeweils bis spätestens Ende Juni von der Generalversammlung abgenommen werden. Ohne eine Garantie beziehungsweise Finanzierungszusage des Kantons als Alleineigentümer der BPG bis zu diesem Zeitpunkt würde dies zu einer Überschuldung gemäss Art. 725 OR führen mit den entsprechen-

den Rechtsfolgen und würde der Weiterbetrieb der BPG in Frage gestellt. Ohne finanzielle Unterstützung des Kantons bliebe als Konsequenz also nur die Einstellung des Betriebs. Abgesehen von der Frage, ob eine Aufgabe der BPG überhaupt als erwünscht angesehen kann, würde sich der Kanton als Alleineigentümer der BPG allerdings auch in diesem Fall einer sozialpartnerschaftlichen Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden der BPG nicht entziehen können. Eine „Sanierung“ bzw. Abwicklung der Pensionskassenunterdeckung der BPG über den BVG-Sicherungsfonds erscheint dem Regierungsrat politisch nicht opportun.

Gerade auch vor dem Hintergrund, dass es gelungen ist, die BPG in den vergangenen Jahren erfolgreich neu auszurichten und heute Substanz und organisatorische Stabilität sowie finanzielle Plan- und Berechenbarkeit vorhanden ist mit einer klaren Begrenzung der kantonalen Betriebssubvention, ist der Regierungsrat daher insgesamt der Auffassung, dass am Betrieb der BPG grundsätzlich festgehalten und deswegen die Finanzierung der Sanierungsverpflichtungen der BPG gegenüber dem Vorsorgewerk in der ASCOOP durch eine Kreditzusage des Kantons sichergestellt werden soll.

Zusätzlich zur Genehmigung des Betriebskostenbeitrags für 2010 bis 2014 beantragen wir daher die Bewilligung eines Kredits in Höhe von CHF 1'400'000 für die Ausrichtung von Beiträgen an die BPG zur Deckung der Pensionskassenverpflichtungen im Rahmen des Anschlusses der BPG an die ASCOOP-Sammelstiftung. Im Hinblick auf den Rechnungsabschluss der BPG, der bis Ende Juni abgenommen werden muss, ist dabei ein Beschluss des Grossen Rates noch vor der Sommerpause erforderlich.

Mit dem beantragten Kredit, der der BPG in Teilbeiträgen gemäss dem effektivem Bedarf zum jeweiligen Fälligkeitszeitpunkt entsprechend dem Sanierungsplan der ASCOOP zur Verfügung gestellt wird, kann der für die Periode 2010 – 2014 zu erwartende Sanierungsbeitrag in Höhe von CHF 1,4 Mio. gedeckt werden. Weitere, allenfalls auch nach 2014 noch notwendige Sanierungsbeiträge sind primär von der Entwicklung der Finanzmärkte, d.h. von der auf dem Vermögen im Vorsorgewerk der BPG erwirtschafteten Rendite abhängig. Dies heute einzuschätzen ist unmöglich. Die Entwicklung wird deshalb laufend verfolgt und die Situation 2014 im Hinblick auf weitere Finanzierungen neu beurteilt werden.

In Anbetracht der auf den Kanton eventuell zukommenden Verpflichtungen aufgrund der Sanierung des BPG-Vorsorgewerks bei der ASCOOP wurde zur Sicherstellung der Finanzierung im Rechnungsabschluss 2008 des Wirtschafts- und Sozialdepartements gestützt auf die vorne aufgezeigten Szenarien bereits eine Rückstellung in Höhe von CHF 1,4 Mio. gebildet. Der Grosse Rat hat damit die Möglichkeit, die Beiträge an die BPG zur Deckung ihrer Pensionskassenverpflichtungen gegenüber der ASCOOP durch Auflösung der gebildeten Rückstellung zu bewilligen.

8. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes. Aufgrund der beschriebenen Dringlichkeit im Zusammenhang mit der Sanierung des Altersvorsorgewerks der BPG bei der ASCOOP-Sammelstiftung ersucht der Regierungsrat den Grossen Rat darum, den vorliegenden Ratschlag mit Dringlichkeit zu behandeln und nach Möglichkeit eine Beschlussfassung noch im Juni 2009 vorzusehen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Anhang
Details zur Flotten-, und Umsatzplanung der BPG für 2010 bis 2020

Grossratsbeschluss

betreffend

Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschifffahrts-Gesellschaft AG (BPG) für die Periode 2010 bis 2014

(vom [\[Hier Datum eingeben\]](#))

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats und nach Einsicht in den Bericht Nr. [\[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben\]](#) der [\[Hier GR-Kommission eingeben\]](#) beschliesst:

://: Der Basler Personenschifffahrts-Gesellschaft AG (BPG) wird ein globaler, nicht indexierter Betriebskostenbeitrag von 470'000 Franken pro Jahr für die Jahre 2010 bis 2014 gewährt (Kostenstelle 8018230 / Kostenart 363300).

