



An den Grossen Rat

25.0345.01

WSU/P250345

Basel, 17. September 2025

Regierungsratsbeschluss vom 16. September 2025

## Ratschlag

betreffend

**Basler Personenschifffahrt AG (BPG)**

## Inhalt

<b>1. Begehren .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
2.1 Grossratsbeschluss Juni 2024.....	3
2.2 Entwicklungen BPG.....	3
2.3 Möglicher Verkauf der BPG .....	4
<b>3. Verkauf der BPG .....</b>	<b>5</b>
3.1 Angebot.....	5
3.2 Kaufinteressentin .....	5
3.3 Materieller Rahmen .....	7
3.3.1 Generell .....	7
3.3.2 Erwartungen des Kantons .....	7
3.3.3 Eckpunkte eines Verkaufs .....	7
3.3.4 Konzept UW / FVAG .....	8
3.3.5 Vertragliche Umsetzung.....	9
3.4 Strategische Einordnung .....	10
3.5 Finanzielle Aspekte .....	12
3.5.1 Eckwerte der Beteiligung an der BPG.....	12
3.5.2 Kaufpreis .....	12
3.5.3 Entlastung für den Kanton .....	13
3.5.4 Verbleibende finanzielle Belastungen .....	13
3.6 Schlussfolgerung .....	14
<b>4. BPG als kantonale Gesellschaft.....</b>	<b>15</b>
4.1 Generell.....	15
4.2 Entwicklung der BPG seit 2020 .....	15
4.3 Strukturelle Herausforderungen für die BPG.....	16
4.3.1 Exogene Faktoren.....	16
4.3.2 Flotte .....	17
4.3.3 Landseitige Infrastruktur .....	17
4.3.4 Personalbereich .....	17
4.3.5 Kapitalsituation .....	17
4.4 Businessplanung .....	18
4.4.1 Grundlagen und Planungsannahmen .....	18
4.4.2 Bereits erzielte Massnahmen und Weiterentwicklung .....	18
4.4.3 Betriebserfolg, Planbilanz und Liquiditätsentwicklung .....	19
4.5 Finanzierung .....	21
4.5.1 Erhöhung Betriebsbeitrag .....	21
4.5.2 Kapitalerhöhung .....	23
4.6 Governance .....	23
<b>5. Fazit .....</b>	<b>23</b>
<b>6. Formelle Prüfungen .....</b>	<b>24</b>
<b>7. Antrag .....</b>	<b>24</b>

## 1. Begehrten

Wir unterbreiten Ihnen hiermit die Grundlagen für die künftige Fortführung der Basler Personenschiffahrt AG (BPG). Die vom Grossen Rat im Juni 2024 gewährte Finanzierung der BPG läuft Ende des Jahres 2025 aus. Damit muss eine neue Basis für die BPG ab dem Jahr 2026 geschaffen werden.

Der Regierungsrat will dabei die Möglichkeit nutzen, die sich durch das Angebot der Firma UNITED WATERWAYS AG (UW) in Basel ergibt, die BPG käuflich zu erwerben. UNITED WATERWAYS ist bereit, die BPG in eigener unternehmerischer Verantwortung zu betreiben und das Angebot der BPG an Kurs-, Rund- und Charterfahrten in der Region Basel ohne staatliche Beiträge weiterzuführen. Als Voraussetzung für einen Verkauf der BPG an UNITED WATERWAYS beantragen wir dem Grossen Rat die Umwidmung der Aktien der BPG aus dem Verwaltungs- ins Finanzvermögen. Gestützt darauf kann der Regierungsrat den Verkauf der Aktien eigenständig vollziehen.

Der Ratschlag zeigt ebenfalls auf, welche Bedingungen gegeben sein müssten, falls der Grosse Rat auf einen Verkauf der BPG nicht eintreten will. Dazu wurde der dem Grossen Rat mit Ratschlag vom 7. Februar 2024 dargelegte Businessplan vor dem Hintergrund verschiedener von der BPG eingeleiteten Massnahmen nochmals validiert. Der Betrieb der BPG in kantonaler Eigentümerschaft müsste mit einer neuen Leistungsvereinbarung für die Jahre 2026 bis 2030 gewährleistet werden, wobei ein jährlicher Betriebskostenbeitrag von 1'000'000 Franken erforderlich wäre. Ein Reserveaufbau zur Erhöhung der Risikofähigkeit ist damit jedoch nicht möglich. Ebenso wären einmalige Ausgaben in Höhe von 1'500'000 Franken für eine weitere Kapitalerhöhung bei der BPG nötig, um die per Ende des Jahres 2025 entstehende Kapitallücke aufzufangen und die Gesellschaft wieder auf eine stabilere finanzielle Grundlage zu stellen.

## 2. Ausgangslage

### 2.1 Grossratsbeschluss Juni 2024

Mit Ratschlag Nr. 24.0147.01 vom 7. Februar 2024 wurde dem Grossen Rat die Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der Basler Personenschiffahrt AG (BPG) für die Jahre 2024 bis 2028 unterbreitet. Zur Behebung der strukturellen Finanzierungslücken aufgrund der Lasten aus den anstehenden Infrastrukturinvestitionen und zum Auffangen gestiegener Energie- und Beschaffungskosten und der auflaufenden Teuerung wurde gestützt auf eine Überprüfung des Businessplans der BPG mit der Ausrichtung auf eine Zwei-Schiff-Strategie eine deutliche Erhöhung des jährlichen Betriebskostenbeitrags um 490'000 Franken auf 996'000 Franken vorgesehen. Zusätzlich wurde eine Aktienkapitalerhöhung im Umfang von 1,25 Mio. Franken sowie der Erlass des mit Beschluss vom 27. April 2022 (GRB Nr. 22/17/10G) gewährten COVID-Überbrückungsdarlehens in Höhe von 1,8 Mio. Franken beantragt, um die bestehende Überschuldung der BPG zu beheben.

In der parlamentarischen Diskussion wurde der Antrag des Regierungsrats kritisch bewertet und es wurden Zweifel an der kommerziellen und betriebswirtschaftlichen Geschäftsführung der BPG geäussert. In der Folge ist der Grosse Rat dem Antrag des Regierungsrats nur teilweise gefolgt und hat beschlossen, den Betriebsbeitrag an die BPG lediglich für die Jahre 2024 und 2025 und nur in Höhe von 537'000 Franken p.a. zu bewilligen (GRB Nr. 24/26/06G vom 27. Juni 2024). Der Aktienkapitalerhöhung sowie dem Erlass des vom Kanton im April 2022 gewährten Darlehens wurde zugestimmt.

### 2.2 Entwicklungen BPG

In der Zwischenzeit hat die BPG entsprechend der im Ratschlag vom 7. Februar 2024 dargelegten Strategie verschiedene Massnahmen ergriffen, um die Kostensteuerung zu verstärken und die Produktionseffizienz zu verbessern. Konkret wurden die geplanten Synergiesmassnahmen bei der Beschaffung mittels des Beitritts in eine Einkaufsgemeinschaft sowie verringelter Eigenproduktion in der

Gastronomie in Angriff genommen. Ausserdem wurde das gastronomische Angebot stärker standarisert. Mit weniger Aufwand in der Essensbereitstellung und gleichzeitig einer optimierten Einsatzplanung konnten Verbesserungen beim Personalaufwand erreicht werden. Dies zeigt sich im Jahresabschluss 2024 der BPG. Während der Umsatz im Vorjahresvergleich weitgehend konstant geblieben ist, hat die BPG das operative Ergebnis deutlich verbessert. Die Senkung der Personalkosten von 5,1 Mio. Franken auf 4,2 Mio. Franken spiegelt die erreichte Produktivitätssteigerung. Der Fehlbetrag im Jahresergebnis 2024 mit rund 677'000 Franken ist rund 50'000 Franken tiefer, als bei der Budgetierung erwartet wurde.

Eine wesentliche Veränderung ist darüber hinaus im Management der BPG erfolgt. Per Ende des Jahres 2024 ist der Geschäftsführer der BPG aus dem Unternehmen ausgeschieden. Das Amt hat der bisherige stellvertretende Geschäftsführer interimistisch übernommen.

Dank der vorgenommenen Kapitalerhöhung und dem Erlass des Darlehens hat sich die finanzielle Basis der BPG vorübergehend stabilisiert. Die eingeleiteten Verbesserungsmassnahmen auf der Kostenseite zeigen ebenfalls Wirkungen. Dennoch haben die infrastrukturellen und finanziellen Herausforderungen der BPG Bestand. Das Geschäft der BPG bleibt sehr personal- und kapitalintensiv, entsprechend bilden der Personalaufwand und die Unterhalts- und Erneuerungsaufwände für die Flotte auch künftig grosse Kostenblöcke. Die Overhead-Kosten sind aufgrund der Kleinheit der Gesellschaft überproportional hoch. Die landseitige Infrastruktur am Standort der BPG am Dreiländereck befindet sich weiterhin in einem problematischen Zustand und bedarf mittelfristig ebenfalls grösserer Investitionen. Die beschränkte Eigenfinanzierungskraft der BPG und begrenzte Möglichkeiten, Skaleneffekte zu erreichen, geben dem Unternehmen nur wenig Spielraum und exogene Faktoren (Wetter und Wasserstände, Freizeitkonjunktur), die zu grösseren Ertragsschwankungen führen, können ohne bestehende Reserven von der BPG nicht allein aufgefangen werden.

## 2.3 Möglicher Verkauf der BPG

Im Herbst des vergangenen Jahres 2024 hat sich eine grundsätzliche Veränderung ergeben dadurch, dass dem Kanton die Möglichkeit für eine Übergabe der BPG in private Hände eröffnet wurde. Der Eigentümer der in Basel ansässigen Firma UNITED WATERWAYS AG (UW), Robert Straubhaar, ist auf den Verwaltungsrat der BPG zugekommen und hat sein Interesse an einem Kauf der BPG bekundet.

Im Rahmen eines unverbindlichen Kaufangebots hat UW angeboten, die BPG über eine 100%ige Tochtergesellschaft (die FLOATING VENUES AG, FVAG) mit allen Aktiven und Passiven gegen Bezahlung eines geringen Kaufpreises zu übernehmen und dafür während einer Mindestdauer von 12 Jahren mit der BPG ein Personenschifffahrtsangebot in Basel ohne staatliche Beiträge zu gewährleisten. Das unternehmerische Risiko würde somit komplett auf UW übergehen. Dem Kanton bliebe die Belastung aus der restlichen Abschreibung des im Mai 2016 vom Grossen Rat bewilligten Investitionsbeitrags an die BPG zur Beschaffung des Fahrgastschiffs MS Rhystärn (GRB Nr. 16/19/10G vom 11. Mai 2016) sowie – einmalig – die Wertberichtigung des Buchwerts der BPG-Aktien in der Staatsrechnung. UW ist bereit, sich zu verpflichten, die MS Rhystärn während der 12 Jahres-Periode nicht ohne Zustimmung des Kantons zu verkaufen und bei einer allfälligen künftigen Veräußerung den Kanton mit einem festgelegten prozentualen Anteil aus dem Nettoerlös zu entschädigen.