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss

betreffend

Kredit für die Ausrichtung von Beiträgen an die BPG zur Deckung von Finanzierungslücken in der Pensionskasse der BPG

(vom [[Hier Datum eingeben](#)])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrats und nach Einsicht in den Bericht Nr. [[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben](#)] der [[Hier GR-Kommission eingeben](#)] beschliesst:

1. Für die Ausrichtung von Beiträgen an die BPG zur Deckung von Pensionskassenverpflichtungen im Rahmen des Anschlusses der BPG an die ASCOOP-Sammelstiftung wird die Verwendung der zu Lasten der Staatsrechnung 2008 gebildeten Rückstellung in Höhe von CHF 1'400'000 (Kostenstelle: 8018280, Kostenart: 33300) bewilligt.
2. Der Regierungsrat berichtet der Finanzkommission jährlich per 31. Mai über den Geschäftsgang der BPG. Die allfällige Veräußerung der BPG aus dem Finanzvermögen des Kantons ist der Finanzkommission vorgängig zur Kenntnis zu bringen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Anhang

- 1 Flottenplanung 2010 – 2019
- 2 Umsatzplanung 2010 – 2019
- 3 Planerfolgsrechnung 2010 - 2019

Anhang 1: Flottenplanung 2010 – 2019

Periode 1: 2010 bis 2014				
Jahr	Beschreibung Basis: 3 Schiffe inkl. Schiffsgastro (Kurs-, Unterhalt.- & Charterfahrten)	kleiner Unterhalt¹	grosser Unterhalt²	
2009	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe (insb. 5-Jahresprüfung MS Lälekönig)	180		
2010	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe (insb. 5-Jahresprüfung MS Baslerdybli)	180		
2011	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe (insb. 5-Jahresprüfung MS Chr. Merian)	180		
	MS Chr. Merian: Elektrische Anlagen anpassen (§9.20) und Brandsicherheit erhöhen (§10.03a)		80	
	MS Chr. Merian: gr. Unterhalt Schiffsküche & Kaffeemaschinen		40	
	MS Chr. Merian: Anpassung für barrierefreies Schiff & Bestuhlung erneuern		175	
	Ungeplanter Unterhalt		50	
2012	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe	180		
2013	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe	180		
2014	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe (insb. 5-Jahresprüfung MS Lälekönig)	180		
	MS Lälekönig: Elektrische Anlagen anpassen (§9.20) und Brandsicherheit erhöhen (§10.03a)		30	
	MS Lälekönig: gr. Unterhalt Schiffsküche & Kaffemaschinen		40	
	MS Lälekönig: Neu-Motorisierung (Verschärft Abgasnorm 2015)		300	
	MS Lälekönig: Anpassungen für barrierefreies Schiff		35	
	Ungeplanter Unterhalt		50	
	Total 2010-2014 (Periode 1)	900	800	

Periode 2: 2015 bis 2019				
Jahr	Beschreibung Basis: 3 Schiffe inkl. Schiffsgastro (Kurs-, Unterhalt.- & Charterfahrten)	kleiner Unterhalt¹	grosser Unterhalt²	Kauf / Verkauf (Investition)
2015	Kleiner Unterhalt 2 Schiffe	110		
	MS Baslerdybli: Ersatzinvestition Occasions-Schiff		2'000	
2016	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe (insb. 5-Jahresprüfung MS Chr. Merian)	180		
	MS Chr. Merian: gr. Unterhalt Schiffsküche & Steamer		60	
	MS Chr. Merian: Neu-Motorisierung (Verschärft Abgasnorm 2015)		300	
	MS Chr. Merian: Schiff neu streichen		100	
	Ungeplanter Unterhalt		50	
2017	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe	180		
2018	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe	180		
2019	Kleiner Unterhalt 3 Schiffe (insb. 5-Jahresprüfung MS Lälekönig)	180		
	MS Lälekönig: gr. Unterhalt Schiffsküche & Steamer		60	
	MS Lälekönig: Erneuerung Mobiliar		90	
	Ungeplanter Unterhalt		50	
	Total 2015-2019 (Periode 2)	830	710	2'000