Nach Bewertung des Regierungsrats bietet das Angebot von UW eine nachhaltige Lösung für die Zukunft der BPG. Aus diesem Grund wurde mit UW ein Letter of Intent (LOI) betreffend einen Verkauf der BPG geschlossen. Mit der Unterzeichnung des LOI wurde eine Verkaufsabsicht durch den Kanton Basel-Stadt bekundet, aber noch keine Verpflichtung zu einem tatsächlichen Verkauf der BPG eingegangen. Der Verkauf der BPG steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Grossen Rates, der die Umwidmung der Aktien der BPG vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen beschliesSEN muss, um einen Verkauf zu ermöglichen. Wenn dies erfolgt, kann der Regierungsrat einen Vertrag mit UW zur Übernahme der BPG formal abschliessen. Ein dem LOI entsprechender Vertragsentwurf wurde mit UW bereits vereinbart und im Rahmen eines Vorvertrags haben sich die Parteien

verpflichtet, den Kaufvertrag zu unterzeichnen, wenn – im Falle der Zustimmung zur beantragten Umwidmung der Aktien der BPG ins Finanzvermögen – der Beschluss des Grossen Rates in Rechtskraft erwachsen ist. Zieldatum für eine Übernahme der BPG durch UW resp. die FVAG ist der 1. Januar 2026.

### 3. Verkauf der BPG

#### 3.1 Angebot

Dem Kanton liegt das Angebot der Firma UNITED WATERWAYS (UW) vor, über ihre 100%ige Tochtergesellschaft FLOATING VENUES AG per 1. Januar 2026 100% des Aktienkapitals der BPG zu übernehmen. UW ist bereit, in einen Kaufvertrag einzuwilligen, der eine für ein breites Publikum zugängliche Personenschifffahrt in Basel auch in Zukunft und ohne staatliche Zuschüsse gewährleistet und der dem Kanton Möglichkeiten gibt, einen einseitigen Rückzug bzw. eine einseitige Aufgabe der BPG durch die Käuferin zu verhindern. Kaufgegenstand sind die Aktien der BPG und damit sämtliche beweglichen und unbeweglichen Vermögenswerte im Eigentum der BPG per Stichtag 31. Dezember 2025, insbesondere auch die Fahrgastschiffe der BPG. Gleichzeitig würden auch alle zum Stichtag 31. Dezember 2025 bestehenden Forderungen an die BPG sowie sämtliche zu diesem Zeitpunkt bestehenden Anstellungs-, Lieferanten-, Service- oder sonstigen Verträge übernommen. Der Kaufpreis für die BPG beträgt 250'000 Franken.

#### 3.2 Kaufinteressentin

Die Firma UNITED WATERWAYS AG hat ihren Hauptsitz an der Nauenstrasse 63 in Basel. Präsident, Gründer und Hauptaktionär der Gesellschaft ist Robert Straubhaar, ehemaliger Verwaltungsrat (ab 2004) und Verwaltungsratspräsident der BPG (März 2007 bis Juni 2011).

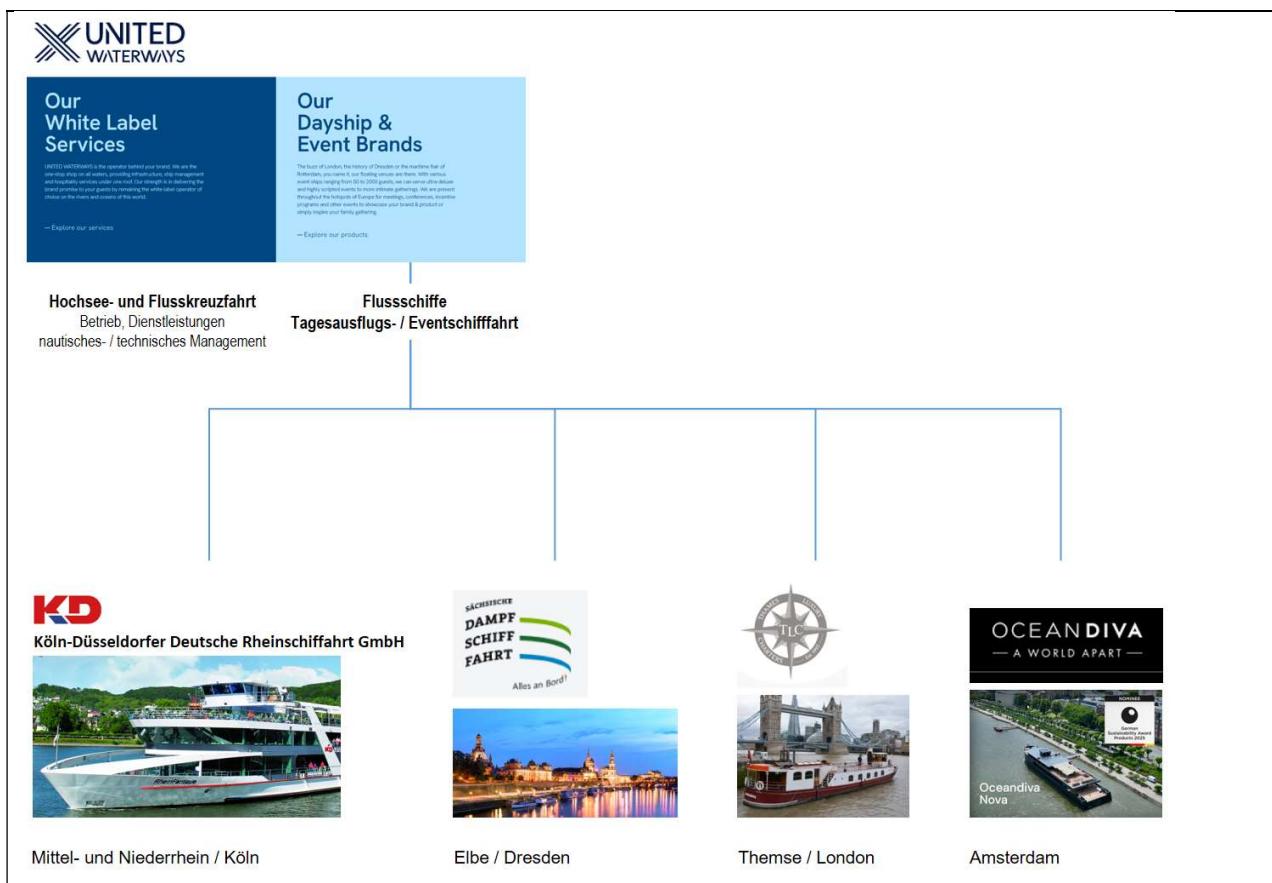


Abbildung 1: Gruppe UNITED WATERWAYS

UW ist als Gruppengesellschaft strukturiert und bietet ein breites Spektrum an Dienstleistungen für Hochseeschifffahrt und die Passagier-Binnenschifffahrt an. Vom Reederei- und Crewmanagement über Catering und Gastronomie bis zu Schiffsfinanzierungen, Planungen, Neubau & Umbaubegleitungen sowie Infrastruktur bis hin zu Schiffszertifizierungen, Havarie- und Versicherungsmanagement sowie Personaldienstleistungen stellt das Unternehmen eine grosse Palette an schifffahrtsbezogenem Know-how bereit. Die Gruppe besitzt dafür eine Vielzahl an Tochterfirmen und arbeitet mit Partnerunternehmen zusammen. Die über 3'000 Mitarbeitenden sind an verschiedenen Niederlassungsstandorten unter anderem am Hauptsitz in Basel, in Köln, Dresden und Amsterdam tätig. Per Ende 2024 erreichte die Gruppe einen Umsatz von rund 290 Mio. Euro und ein Bruttoergebnis (Gross Profit) von 85 Mio. Euro. Der EBITDA lag bei 35 Mio. Euro.

UW ist europaweit einer der führenden Anbieter im Bereich Management und Betrieb von Passagierschiffen für Flusskreuzfahrten und Tagesausflugsschiffen auf Flüssen. Die Gesellschaft ist u.a. Eigentümerin der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH, eine der traditionsreichsten und ältesten – und heute grössten – Personen-Schifffahrtsgesellschaften in Europa. Im Tagesausflugs- und Eventschifffahrts-Portfolio von UW sind ausserdem die Dampfschifffahrtsgesellschaft in Dresden (Weisse Flotte Sachsen GmbH), eine kleinere Flussschifffahrts-Gesellschaft in London mit Charter- und Gastronomieangebot auf der Themse, sowie die Gesellschaft OceanDiva BV in Amsterdam, die Schiffe für den Einsatz als Eventplattformen verchartert.

Seit mehreren Jahren beteiligt sich UW auch aktiv in den Gremien und Organisationen auf europäischer Stufe bei der Ausarbeitung von Standards für eine nachhaltige Binnenschifffahrt im Allgemeinen und für die Tagesausflugs- und Flusskreuzschifffahrt im Speziellen und hat verschiedene Studien für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Binnenschifffahrt in Europa mitinitiiert.<sup>1</sup> In der Diskussion um die künftige Anwendung von verschiedenen Energiequellen und Treibstoffen sowie den Einbau von Dual-Fuel-Motoren und Batteriekonzepten hat UW heute eine führende Rolle in Europa.

Vor allem über ihre Tochter OceanDiva engagiert sich UW im Bereich der technischen Entwicklung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebe für Flussschiffe. OceanDiva hat aktuell zwei Schiffe mit Hybrid- und eines mit reinem Elektroantrieb im Einsatz ([www.oceandiva.nl](http://www.oceandiva.nl)). Die MS OceanDiva Nova, mit einem Investment von 20 Mio. Euro, ist das erste rein batteriebetriebene Passagierschiff auf dem Rhein mit einer Gästekapazität für mehr als 1'200 Personen. Das Schiff hat für die Erfüllung der hohen ökologischen Standards nach der höchsten europäischen Auszeichnung (Green Award Platinum Certification) im Juni 2025 auch den German Sustainability Award erhalten. Derzeit hat UW mehrere Flusskreuzfahrt-Neubauten in Planung (Ablieferung 2026 – 2030), welche alle mit dem Label Green-Award Gold ausgestattet sein werden.

Neben dem Themenkomplex CO<sub>2</sub>-neutraler Antrieb treibt UW auch die landseitige Elektrifizierung für ihre Schifffsbetriebe voran. So wurden die beiden eigenen Häfen in Köln-Niehl (Deutschland) und Arnheim-Dodewaard (Niederlande) komplett mit Landstromanlagen ausgerüstet (Investment ca. 10 Mio. Euro). Entlang des Rheins und der Mosel wurden die der Gruppe gehörenden Anlegesteiger ebenfalls elektrifiziert (Investment ca. 3 Mio. €).

Bei ihrer Tochter KD hat UW die Voraussetzungen geschaffen, dass sich die KD als erste Personenschifffahrtsgesellschaft in Europa in der Kategorie «Binnenschiffsverkehr» einem ESG-Rating auf der Rating-Plattform EcoVadis unterzogen hat.<sup>2</sup> Im September 2024 wurde die KD mit dem Bronze-Label ausgezeichnet und schneidet damit besser ab als die übrigen 71% der 130'000 durch EcoVadis bewerteten Unternehmen.

<sup>1</sup> EUROPEAN CRUISE INVESTMENT PLAN, DNV Maritime Environment Advisory, Oktober 2024 im Auftrag von Cruise Lines International Association (CLIA) und European River Cruise Association (IGRC).

<sup>2</sup> <https://ecovadis.com/de>. EcoVadis bewertet die Nachhaltigkeitsleistung von Unternehmen in Bezug auf nicht-finanzielle Managementsysteme wie Umwelt, Arbeit, Menschenrechte, Ethik und nachhaltige Beschaffung. Die Bewertungen, die auf Scorecards dargestellt werden, bieten Anhaltspunkte für Verbesserungen und einen Benchmark für den Vergleich mit anderen Unternehmen der Branche.

### 3.3 Materieller Rahmen

#### 3.3.1 Generell

Mit Beschluss vom 25. März 2025 hat der Regierungsrat einem Letter of Intent (LOI) mit UNITED WATERWAYS über einen möglichen Verkauf der BPG zugestimmt. Der LOI diente als Grundlage für die Ausarbeitung und Verhandlung eines Kaufvertrages. Ein entsprechender Vertragsentwurf wurde im Rahmen eines Vorvertrags zwischen den Parteien bestätigt, so dass nach einem zustimmenden Entscheid des Grossen Rats zur Umwidmung der BPG-Aktien ins Finanzvermögen die Transaktion rasch vollzogen werden kann.

#### 3.3.2 Erwartungen des Kantons

Der Regierungsrat hat folgende grundsätzlichen Erwartungen an einen Verkauf der BPG:

- Es soll auch künftig ein genügend breites und attraktives Angebot an Kurs-, Unterhaltungs- und Charterfahrten auf dem Rhein innerhalb der Region Basel sichergestellt sein, damit weiterhin ein Beitrag zur Tourismus- und Freizeitqualität von Basel geleistet wird.
- Es soll weiterhin niederschwellige Angebote an öffentlich zugänglichen Fahrten zu erschwinglichen Preisen geben und auch Angebote mit öffentlichem Charakter wie z.B. das Jugendbücherschiff o.ä.
- Es soll keine Entlassungen und Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen für die Mitarbeitenden der BPG geben.
- Es muss weiterhin ein stets sicherer, gesetzeskonformer Schiffsbetrieb gewährleistet sein und bei der Weiterentwicklung der Flotte, spätestens aber bis ins Jahr 2037, soll ein CO<sub>2</sub>-neutraler Schiffsbetrieb sichergestellt werden.

#### 3.3.3 Eckpunkte eines Verkaufs

##### Betriebsgarantie / Angebotsumfang

UW ist bereit, sich vertraglich zu verpflichten, die BPG als eigenständige Gesellschaft mit eigenem Marktauftritt fortzuführen und das Personenschifffahrtsangebot der BPG in der Region Basel für eine Periode von mindestens zwölf Jahren ab Übernahmedatum der BPG zu gewährleisten. UW will dabei den Angebotsmix der BPG aus regelmässigen Rund- und Kursfahrten, Eventfahrten und Charterfahrten beibehalten, das Angebot an Fahrten in der Saison aber ausweiten (siehe Abschnitt 3.3.4).

Für den Fall, dass UW das Angebot der BPG früher einstellen würde, wird im Kaufvertrag ein finanzieller Ausgleich festgelegt. UW ist zudem bereit, in eine Beschränkung für einen eventuellen Weiterverkauf der BPG einzuwilligen.

Sofern Gründe eintreten, die es UW ohne eigenes Zutun verunmöglichen, die Betriebsgarantie einzuhalten, hat der Kanton das Recht, nicht aber die Pflicht, die BPG mit allen im dannzumaligen Zeitpunkt vorhandenen Aktiven und Passiven zurückzukaufen.

##### Betriebsbeiträge

Nach einer Übernahme der BPG durch UW werden seitens des Kantons keine Betriebs- oder andere Finanzierungsbeiträge mehr an die BPG geleistet.

##### Flotte

UW soll das Recht haben, die Schiffe der BPG entsprechend ihrer unternehmerischen Überlegungen einzusetzen und allenfalls auch zu ersetzen oder zu verkaufen. Im Fall der MS Rhystärn soll dafür während der Periode der zwölfjährigen Betriebsgarantie die Zustimmung des Kantons erforderlich sein. Im Falle eines Verkaufs der MS Rhystärn oder der MS Christoph Merian würde der Kanton anteilig, mit einer über eine zuvor festgelegte Zeitspanne abnehmenden Quote an den erzielten Nettoerlösen beteiligt. Das versprochene Fahrangebot ist aber auch in diesem Fall zu gewährleisten.

Das MS Baslerdybli soll – wenn möglich – noch vor einer Übernahme durch UW durch die BPG verkauft resp. stillgelegt werden. Entsprechende Anstrengungen der BPG sind derzeit im Gang.

UW ist bereit, im Kaufvertrag einzuwilligen, dass die Flotte der BPG spätestens bis ins Jahr 2037 CO<sub>2</sub>-neutral betrieben wird. Ein entsprechender Schiffsersatz würde von UW getragen. UW hat grosses Interesse daran, Beiträge zur Entwicklung einer umweltschonenden Schifffahrt mit klimaneutralen Antrieben zu leisten. Wie ausgeführt (siehe Abschnitt 3.2), engagiert sich UW mit der Tochterfirma OceandDva BV bereits stark in diesem Bereich und verfügt über Know-how, was den Betrieb von Passagierschiffen mit CO<sub>2</sub>-neutralen Schiffsantrieben angeht.

#### *Personal*

UW ist bereit, sich im Kaufvertrag zu verpflichten, allen per Übernahme-Stichtag bei der BPG fest angestellten Mitarbeitenden während einer Periode von drei Jahren ab Übernahmedatum Besitzstand gemäss den per Stichtag bestehenden gesamtarbeitsvertraglichen oder einzelarbeitsvertraglichen Lohn- und Anstellungsbedingungen zu gewähren und keine Kündigungen vorzunehmen. Darüber hinaus sollen die Lohn- und Anstellungsbedingungen nicht per Änderungskündigung verschlechtert werden können. Dem Kanton wird ein entsprechendes Auskunftsrecht eingeräumt werden, um die Lohn- und Anstellungsbedingungen bei der BPG überprüfen zu können.

UW ist insbesondere auch bereit, alle per Stichtag bestehenden Lehr- und Ausbildungsverhältnisse fortzuführen und die BPG auch weiterhin als Lehrbetrieb für junge Menschen anzubieten.

#### **3.3.4 Konzept UW / FVAG**

Bei einer Übernahme der BPG setzt UW auf die gleiche Herangehensweise, wie sie in den Jahren 2016 und 2020 bei der Übernahme der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt GmbH, Köln (KD) resp. der Weissen Flotte Sachsen GmbH, Dresden (WFS) zur Anwendung kam. Beide Firmen wurden in einer schwierigen wirtschaftlichen Ausgangslage mit über Jahre wiederkehrenden Defiziten und regelmässigen Zuschüssen der vorherigen privaten resp. öffentlichen Gesellschaftern übernommen. Nach Integration in die UW-Gruppe erzielen beide Firmen wieder Gewinne und konnten so bereits nach wenigen Jahren Investitionen aus eigener Kraft ohne direkte oder indirekte Beiträge oder Abgeltungen der öffentlichen Hand finanzieren (zwischen 2019 und 2024 rund 35 Millionen Euro für Schiffsbaute- resp. -beschaffungen und Kauf und/oder Bau von mehreren Anlegestellen an der Elbe, an der Mosel und am Rhein).

UW fokussiert bei einer Übernahme der BPG vier Punkte:

##### *I. Analyse IST-Situation*

- Überprüfen zusammen mit dem Management des bisherigen Betriebskonzepts und der Flottillesituation sowie der finanziellen Lage
- Analyse des wirtschaftlichen Umfelds und der Wettbewerbssituation
- Analyse Produktpalette, Angebotsmix und Preisgestaltung.

##### *II. Ergänzung bestehende Produktions- und Vermarktungsprozesse*

- Einbringung Veranstaltungs- und Gastronomiekompetenz von UW in bisherige Prozesse
- Ergänzung bestehendes Marketing mit UNITED Marketing-Konzept- und -Kompetenz.

##### *III. Ausweitung Marktangebot*

- Erhöhung Präsenz und Marktweite
- Erweiterung Produktpalette und Fahrtenangebot
- Generierung von Mehrumsatz.

#### IV. Kostensynergien

- Einbindung in Gruppenprozesse bei Einkauf und Beschaffung sowie Schiffsbetrieb und -unterhalt
- Entlastung Overhead-Prozesse (Finanzen, HR, IT-Systeme)
- Schaffung einer hohen Kosten- und Ertragstransparenz.

Diese Punkte werden mit folgenden Grundsätzen angegangen:

- Der Marktauftritt und Brand der bisherigen Gesellschaft bleiben vollumfänglich bestehen.
- Das operative Geschäft wird vor Ort mit dem bestehenden Personal sichergestellt und durch das bestehende Management geleitet und verantwortet.
- Die UNITED-Gruppe leistet bedarfsweise Unterstützung und steuert fehlende Kompetenzen bei.
- Mitarbeitende in Entscheidungsprozesse einbinden und die Aus- und Weiterbildung auf allen Stufen fördern
- In allen Bereichen der BPG (Nautik / Technik, Gastronomie, Einkauf, IT, Administration, Personalausbildung) möglichst viele Synergien aus dem UNITED-Konzern (mit mehr als 120 Passagierschiffen unter Management) nutzen.
- In der 1. Phase nach der Übernahme wird mit der bestehenden Flotte und Infrastruktur operiert werden.
- Erst in einer 2. Phase (nach 3-5 Jahren) wird ein möglicher Flottenausbau geprüft.
- Es werden keine Ertragsdividenden an die Muttergesellschaft ausgeschüttet, Gewinne werden reinvestiert.