Anhang 2: Umsatzplanung 2010 – 2019

Periode 1: 2010 bis 2014											
[Tausend CHF]	2010		2011		2012		2013		2014		P1 (2010-14)
	TCHF	Ver. % (Forec.)	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	Σ 5 Jahre
Ertrag											
Ertrag Kursfahrten inkl. SG	1'368	2.5%	1'402	2.5%	1'445	3%	1'488	3%	1'534	3%	7'237
Ertrag Unterhaltungsfahrten inkl. SG	1'115	2.5%	1'143	2.5%	1'177	3%	1'213	3%	1'249	3%	5'897
Ertrag Charterfahrten inkl. SG	1'577	2.5%	1'616	2.5%	1'665	3%	1'715	3%	1'815	6%	8'388
Total Ertrag Fahrten inkl. SG	4'060	2.5%	4'162	2.5%	4'287	3%	4'415	3%	4'598	4%	21'522
Umsatz Fremdleistungen	41	2.5%	42	2.5%	43	3%	45	3%	46	3%	217
Übriger Betriebsertrag	91	2.5%	94	2.5%	97	3%	99	3%	102	3%	484
Erlösminderungen	-18	2.5%	-19	-2.5%	-19	-3%	-20	-3%	-20	-3%	-96
Total Betriebsertrag	4'175	2.5%	4'279	2.5%	4'407	3%	4'540	3%	4'726	4%	22'127

Periode 2: 2015 bis 2019											
[Tausend CHF]	2015		2016		2017		2018		2019		P2 (2015-19)
	TCHF	Ver. %	Σ 5 Jahre								
Ertrag											
Ertrag Kursfahrten inkl. SG	1'541	0%	1'548	0%	1'556	0%	1'563	0%	1'611	3%	7'819
Ertrag Unterhaltungsfahrten inkl. SG	1'274	2%	1'300	2%	1'326	2%	1'352	2%	1'379	2%	6'630
Ertrag Charterfahrten inkl. SG	2'015	11%	2'215	10%	2'315	5%	2'361	2%	2'408	2%	11'314
Total Ertrag Fahrten inkl. SG	4'830	5%	5'063	5%	5'196	3%	5'276	2%	5'399	2%	25'763
Umsatz Fremdleistungen	46		46		46		46		46		229
Übriger Betriebsertrag	102		102		102		102		102		512
Erlösminderungen	-20		-20		-20		-20		-20		-101
Total Betriebsertrag	4'958	5%	5'191	5%	5'324	3%	5'404	2%	5'527	2%	26'403

Anhang 3: Planerfolgsrechnung 2010 – 2019 (mit Schiffseigentum BPG)

[Tausend CHF]	2008 (Ist)		2009 (Budget)		2009 (Forecast)		2010		2011		2012		2013		2014		P1 (2010-14) Σ 5 Jahre
	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Abw. Budget %	TCHF	Ver. % (Forec.)	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	
Ertrag																	
Ertrag Kursfahrten inkl. SG	1'591	6%	1'570	-1%	1'335	-15%	1'368	2,5%	1'402	2,5%	1'445	3%	1'488	3%	1'534	3%	7'237
Ertrag Unterhaltungsfahrten inkl. SG	1'254	-13%	1'280	2%	1'088	-15%	1'115	2,5%	1'143	2,5%	1'177	3%	1'213	3%	1'249	3%	5'897
Ertrag Charterfahrten inkl. SG	1'774	17%	1'810	2%	1'539	-15%	1'577	2,5%	1'616	2,5%	1'665	3%	1'715	3%	1'815	6%	8'388
Total Ertrag Fahrten inkl. SG	4'620	3%	4'660	1%	3'961	-15%	4'060	2,5%	4'162	2,5%	4'287	3%	4'415	3%	4'598	4%	21'522
Übriger Ertrag	190	-96%	131	-31%	112	-15%	114	2,5%	117	2,5%	121	3%	124	3%	128	3%	604
Total Betriebsertrag	4'810	5%	4'792	0%	4'073	-15%	4'175	2,5%	4'279	2,5%	4'407	3%	4'540	3%	4'726	4%	22'127
Aufwand																	
Total Warenaufwand	972	-13%	969	0%	799	-18%	819	2%	838	2%	862	3%	887	3%	917	3%	4'323
Total Personalaufwand	2'976	2%	2'914	-2%	2'611	-10%	2'600	0%	2'637	1%	2'667	1%	2'715	2%	2'891	6%	13'510
Total Betriebsaufwand	1'033	31%	1'088	5%	1'022	-6%	1'038	2%	1'400	35%	1'064	-24%	1'074	1%	1'548	44%	6'124
Betriebsergebnis I (EBITDA)	-172	28%	-180	-5%	-360	-100%	-282	22%	-597	-112%	-186	69%	-136	27%	-629	-363%	-1'829
Abschreibungen Sachanlagen	21	-56%	46	117%	46		40	-13%	40		40		40		40		200
Abschreibungen Schiff (Amort. Darlehen)																	200
Total Abschreibungen	21	-56%	46	117%	46		40	-13%	40		40		40		40		200
Betriebsergebnis II (EBIT)	-193	32%	-226	-17%	-406	-80%	-322	21%	-637	-98%	-226	65%	-176	22%	-669	-280%	-2'029
Zinsen / Finanzergebnis	-13	18%	-6	55%	-6		-6		-6		-6		-6		-6		-30
A.o. Aufwand / Ertrag	54	-36%	10	-81%	10		10		10		10		10		10		50
Betriebsergebnis III (EBT) ohne Dreiländereck	-152	30%	-222	-46%	-402	-81%	-318	21%	-633	-99%	-222	65%	-172	22%	-665	-287%	-2'009
Ertrag DLE	111	47%	30	-73%	30		30		30		30		30		30		150
Betriebsaufwand DLE	97	29%	22	-78%	22	0%	22		22		22		22		22		109
Abschreibungen, Zinsen, a.o. Aufwand	50	42%	72	44%	69	-3%	69		69		69		69		69		347
Betriebsergebnis Liegen. Dreiländereck	-36	-3%	-64	-79%	-61	4%	-61		-61		-61		-61		-61		-306
Betriebsergebnis III (EBT) mit Dreiländereck	-188	25%	-285	-52%	-463	-62%	-379	18%	-694	-83%	-283	59%	-233	18%	-726	-212%	-2'315
Leistungsbabgeltung Kanton	260		260		260		470	81%	470		470		470		470		2'350
Betrieblich. Unternehmenserfolg	72	738%	-25	-135%	-203	-704%	91	145%	-224	-346%	187	184%	237	27%	-256	-208%	35