Auf der Angebotsseite wird mit der BPG ein Massnahmenkatalog erarbeitet, um die Wetterabhängigkeit und Saisonalität zu reduzieren und mehr Einsätze zu fahren. Es sollen verlässliche Planfahrten möglichst bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit angeboten werden. Dabei soll die Gesellschaft deutlich mehr in die nationale und internationale Touristik-Ketten eingebunden werden und u.a. mit den Flusskreuzfahrtangeboten von UW kombiniert werden. Gleichzeitig soll das Portfolio an Eigenveranstaltungen resp. Themenfahrten ausgebaut und weiter professionalisiert werden. Verstärkt wird auch das Marketing für Charterfahrten.

Im Hinblick auf künftige Schiffserneuerungen oder eine Erweiterung der Flotte der BPG werden UW / FVAG auch bei der BPG das bestehende Know-How und ihre Möglichkeiten in Bezug auf CO<sub>2</sub>-Neutralität und Nachhaltigkeiten einbringen.

Aus der Gruppe heraus wird zudem auch die Sicherstellung von Liquidität und Finanzierung bei der BPG erfolgen.

##### 3.3.5 Vertragliche Umsetzung

Für einen Verkauf der BPG an UW resp. deren Tochter FVAG ist mit UW ein Kaufvertrag entsprechend den dargestellten Eckpunkten vereinbart worden. Dieser steht unter Vorbehalt eines zustimmenden Beschlusses des Grossen Rates zur Umwidmung der Aktien der BPG ins Finanzvermögen. Er wird dann unterzeichnet, wenn der Beschluss des Grossen Rates in Rechtskraft erwachsen ist. Kaufgegenstand sind sämtliche Aktien der BPG. Der Kaufpreis beträgt 250'000 Franken.

Der Aktienkaufvertrag nimmt alle oben genannten Vorbedingungen auf und setzt die Zusicherungen von UW resp. der FVAG formal mit rechtlicher Bindungswirkung um. Die Zusicherungen im betrieblichen Bereich bzgl. Mitarbeitenden und Anstellungsverhältnissen, Mindestangebot und Flotte betreffen die BPG in neuer Eigentümerschaft. Daher ist die BPG ebenfalls Vertragspartei. Für die von der BPG gegebenen Zusicherungen garantiert die FVAG solidarisch gegenüber dem Kanton.

Zur Durchsetzung der mit UW resp. FVAG vereinbarten Betriebsgarantie sieht der Aktienkaufvertrag vor, dass als Sicherheit für alle Verpflichtungen für UW / FVAG aus dem Aktienkaufvertrag (insb. Einhaltung des Weiterverkaufsverbotes und Mindestangebot während der Betriebsgarantieperiode) die Aktien der BPG bei einer gemeinsam beauftragten Treuhandstelle hinterlegt werden. Ebenso sollen die Schiffsbriefe der Schiffe der BPG bei der Treuhandstelle hinterlegt werden, damit Sicherheit gewährt wird, dass bei einem eventuellen Verkauf der Schiffe der Zustimmungsvorbehalt des Kantons (MS Rhystärn) und die Beteiligung an einem resultierenden Nettoerlös zur Geltung gebracht werden können. Vereinbart wurde ein entsprechender Hinterlegungsvertrag, der bei Vollzug des Aktienkaufvertrags separat geschlossen wird.

Der Aktienkaufvertrag wird, wie ausgeführt, erst unterzeichnet und vollzogen, wenn ein zustimmender Beschluss des Grossen Rats zu einem Verkauf der BPG und der Entwidmung der Aktien der BPG aus dem Verwaltungsvermögen in Rechtskraft erwachsen ist.

Um für alle involvierten Parteien bereits vor dem Beschluss des Grossen Rates eine Verbindlichkeit im Vorgehen herzustellen, wurde ergänzend ein Vorvertrag geschlossen, mit dem sich die Parteien eben zur Unterzeichnung des Aktienkaufvertrags verpflichten, sobald ein zustimmender Entscheid des Grossen Rates rechtskräftig vorliegt. Der Vorvertrag hält die Schritte und den geplanten zeitlichen Ablauf für den Vollzug des Aktienkaufvertrags fest.

### **3.4 Strategische Einordnung**

Grundsätzlich ist der Betrieb einer Personenschifffahrt auf dem Rhein keine Kernaufgabe des Staates. Es handelt sich um ein Freizeit- und Tourismusangebot und nicht um öffentlichen Verkehr. Weil sich in der Vergangenheit aber kein entsprechender privater Anbieter finden liess, setzt der Kanton seit den 1970er Jahren erhebliche finanzielle Mittel für die BPG und die Durchführung einer Personenschifffahrt auf dem Rhein ein, dies mit Beiträgen für Flotteninvestitionen sowie zur Deckung von Betriebsdefiziten. In den 1990er und frühen 2000er Jahren lagen die jährlichen Beiträge an die BPG im Bereich von 1 Mio. Franken.

In den Jahren ab 2004 ist es gelungen, die BPG als Unternehmen zu stabilisieren, und in den Jahren zwischen 2010 und 2020 wurde ein Wachstum und eine Modernisierung der Gesellschaft erreicht. Die heutigen Angebote der BPG werden sowohl im Kurs- und Eventfahrtenbereich als auch im Bereich der Charterfahrten von der Kundschaft geschätzt und der BPG wird durchgehend eine gute Qualität ihrer Produkte attestiert. Die BPG spielt heute erfolgreich ihre Rolle als Element der Belebung des Lebensraums Rhein. Dennoch wird eine Weiterführung der BPG durch den Kanton als alleinstehendes Unternehmen auch in Zukunft laufende Beiträge an die BPG zur Deckung der strukturellen Betriebsdefizite und regelmässig grössere Investitionsbeiträge zur Erneuerung der Flotte und Infrastruktur erfordern. Die Ertragskraft der BPG kann bis zu einem gewissen Punkt verbessert werden; dies reicht aber nicht aus, dass die BPG selbsttragend wirtschaften kann und ausreichend Cash Flow erzielt wird, um die Strukturstarken des Unternehmens nachhaltig aus eigenen Mitteln decken zu können. Dies hat die Businessplan-Überprüfung, die als Basis für den Antrag zur Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2024 bis 2028 durchgeführt wurde, verdeutlicht.

Im bisher zugestandenen finanziellen Rahmen können die bestehenden exogenen und kommerziellen Risiken nicht nachhaltig abgefangen werden und infrastrukturelle Erneuerungen sind nicht möglich. Entsprechend den im letzten Jahr im Ratschlag zur geplanten Leistungsvereinbarung 2024-2028 dargestellten Businessplan-Überlegungen hat die BPG im Jahr 2024 und in der Planung für das

Jahr 2025 diverse Anstrengungen unternommen, um mit weniger Personaleinsatz, optimierter Beschaffung und Auslagerung von Produktionsschritten Effizienz und Produktivität zu verbessern. Neben den Anstrengungen, Produktivitätssteigerungen zu erreichen, sind auch Redimensionierungen vorgesehen, was Kompromisse in Bezug auf die Anzahl der angebotenen Fahrten und die Breite des touristischen und gastronomischen Angebots bedeutet. Mit diesen Massnahmen bewegt sich die BPG in die im Businessplan 2024-2028 vorgesehene Richtung. Allerdings ist trotz der unternehmerischen Leistung auf Seiten der BPG absehbar, dass die Risikoanfälligkeit und die sehr begrenzte Investitionsfähigkeit der BPG auch künftig weiterbestehen – was durch ein Engagement des Kantons als Eigentümer kompensiert werden muss.

Eine Übernahme der BPG durch UW würde die Möglichkeit eröffnen, das Grundproblem der BPG der fehlenden Skalierung zu lösen. Die UW-Gruppe deckt mit ihrer Organisation alle relevanten Bereiche der touristischen und der Tagesausflugsschifffahrt ab und kann aus eigenem Haus Leistungen im Bereich Reedereimanagement, Nautik und Technik, IT, Gastronomie und Catering, Schiffsfinanzierungen usw. erbringen. UW verfügt dafür auch über genügend finanzielle Mittel. Als Unternehmen innerhalb des Verbunds der UW-Gruppe könnte die BPG damit von vielen Skalen- und Verbundvorteilen profitieren. Zum einen könnten die Kosten für Bereitstellung, Unterhalt und Erneuerung von Flotte und Infrastruktur sowie das Management der Gesellschaft reduziert werden, aber auch die operativen Kosten im Bereich Produktion und Beschaffung. Im Gruppen-Verbund wären auch Investitionsfinanzierungen und Schiffsbeschaffungen einfacher – vor allem auch mit Blick auf den künftigen Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralen Schiffen. Zum anderen könnten neue Vertriebswege und zusätzliche Marktpotenziale geöffnet werden, etwa durch eine Kombination von Angeboten der BPG mit denen des Flusskreuzfahrtgeschäfts der UW-Gruppe. Damit könnte ein umfangreicheres Angebot entstehen, als es der BPG als alleinstehendes Unternehmen möglich ist.

In Anbetracht dieser Sachlage sieht der Regierungsrat, dass mit einem Verkauf an UW die Leistungen der BPG in einem echten unternehmerischen Rahmen und stabiler weitergeführt werden können, als dies unter staatlicher Eigentümerschaft möglich wäre. Die Personenschifffahrt in Basel würde damit zu ihren privaten Ursprüngen unter der Ägide der früheren Basler Rheinschifffahrt-Aktiengesellschaft (BRAG) zurückgeführt, die vor und nach dem zweiten Weltkrieg bis in die 1960er Jahre hinein erfolgreich eine Flotte von Fahrgastschiffen in Basel betrieb.<sup>3</sup> Im Unterschied zu damals wäre die BPG im Eigentum von UW aber Teil einer wesentlich breiteren und international ausgerichteten Gruppe, die auf den Bereich der Personenschifffahrt spezialisiert ist und die die Grösse zur Realisierung von Skaleneffekten nicht nur im Bereich Schiffsbau und Nautik hat.

Bei einem Verkauf der BPG würde der Kanton seine Einflussmöglichkeit auf die Gestaltung des Angebots an Personenschifffahrtsleistungen auf dem Rhein bei Basel aufgeben. Künftig wäre die Entwicklung der BPG das Ergebnis der unternehmerischen Entscheidungen einer neuen Eigentümerschaft. Mit der seitens UW abgegebenen Zusicherungen kann aber ein Rahmen geschaffen werden, um die generellen Interessen des Kantons im Hinblick auf die BPG zur Geltung zu bringen (insbesondere bzgl. Mindestangebot, die Übernahme von Personal und Schutz der Lohnbedingungen, die Garantie eines längerfristigen Engagements sowie die Entwicklung in Richtung eines klimaneutralen Betriebs).

<sup>3</sup> Die BPG geht auf die im Jahr 1924 in privater Initiative durch Rudolf Gelpke gegründete Genossenschaft zurück. In den ersten Jahren erfolgreich unterwegs, erwuchs der BPG ab dem Jahr 1927 eine Konkurrenz in Form der Basler Rheinschifffahrts-Aktiengesellschaft (BRAG), die ihre Schiffe in Deutschland bauen liess und daher ihre Fahrten zu günstigeren Tarifen anbieten konnte. Weil die BPG eine Betriebsgemeinschaft mit der BRAG ablehnte, musste die BPG im Jahr 1928 bereits wieder liquidiert werden und die Fahrgastschifffaktivitäten in Basel übernahm die BRAG. Diese betrieb dann bis in die 1960er Jahre eine grössere Flotte an Fahrgastschiffen. Die BRAG, die auch im Güterfrachtgeschäft auf dem Rhein aktiv war, wurde dann im Jahr 1968 durch den niederländischen SHV-Konzern übernommen. Die Personenschifffahrt wurde dabei allerdings aus der BRAG herausgelöst und durch die als Aktiengesellschaft neu gegründete BPG weitergeführt. Mit Hilfe des Kantons konnte eine Flottenerneuerung vorgenommen werden. Die Schwierigkeiten der privaten Eigentümer, die BPG eigenständig wirtschaftlich zu betreiben, führte im Laufe der 1970er und 1980er Jahre zu einem immer stärkeren finanziellen Engagement des Kantons bei der BPG, an dessen Ende die BPG in den alleinigen Besitz des Kantons gelangte.

### 3.5 Finanzielle Aspekte

#### 3.5.1 Eckwerte der Beteiligung an der BPG

Die BPG ist eine 100%-Beteiligung des Kantons Basel-Stadt, sie wird aktuell im Verwaltungsvermögen geführt. Nach der mit Beschluss des Grossen Rats vom 27. Juni 2024 ermöglichten Kapitalerhöhung im Umfang von 1,25 Mio. Franken hatte die BPG per 31. Dezember 2024 ein Aktienkapital in Höhe von 1,85 Mio. Franken. Der Buchwert der BPG-Beteiligung in der Bilanz des Kantons per Ende 2024 betrug 1,35 Mio. Franken. Im Eigentum der BPG befinden sich die drei Fahrgastschiffe MS Rhystärn, MS Christoph Merian und die MS Basler Dybli. Der Anlagewert der Schiffe in der Bilanz der BPG belief sich per 31. Dezember 2024 auf 629'489 Franken.

Für die Beschaffung der MS Rhystärn hat der Grosse Rat am 11. Mai 2016 einen Investitionsbeitrag in Höhe von 9 Mio. Franken bewilligt. Die Ausgabenbewilligung wurde mit RRB Nr. 19/02/8 vom 15. Januar 2019 um die im Grossratsbeschluss nicht berücksichtigte Mehrwertsteuer auf 9,66 Mio. Franken erhöht. Gemäss dem Vertrag des Kantons mit der BPG über den Investitionsbeitrag für die MS Rhystärn vom 23. August 2016 muss ein Verkauf des Schiffs während der Amortisationsdauer des Investitionsbeitrags vom Kanton genehmigt werden. Ausserdem ist festgehalten, dass die BPG bei Veräußerung des Schiffs dem Kanton eine Rückerstattung des erhaltenen Investitionsbeitrags in Höhe des dannzumal in der Buchhaltung des Kantons geführten Nettoanlagewerts des Schiffs zu leisten hat. Der Restwert des für die MS Rhystärn ausgerichteten Investitionsbeitrags, der in der Buchhaltung des Kantons abgeschrieben wird, wird per Ende 2025 rund 6,17 Mio. Franken betragen.

Die beiden anderen Schiffe MS Christoph Merian und MS Baslerdybli wurden bereits im Jahr 2009 der BPG übertragen und endgültig aus der Rechnung des Kantons ausgebucht.

#### 3.5.2 Kaufpreis

Der Kaufpreis für die Aktien der BPG beträgt gemäss Vereinbarung mit UW 250'000 Franken.

Dieser Kaufpreis widerspiegelt den Verkehrswert der BPG-Aktien und muss als realistisch angesehen werden vor dem Hintergrund der ungenügenden Ertragskraft der BPG in ihrer heutigen Form und der bestehenden Unterkapitalisierung des Unternehmens. Mit den für die Jahre 2024 und 2025 anfallenden Defiziten in der Betriebsrechnung im Bereich von 650'000 Franken p.a. wird die 2024 erfolgte Kapitalerhöhung von 1,25 Mio. Franken per Ende des Jahres 2025 aufgezehrt sein und das Eigenkapital der BPG im Bereich von nur noch rund 0,5 Mio. Franken liegen.

Assets der BPG sind im Wesentlichen ihre Schiffe und ihre Daten zu Kundinnen und Kunden. Die Schiffe (MS Baslerdybli, MS Christoph Merian, MS Rhystärn) wurden alle durch den Kanton finanziert und sind jeweils zum Buchwert von 1 Franken in die Bilanz der BPG übernommen worden. Der heute ausgewiesene Bilanzwert für die nautischen Anlagen der BPG von knapp 1 Mio. Franken entspricht den im Laufe der Zeit aktivierten Investitionen für Erneuerung und grösseren Unterhalt.

Es muss konstatiert werden, dass der Unternehmenswert der BPG gering ist, egal, ob die Bewertung auf der Basis einer Ertragswert-, Substanzwert- oder Fortführungswertbetrachtung erfolgt. Der Ertragswert beschreibt die Fähigkeit des Unternehmens, aus seinen laufenden Einnahmen langfristig Gewinne zu erzielen und Reserven zu bilden. Da die BPG in den letzten Jahren immer wieder Verluste geschrieben hat und der jährliche Betriebsbeitrag des Kantons zur Deckung dieses Defizites oft nicht ausgereicht hat, muss der Ertragswert als negativ beurteilt werden. Der Substanzwert der BPG wird v.a. durch die Schiffe bestimmt, die keinen eigentlichen Bilanzwert haben. Die MS Baslerdybli ist gänzlich überaltert und auch die MS Christoph Merian müsste im Horizont 2030 ersetzt werden. Von daher ist aus einem Verkauf der beiden Schiffe kein grosser Erlös zu erwarten. Einzig bei der neueren MS Rhystärn ist denkbar, dass das Schiff zu einem Preis verkauft werden könnte, der dem Restwert des Investitionsbeitrags entspricht. Allerdings wird ein potenzieller Käufer immer auch seine wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten im Blick haben. Daher ist davon auszugehen, dass der

Marktwert der BPG-Schiffe tief ist und damit auch der Substanzwert der BPG. Ein isolierter Verkauf der MS Rhystärn ohne Ersatz würde im Übrigen bedeuten, dass die BPG nicht mehr operationsfähig wäre. Der Fortführungswert ergibt sich aus einer Kombination von Substanz- und Ertragswert mit Blick auf die Entwicklungsperspektiven des Unternehmens. Da die BPG im Besitz des Kantons ohne Staatsbeitrag nicht wirtschaftlich betrieben werden kann und ihr Geschäftsmodell aus eigener Kraft auch zukünftig nicht nachhaltig ist, ist der Fortführungswert der BPG sehr ungewiss und ebenfalls negativ einzuschätzen.

### **3.5.3 Entlastung für den Kanton**

Damit geht es bei einem Verkauf der BPG aus finanzieller Optik nicht darum, werholtige Assets zu veräussern, sondern darum, die finanzielle Belastung resp. die finanziellen Risiken des Kantons für die Durchführung einer Personenschiffahrt in Basel zu reduzieren. Bei einem Verkauf an UW resp. an FLOATING VENUES würde künftig kein Betriebsbeitrag mehr an die BPG geleistet. Ein solcher beläuft sich entsprechend den Berechnungen für die Fortführung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für 2026 bis 2030 auf 1'000'000 Franken pro Jahr (vgl. Abschnitt 4.5). Mit den unterdessen von der BPG ergriffenen Massnahmen zur Ergebnisverbesserung liesse sich in künftigen Jahren vielleicht ein Betriebsbeitrag in der Gröszenordnung von jährlich 750'000 bis 800'000 Franken erreichen. Zu berücksichtigen wäre jeweils die Teuerung. Ohne signifikante weitere Kostenveränderungen und Umsatzsteigerungen, die in der Businessplanung des letzten Jahres ab dem Jahr 2028 eingerechnet sind, bleibt dieses Niveau aber bestehen. Unter der Annahme, dass ein erhöhter Betriebsbeitrag an die BPG vom Grossen Rat bewilligt würde, würde der Kanton – bezogen auf die bei einem Verkauf der BPG an UW eingeräumte Betriebsgarantie – über die nächsten zwölf Jahre also zwischen 9 und 12 Mio. Franken an laufenden Kosten (ZBE) einsparen. Ebenso würde die in der 10-Jahres-Investitionsplanung vorzusehende Schiffsneubeschaffung im Horizont 2030/2032 als Ersatz für die dann überalterte MS Christoph Merian in Höhe von wohl deutlich über 10 Mio. Franken wegfallen, was das Investitionsbudget entlastet.

Mit der Bereitschaft von UW, den Betrieb der BPG mit einem für die breite Öffentlichkeit zugänglichen Fahrtenangebot über die nächsten 12 Jahre zu garantieren, kann der Kanton somit erhebliche Einsparungen realisieren und gleichzeitig vom Nutzen eines gleichbleibenden und vermutlich sogar erweiterten, touristisch attraktiveren Angebots der BPG profitieren.

### **3.5.4 Verbleibende finanzielle Belastungen**

In der Rechnung des Kantons bleiben im Falle eines Verkaufs der BPG zwei nicht liquiditätswirksame Belastungen, nämlich zum einen die fortgeführte Abschreibung des für die Beschaffung der MS Rhystärn gewährten Investitionsbeitrags und zum anderen eine Wertberichtigung des Buchwerts der BPG-Beteiligung.