[Tausend CHF]	2015		2016		2017		2018		2019		P2 (2015-19)	
	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	TCHF	Ver. %	Σ 5 Jahre	
Ertrag												
Ertrag Kursfahrten inkl. SG	1'541	0%	1'548	0%	1'556	0%	1'563	0%	1'611	3%	7'819	
Ertrag Unterhaltungsfahrten inkl. SG	1'274	2%	1'300	2%	1'326	2%	1'352	2%	1'379	2%	6'630	
Ertrag Charterfahrten inkl. SG	2'015	11%	2'215	10%	2'315	5%	2'361	2%	2'408	2%	11'314	
Total Ertrag Fahrten inkl. SG	4'830	5%	5'063	5%	5'196	3%	5'276	2%	5'399	2%	25'763	
Übriger Ertrag	128		128		128		128		128		640	
Total Betriebsertrag	4'958	5%	5'191	5%	5'324	3%	5'404	2%	5'527	2%	26'403	
Aufwand												
Total Warenaufwand	965	5%	1'013	5%	1'040	3%	1'057	2%	1'075	2%	5'150	
Total Personalaufwand	2'975	3%	3'059	3%	3'111	2%	3'150	1%	3'173	1%	15'467	
Total Betriebsaufwand	1'049	-32%	1'659	58%	1'172	-29%	1'188	1%	1'404	18%	6'472	
Betriebsergebnis I (EBITDA)	-31	95%	-540	-1646%	1	100%	9	636%	-125	-1471%	-686	
Abschreibungen Sachanlagen	40		40		40		25	-38%	25		170	
Abschreibungen Schiff (Amort. Darlehen)	33		67	103%	67		67		67		301	
Total Abschreibungen	73	83%	107	47%	107		92	-14%	92		471	
Betriebsergebnis II (EBIT)	-104	84%	-647	-523%	-106	84%	-83	22%	-217	-162%	-1'157	
Zinsen / Finanzergebnis	-46	-667%	-85	-85%	-82	4%	-79	4%	-77	3%	-369	
A.o. Aufwand / Ertrag	10		10		10		10		10		50	
Betriebsergebnis III (EBT) ohne Dreiländereck	-140	79%	-722	-416%	-178	75%	-152	15%	-284	-87%	-1'476	
Ertrag DLE	30		30		30		30		30		150	
Betriebsaufwand DLE	22		22		22		22		22		109	
Abschreibungen, Zinsen, a.o. Aufwand	69		69		69		69		69		347	
Betriebsergebnis Liegen. Dreiländereck	-61		-61		-61		-61		-61		-306	
Betriebsergebnis III (EBT) mit Dreiländereck	-201	72%	-783	-290%	-239	69%	-213	11%	-345	-62%	-1'781	
Leistungsbabgeltung Kanton	360	-23%	360		360		360		360		1'800	
Betrieblich. Unternehmenserfolg	159	162%	-423	-366%	121	129%	147	21%	15	-90%	19	