Die Abschreibung des Investitionsbeitrags für die MS Rhystärn in Höhe von 9,66 Mio. Franken muss unabhängig von einem Verkauf der BPG erfolgen. Per Ende des Jahres 2024 betrug der Buchwert des Investitionsbeitrags noch 6'582'641,85 Franken. Er wird bisher über die geplante wirtschaftliche Nutzungsdauer der MS Rhystärn von 25 Jahren abgeschrieben. Eine unmittelbare Wertberichtigung des Investitionsbeitrags ist bei einem Verkauf der BPG nicht erforderlich. Vor dem Hintergrund, dass im Falle eines Verkaufs der BPG UW eine mindestens 12-jährige Betriebsgarantie zusichert, würde aber im Rahmen der Rechnungslegungsgrundsätze des Kantons vorgesehen, den Restwert des Investitionsbeitrags per Datum einer Übernahme verkürzt über 12 Jahre abzuschreiben.

Zudem muss die BPG-Beteiligung in der Staatsrechnung wertberichtet werden. Nach der Kapitalerhöhung im letzten Sommer beträgt der aktuelle Buchwert der Beteiligung 1,35 Mio. Franken. Vor dem Hintergrund der auch weiterhin fehlenden Ertragskraft und geringen Werthaltigkeit des Unternehmens, was sich in einem niedrigen Verkaufspreis widerspiegelt, wird eine Wertberichtigung erforderlich, wobei der Beteiligungsbuchwert auf den Verkaufspreis von 250'000 Franken angepasst werden müsste. Dies führt zu einer nicht liquiditätswirksamen Verschlechterung in Höhe von 1,1 Mio. Franken. Diese Wertberichtigung wäre allerdings auch vorzunehmen, wenn es nicht zu einem Verkauf

der BPG käme und keine weitere Kapitalisierung bei der BPG vorgenommen würde. Dies, weil die im Jahr 2024 bewilligte Kapitalerhöhung nicht zu einer verbesserten Kapitalausstattung der BPG geführt hat, nachdem der Grosse Rat der gleichzeitig beantragten Erhöhung des Betriebsbeitrags an die BPG nicht zugestimmt hat.

UW ist im Übrigen bereit sich zu verpflichten, bei einer allfälligen künftigen Veräußerung der MS Rhystärn durch die BPG dem Kanton während der vereinbarten zwölfjährigen Betriebsgarantie eine vorher festgelegte prozentuale Rückerstattung des erzielten Nettoerlöses an den Kanton zu leisten.

Submissionsrechtliche Fragen stellen sich bei einem Verkauf der BPG nicht. Zwar ist der Kanton als potenzieller Verkäufer ein öffentlicher Auftraggeber und wird damit vom subjektiven Geltungsbereich des Vergaberechts erfasst. Voraussetzungen dafür, dass der Verkauf der BPG-Aktien in den objektiven Geltungsbereich des Vergaberechts fällt, sind aber nicht gegeben.<sup>4</sup> So geht es nicht um einen Vertrag über die entgeltliche Beschaffung von Leistungen zur Erfüllung von staatlichen Aufgaben, sondern um die Veräußerung eines Gegenstandes mit kommerziellem Charakter ohne eigentlichen öffentlichen Zweck. Die BPG war bis 2022 Teil des Finanzvermögens. Die Aktien der BPG wurden mit Beschluss des Grossen Rates vom 27. April 2022 gestützt auf den Ratschlag Nr. 22.0143.01 vom 16. Februar 2022 lediglich deswegen vom Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen umgewidmet, um die finanzielle Kongruenz der Beteiligung an der BPG mit der damals beantragten finanziellen Unterstützung an die BPG in Form eines unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren nachrangigen Darlehens aus dem Verwaltungsvermögen herzustellen. Trotz dieser Umwidmung hat die BPG jedoch weiter den Charakter einer finanziellen Anlage, die als Grundlage für kommerzielle Tätigkeiten dient, und ist damit im Wesen dem Finanzvermögen zugehörig. Das staatliche Handeln kann sich in diesem Bereich auf das Privatrecht abstützen.

### 3.6 Schlussfolgerung

Mit dem Angebot von UW, die BPG in private Hand zu nehmen, eröffnet sich ein Weg, die Zukunft der Personenschifffahrt in Basel anders als bisher zu gestalten. Der Regierungsrat will diesen Weg einschlagen.

Zwar besteht Aussicht, dass die BPG auf dem im Rahmen der angepassten Businessplanung eingeschlagenen Weg Ergebnisverbesserungen erzielt und eine stabilere Entwicklung erreicht. Eine Fortführung des kantonalen Staatsbeitrags in signifikanter Höhe mit regelmässiger Gutheissung durch den Grossen Rat bleibt aber Voraussetzung. Mit einem Verkauf der BPG an UW würden dagegen die finanziellen Lasten für den Kanton wegfallen und die wirtschaftliche Unsicherheit für die BPG könnte unter dem Dach der UW-Gruppe stark reduziert werden. Das Unternehmen BPG und sein Beitrag zur Attraktivität von Basel und des Erlebnisraums Rhein könnten so stabilisiert und verstärkt werden. Die Aussicht, dass die BPG von UW wirtschaftlich erfolgreich betrieben wird, ist hoch. UW ist bereit zu einem längerfristigen Engagement und es besteht eine grosse Wahrscheinlichkeit, dass die BPG auch über die zugesicherte zwölfjährige Betriebsgarantie hinaus operativ betrieben wird.

Eine Übergabe der BPG in private Hände wäre auch deswegen folgerichtig, als eine auf Tourismus und Freizeit ausgerichtete Personenschifffahrt keinen direkten öffentlichen Zweck darstellt, sondern ein Element der Standortattraktivität ist. Dies rechtfertigt eine Förderung, aber nicht zwingend den Besitz resp. den Betrieb einer eigenen kantonalen Gesellschaft. Mit UW würde ein sehr geeigneter privater Betreiber und Eigentümer bereitstehen, der auf finanzielle Beiträge des Kantons verzichtet.

Darüber hinaus würde bei einem Verkauf der BPG an UW das Unternehmen in die Hand einer in Basel ansässigen Gesellschaft kommen mit einem Eigentümer, der einen persönlichen und langjährigen Bezug zur Region und zur BPG hat.

<sup>4</sup> Die Geltung des Vergaberechts setzt die Erfüllung sowohl subjektiver wie auch objektiver Voraussetzungen im Einzelfall voraus (Art. 4 Abs. 1 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen [IVöB; SG 914.600]). Für die Absteckung des objektiven Geltungsbereichs wird an den Begriff des öffentlichen Auftrags angeknüpft. Er ist nach Art. 8 IVöB definiert als Vertrag, der zwischen Auftraggeber und Anbieter abgeschlossen wird und der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe dient.

Im Übrigen wurden im Rahmen der 2023 / 2024 vorgenommenen Strategieüberprüfung auch ein Zusammensehen der BPG mit Unternehmen innerhalb des „Konzerns Basel-Stadt“ geprüft. Weder im Fall der BVB noch der SRH konnte eine sinnvolle Variante für eine unternehmerische Übernahme der BPG abgeleitet werden, die die strukturellen und finanziellen Probleme der BPG gelöst hätte.

## 4. BPG als kantonale Gesellschaft

### 4.1 Generell

Der Beschluss des Grossen Rats vom 27. Juni 2024, Betriebsbeiträge an die BPG nur für die Jahre 2024 und 2025 zu bewilligen und der vom Regierungsrat beantragten Erhöhung nicht zuzustimmen, führt dazu, dass für eine Weiterführung BPG ab dem Jahr 2026 in jedem Fall eine neue Grundlage geschaffen werden muss. Sofern kein Verkauf der BPG erfolgt, müsste die Leistungsvereinbarung mit der BPG erneuert werden. Der Rahmen dafür wurde dem Grossen Rat bereits im Ratschlag vom 7. Februar 2024 aufgezeigt. Es gilt weiterhin, dass die BPG in ihrer heutigen Lage als alleinstehendes Unternehmen angesichts der hohen Infrastrukturkosten bei gleichzeitig begrenzten Markteinnahmen ohne staatliche Unterstützung nicht kostendeckend zu betreiben ist.

### 4.2 Entwicklung der BPG seit 2020

Mit dem Ratschlag vom 8. Januar 2020 (Nr. 19.1833.01) hatte der Regierungsrat dem Grossen Rat die Ausgabenbewilligung für die Verlängerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG für die Jahre 2020 bis und mit 2024 vorgelegt. Damals war bereits vorgesehen, gestützt auf die damalige Betriebsplanung ab dem Jahr 2021 bis ins Jahr 2029, den Betrieb der BPG auf Basis einer Zweischiffstrategie noch näher am Markt zu positionieren und wegen der erwarteten Unmöglichkeit eines Weiterbetriebs des MS Basler Dybli die MS Christoph Merian sehr rasch zu ersetzen. Für die Flexibilisierung und Modernisierung des Unternehmens sowie Verbesserungen der Arbeitsbedingungen beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat für die Jahre 2020 bis 2024 schon damals eine deutliche Erhöhung des jährlichen Betriebskostenbeitrags.

Nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie hatte sich die Ausgangslage für das Unternehmen drastisch verändert, sodass der ursprüngliche Antrag nicht weiterverfolgt werden konnte. Schliesslich wurde der bisherige, ordentliche Betriebsbeitrag an die BPG für die Jahre 2020 und 2021 fortgeführt (506'000 Franken pro Jahr) sowie zur Bewältigung der drastischen Folgen der Pandemie ein unverzinsliches, bedingt rückzahlbares nachrangiges Überbrückungsdarlehen in der Höhe von 2 Mio. Franken gewährt, um die Weiterführung des Unternehmens zu sichern und einen aufgrund des negativen Eigenkapitals bevorstehenden Konkurs des Unternehmens abzuwenden. Die Rückzahlung dieses Darlehens wurde der BPG mit GRB Nr. 22/18/10G vom 27. April 2022 erlassen. Der Rückzahlungserlass war u.a. notwendig, damit die BPG die Bundesbeiträge aus dem COVID-19-Hilfstopf für touristischen Verkehr erhielt.

Obwohl ursprünglich vorgesehen war, nach Ablauf der zwei Jahre dem Grossen Rat wieder eine für fünf Jahre geltende Ausgabenbewilligung vorzulegen, wurde aufgrund der Ende 2021 / Anfang 2022 weiterhin ungewissen Entwicklung infolge der noch andauernden COVID-19-Pandemie vom Regierungsrat der Antrag gestellt, die Betriebssicherung für die BPG mit einem Betriebsbeitrag im bestehenden Rahmen für die Jahre 2022 und 2023 weiterzuführen. Dem stimmte der Grossen Rat mit Beschluss vom 27. April 2022 (GRB 22/17/10G) zu, ebenso wie dem beantragten zweiten Überbrückungsdarlehen in der Höhe von 1,8 Mio. Franken, dessen Rückzahlung im Juni 2024 mit GRB Nr. 20/26/08G ebenfalls erlassen wurde. Mit diesem Darlehen des Kantons als Alleinaktionär der BPG konnte die buchmässige Überschuldung der Gesellschaft gemäss Art. 725 Abs. 2 OR mit der Folge eines Konkurses verhindert werden.

Die drastischen Einbrüche in den Jahren 2020 und 2021 konnten von der BPG ab 2022 teilweise wieder aufgefangen werden. Nach Aufhebung der Corona-Beschränkungen stieg die Nachfrage wieder und die Umsätze der BPG legten erfreulich zu. Allerdings konnte das Betriebsergebnis nicht in gleichem Masse verbessert werden, weil die Mehrumsätze mit höherer Fahrtenanzahl auch einen entsprechend höheren Personalaufwand generierten. Hinzu kam, dass aufgrund der hohen Inflation auch die Kosten für Wareneinkauf, Energie und Reparaturen sehr stark angestiegen waren. Die wirtschaftliche Situation der BPG hatte sich damit im Wesentlichen nicht verändert, obwohl die BPG seit dem Jahr 2022 entlastende Massnahmen in Form von Preiserhöhungen und Kosteneinsparungen umgesetzt hat. Auswirkungen des Fach- bzw. Arbeitskräftemangels führten auch in der Folge zu weiteren Personalkostensteigerungen.

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2024 hat die Geschäftsleitung der BPG gestützt auf die in den Vorjahren durchgeführte Strategieanpassung tiefgreifende Massnahmen zur Verbesserung der Ertragslage ergriffen. Das primäre Ziel war die Reduktion der Kosten bei gleichzeitiger Steigerung der Erträge. Besonders betroffen war die Sparte Gastronomie, die durch strikteres Controlling, optimierte Personalplanung, einen höheren Anteil vorproduzierter Produkte und Prozessvereinfachungen effizienter gestaltet wurde.

Die Saison 2024 verlief wechselhaft: Ein durchzogener Frühling und eine Hochwasserperiode mit mehrwöchigem Ausfall der Schleusenfahrt wurden von einer starken Sommerferienzeit und einem regenreichen Herbst abgelöst. Aufgrund der reduzierten Fahrtenzahl war die Gästzahl im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Erfreulich war jedoch die Ertragsentwicklung, die durch Tariferhöhungen nahezu das Vorjahresniveau erreichte.

Der Umsatz 2024 erreichte ein zum Vorjahr vergleichbares Niveau, gleichzeitig konnten der Umsatz pro Gast verbessert und die Kosten insbesondere im Personalbereich durch gezielte Massnahmen reduziert werden konnte. Trotz dieser Erfolge beeinflussten der Unterhaltsaufwand sowie umfangreichere Reparaturen und notwendige Investitionen an den Schiffen das operative Ergebnis. Der Jahresabschluss 2024 weist entsprechend inklusive kantonalem Betriebsbeitrag einen Verlust in Höhe von 677'171 Franken aus. Hätte der Grosse Rat mit GRB Nr. 20/26/08G im Jahr 2024 keine Aktienkapitalerhöhung im Umfang von 1,25 Mio. Franken beschlossen, wäre die BPG per 31. Dezember 2024 bereits wieder überschuldet gewesen.

Im ersten Halbjahr 2025 verläuft der Geschäftsgang im Rahmen des Businessplans. Der Zwischenabschluss zum Halbjahr 2025 weist ein Ergebnis leicht besser als budgetiert aus. Dies erklärt sich im Wesentlichen dadurch, dass die im Budget berücksichtigten negativen exogenen Faktoren (insbesondere Hochwassereignisse und Rheinsperrungen) bislang nicht eingetreten sind. Entsprechende Risiken bestehen allerdings weiterhin. Die Umsetzung der strategischen Massnahmen verläuft gemäss Planung. Durch konsequentes Kosten- und Personalcontrolling konnten die Aufwände im vorgesehenen Rahmen gehalten und die Personalkosten weiter reduziert werden. Im Bereich der Rundfahrten wurden die Erträge gegenüber dem Budget gesteigert. Bei den Charterfahrten werden die geplanten Werte nicht erreicht. Die Einführung neuer Stadt- und Hafenrundfahrten sowie thematischer Angebote hat zu einer positiven Nachfrageentwicklung und einer verstärkten medialen Wahrnehmung geführt. Insgesamt bestätigt der bisherige Geschäftsverlauf die eingeschlagene Strategie.

## 4.3 Strukturelle Herausforderungen für die BPG

### 4.3.1 Exogene Faktoren

Der Betrieb der BPG ist grundsätzlich geprägt durch die Abhängigkeit von diversen exogenen umweltbezogenen und konjunkturellen Faktoren. Sowohl Hoch- als auch Niedrigwasser verunmöglichen immer wieder die Schifffahrt auf dem Rhein und reduzieren damit Umsatz und Erträge. Auch negative Entwicklungen der wirtschaftlichen Lage können nachfrageseitig zu Ertragsschwankungen führen. Demgegenüber stehen die hohen Fixkosten des Schifffahrtsbetriebs. Bei den Kosten ist die BPG

abhängig von der Inflationsentwicklung, insbesondere im Energiebereich und den sonstigen Beschaffungskosten. Mögliche Kostensteigerungen sind aufgrund der vorherrschenden Volatilität nicht stringent planbar. Angesichts der hohen Abhängigkeit von externen Faktoren ist die kontinuierliche Verbesserung der Ertragslage für die BPG sehr anspruchsvoll, zumal auf solche Ereignisse nur bedingt reagiert werden kann.

#### **4.3.2 Flotte**

Als Unternehmen sind der BPG auch im Hinblick auf die Betriebsmittel Grenzen gesetzt. Als Betriebsmittel dienen die Schiffe unterschiedlicher Grösse und Ausstattung, deren Einsatzmöglichkeiten durch den Schiffskörper grundsätzlich vorgegeben sind. Grössere technische Anpassungen sind kurzfristig und ohne grössere Investitionen nicht möglich, regelmässige Wartungen allerdings notwendig und unumgänglich. So wurde im Oktober 2024 die MS Christoph Merian einer turnusgemässen Werftüberholung unterzogen. Im Zuge der fünfjährigen Attestverlängerung wurden der Bugstrahler überholt, das Unterwasserschiff neu gestrichen und die Propeller ersetzt. Das Schiff erfüllt nun die neuesten Vorschriften und ist für die kommenden fünf Jahre gerüstet. Unterhalt und Reparaturen an den Schiffen verursachten aber Aufwand in Höhe von rund 600'000 Franken. Die Schiffe sind daher stets eine grosse Herausforderung für die betriebliche Gestaltung entlang der Nachfrage.

#### **4.3.3 Landseitige Infrastruktur**

Der heutige Standort der Gesellschaft befindet sich nach wie vor im Rheinhafen am Dreiländereck. Neben der Nautik und der Verwaltung sind dort auch die Produktionsanlagen für die Gastronomie untergebracht. Die Unsicherheiten über den Planungszeitraum der Umnutzung des Hafengeländes verunmöglichen eine stabile Investitionsplanung. Zudem sind die Büros, Räumlichkeiten für Produktion und Lager abgenutzt und nach wie vor in einem problematischen Zustand sowie z.T. in einer Liegenschaft, die längst abgerissen werden sollte. Insgesamt erfüllt die Lokalität die Anforderungen in Bezug auf Qualität, Prozesse und Effizienz nur noch ungenügend. Auch die Möglichkeit zum Aufbau einer modernen Digitalinfrastruktur sind stark eingeschränkt. Es ist festzuhalten, dass aufgrund der weiter bestehenden Mängel am heutigen Standort eine Lösung dringend notwendig ist. Unabdingbar für einen neuen Standort der BPG ist grundsätzlich der direkte Zugang zum Rhein.

#### **4.3.4 Personalbereich**

Das Geschäft der BPG ist zudem sehr personalintensiv sowohl aufgrund der Anforderungen des nautischen Betriebs als auch aufgrund der Bereitstellung des gastronomischen Angebots. Entsprechend bildet der Personalaufwand trotz der inzwischen erreichten Einsparungen weiterhin den grössten Kostenblock. Die BPG ist als kleiner Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein auf ein stabiles, eingespieltes und gut ausgebildetes Kernteam mit Expertenwissen angewiesen, um ein Angebot mit hoher Qualität gewährleisten und die anstehenden Herausforderungen meistern zu können. Aufgrund der Saisonalität des Geschäfts speziell im gastronomischen und Service-Bereich besteht dabei die zusätzliche Herausforderung, temporäres Personal schnell und flexibel einzusetzen zu können. Die Sicherung des Personalbestands und deren Entwicklung setzen voraus, dass die BPG als attraktiver und zuverlässiger Arbeitgeber auftreten kann. Ansonsten kann gut ausgebildetes Personal nur schwer rekrutiert bzw. im Betrieb gehalten werden. Der BPG sind dabei enge finanzielle Grenzen gesetzt. Die Löhne und Pensionskassenleistungen bei der BPG sind heute im Vergleich zur Branche, aber auch zu anderen Tourismus- und Gastronomiedienstleistern nur bedingt konkurrenzfähig. Die von den Mitarbeitenden erwartete hohe Leistungsbereitschaft und Flexibilität auch für Einsätze über das reguläre Pensum hinaus, kann nur begrenzt honoriert werden.

#### **4.3.5 Kapitalsituation**

Zwar ist die BPG heute in der Lage, durch gute Angebote und eine wirksame Leistungserstellung die reinen Betriebskosten zu decken und im Schnitt auch ein ausgeglichenes operatives Ergebnis zu erzielen. Der erwirtschaftete operative Cashflow deckt aber die für das kapitalintensive Unternehmen notwendigerweise hohe Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen nicht. Aufgrund des Alters der Schiffe können auch jederzeit bspw. aufgrund eines Motorschadens grössere Reinvestitionen anfallen. Diese müssen stets von ausserhalb der Unternehmung finanziert werden. In der Vergangenheit

wurden Vorfälle und ausserordentlicher finanzieller Bedarf mit kommerziellen Kontokorrentdarlehen des Kantons abgedeckt, um drohende Liquiditätsengpässe abzuwehren. Dies erschwert die Steuerung der Unternehmung zusätzlich. Eine nachhaltige Sanierung der Bilanz wäre für eine längerfristig stabile Weiterführung des Unternehmens zwingend notwendig, denn die durch den Grossen Rat beschlossene Kapitalerhöhung im Jahr 2024 in Höhe von 1,25 Mio. Franken ist mit dem Jahresverlust 2024 bereits wieder zur Hälfte verbraucht worden. Bei einer stabilen Geschäftsentwicklung und Fortschreibung der Situation im Jahr 2024 könnte die BPG noch knapp 2 Jahre bis zur nächsten Überschuldungssituation weiterbestehen. Der für das Jahr 2025 budgetierte Jahresverlust liegt in ähnlicher Grösse wie das Ergebnis 2024.

**Tabelle 1: Kapitalsituation der BPG**

(in 1'000 Franken)	2023 (IST)	2024 (IST)	2025 (Forecast)
Aktienkapital	600	1'850	1'850
Gesetzliche Gewinnreserve	16	16	16
Bilanzgewinn oder Bilanzverlust	4	-673	-1'265
Verlustvortrag	-650	4	-673
Gewinn/Verlust	654	-677	-592
<b>Eigenkapital</b>	<b>620</b>	<b>1'193</b>	<b>601</b>

## 4.4 Businessplanung

### 4.4.1 Grundlagen und Planungsannahmen

Der Businessplan der BPG für die Zeit bis 2033, der im Ratschlag vom 7. Februar 2024 vorgestellt worden ist, hat sich wenig verändert. Die Werte für das ursprünglich erste Planjahr 2024 gehören der Vergangenheit an, das zweite Planjahr 2025 läuft bereits und wurde in der aktualisierten Planung als Budget bzw. Hochrechnung 2025 berücksichtigt, die Zahlen der übrigen Planjahre 2026 bis 2033 werden leicht angepasst fortgeschrieben.

Die Planzahlen basieren weiterhin auf Erfassungstabellen, die für jede einzelne Fahrt in Abhängigkeit der saisonalen Entwicklung und unter Berücksichtigung von geplanten Massnahmen Erfolgs- und Effizienzkennzahlen pro Produkt und Fahrt aufzeigen (bspw. Anzahl Passagiere oder Umsatz pro Fahrt oder Personalkosten und variable Kosten pro Schiff und Stunde). Dieser Detaillierungsgrad ermöglicht die Berechnung von Deckungsbeiträgen pro Fahrt. Damit wird sichergestellt, dass geplante Massnahmen, wie z.B. Kostenreduktionen im Gastronomie-Angebot bei den Fahrten korrekt in die Businessplanung einfließen. Außerdem lassen sich klare Zielvorgaben für die einzelnen Bereiche und für jede Fahrt definieren und die Zielerreichung entsprechend überprüfen.

### 4.4.2 Bereits erzielte Massnahmen und Weiterentwicklung

In der begonnenen Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Rheinhäfen, die im Bereich ihrer Lotsendienste ebenfalls nautisches Personal haben, soll weiter vertieft werden, wie sich die Kosten der BPG für den Einsatz von nautischem Personal verringern liessen, indem Kapitäne, Steuerleute und Matrosen bei der BPG dann eingesetzt würden, wenn effektiver Fahrbedarf besteht. In Zeiten, in denen keine oder nur wenige Fahrten angeboten werden, würde das nautische Personal im Lotsendienst der SRH oder evtl. sogar auf anderen Rheinschiffen eingesetzt. Eine ähnliche Option wäre, die Ausbildung von nautischen Lernenden gemeinsam voranzubringen. Mit einer durchgängigen Einsatzplanung könnten abgestimmte Karriereschritte für angehende Besatzungsmitglieder in der Praxis angeboten werden. Die Zusammenarbeit zwischen BPG und SRH wäre ein Schritt, um dem Fachkräftemangel gerade auch in der Binnenschifffahrt entgegenzuwirken.

Die Kosten in der Gastronomie hat die BPG bereits auf verschiedenen Ebenen kontinuierlich verringert. Die fixen Lohnkosten im Bereich der Küche sind durch eine Teilauslagerung in der Produktion

gesenkt worden, indem die Eigenproduktion gesenkt bzw. der Einkauf von tellerfertigen Mahlzeiten (Catering) erhöht wurde. Durch Prozessanpassungen konnten die Personalkosten sowohl in der Küche als auch im Service weiter reduziert werden. Ferner wurde der Pro-Kopf-Umsatz durch Preiserhöhungen in der Nautik und in der Gastronomie erhöht. Angebotsanpassungen im Bereich Food & Beverage haben dazu beigetragen, die Personalkosten weiter zu reduzieren und die Marge zu erhöhen. Ein neues und strenger geführtes Fahrtencontrolling hat zudem eine bessere Personalplanung ermöglicht, was ebenfalls zu einer Reduktion der Personalkosten geführt hat. Dieser Weg und die strikte Umsetzung der Einkaufspolitik über den Beitritt in eine Einkaufsgemeinschaft wird fortgesetzt. Ferner sollen Investitionen in die Digitalisierung helfen, auch die verwaltungstechnischen Abläufe zu vereinfachen, zu optimieren und günstiger zu machen.

Zentral bleibt weiterhin der Ersatz der MS Christoph Merian, die ab Anfang der 2030er Jahre ihre technische Lebensdauer erreicht. Für die Planung eines Schiffneubaus müssten der zukünftige Angebotsmix und die Konfiguration eines neuen Fahrgastschiffs festgelegt werden. Wann CO<sub>2</sub>-neutrale Schiffsantriebe in Marktreife verfügbar sind, ist weiterhin offen. Ein Ersatz der MS Christoph Merian durch ein Schiff mit klimaneutralem Antrieb würde mittelfristig angestrebt werden, sobald dies technisch und wirtschaftlich machbar ist. Die BPG müsste in jedem Fall Expertise einholen, wie sie UW bietet.

Der Businessplan 2025-2033 basiert weiterhin darauf, dass die drei Schiffe der bestehenden Flotte nicht mehr während des ganzen Planungszeitraums von 10 Jahren im Einsatz bleiben können. Das MS Baslerdybli wird spätestens Ende 2026 komplett ausser Betrieb gesetzt. Faktisch kann es allerdings bereits seit Frühling 2025 nicht mehr betrieben werden, da das nötige nautische Personal u.a. aufgrund von Pensionierungen fehlt. Aktuell wird die MS Baslerdybli einzig noch in Abwechslung mit der MS Christoph Merian betrieben, um einerseits auf grössere oder kleinere Charteranfragen flexibel reagieren zu können und andererseits, um bei kurzfristig anstehenden Reparaturarbeiten einen Ersatz bereitstellen zu können. Aus diesem Grund fällt im Jahr 2025 bei den Charterfahrten ein Umsatz von rund 0,45 Mio. Franken weg. Die Zweis Schiffstrategie wird damit also bereits seit 2025 umgesetzt. Um den Betrieb der MS Christoph Merian aufrechterhalten zu können, sind weiterhin Unterhalts- und Erneuerungsaufwendungen nötig, nicht zuletzt auch wegen der zunehmenden Sicherheits- und Umweltanforderungen in der Rheinschifffahrt. In der Planung wird unterstellt, dass die MS Christoph Merian im Horizont des Planjahres 2031 ersetzt wird. Der Zeitpunkt einer künftigen Neubeschaffung bleibt offen.

#### **4.4.3 Betriebserfolg, Planbilanz und Liquiditätsentwicklung**

Entsprechend den validierten Planannahmen ergibt sich für die Planungsperiode 2026 – 2030 auf Basis der erwähnten Flottenentwicklung mit einer Zweis Schiffstrategie und mit einem begrenzten Umsatzwachstum von 2% p.a. ein linearer Anstieg der Betriebskosten mit einem leicht höheren Umsatz. Um weitere Effizienzmassnahmen und Kosteneinsparungen abbilden zu können, wurde beim Material- und Warenaufwand lediglich mit einem jährlichen Anstieg um 1,5% gerechnet, während der Personalaufwand nur mit 1,0% pro Jahr zunimmt, wodurch weiteren Massnahmen in den nächsten Jahren im Personalbereich Rechnung getragen werden soll.

Der Befund auf Basis der Planerfolgsrechnung gemäss Tabelle 2 ist damit klar: Es zeigt sich, dass die strukturelle Unterfinanzierung der Gesellschaft ohne eine deutliche Erhöhung der Betriebsbeiträge an die BPG nicht zu beheben ist. Selbst unter Einrechnung eines erhöhten Betriebsbeitrags von 1 Mio. Franken pro Jahr, beläuft sich das kumulierte Ergebnis der Jahr 2026 bis 2030 lediglich auf rund 100'000 Franken, womit ein mittelfristiger Kapitalaufbau nicht möglich ist.

**Tabelle 2: Planerfolgsrechnung 2025 bis 2030 (mit erhöhtem Betriebsbeitrag)**

Planerfolgsrechnung (in 1'000 Franken)	2024 IST	2025 Forecast	2026	2027	2028	2029	2030	kumuliert 2026-2030
Total Betriebsertrag	6'381	5'895	6'013	6'133	6'256	6'381	6'509	31'291
Total Betriebsaufwand	-7'354	-6'736	-6'801	-6'867	-6'933	-7'001	-7'069	-34'671
Material- und Warenaufwand	-1'297	-1'264	-1'283	-1'302	-1'322	-1'342	-1'362	-6'610
Personalaufwand	-4'214	-3'910	-3'949	-3'989	-4'028	-4'069	-4'109	-20'144
Übriger betr. Aufwand	-1'843	-1'562	-1'569	-1'576	-1'583	-1'590	-1'597	-7'916
<b>Betriebsergebnis I (EBITDA)</b>	<b>-973</b>	<b>-841</b>	<b>-788</b>	<b>-734</b>	<b>-678</b>	<b>-620</b>	<b>-560</b>	<b>-3'379</b>
Total Abschreibungen	-366	-358	-311	-292	-290	-295	-294	-1'482
<b>Betriebsergebnis II (EBIT)</b>	<b>-1'339</b>	<b>-1'199</b>	<b>-1'099</b>	<b>-1'026</b>	<b>-968</b>	<b>-915</b>	<b>-854</b>	<b>-4'861</b>
Total a.o. Erfolg und Finanzergebnis	127	-4	-7	-7	-7	-7	-7	-35
<b>Betriebsergebnis III (EBT)</b>	<b>-1'212</b>	<b>-1'203</b>	<b>-1'106</b>	<b>-1'033</b>	<b>-975</b>	<b>-922</b>	<b>-861</b>	<b>-4'896</b>
Total Steuern	-2	9	-1	-1	-1	-1	-1	-3
<b>Betriebsergebnis nach Steuern</b>	<b>-1'214</b>	<b>-1'194</b>	<b>-1'107</b>	<b>-1'033</b>	<b>-975</b>	<b>-922</b>	<b>-862</b>	<b>-4'899</b>
Betriebsbeitrag BS	537	537	1'000	1'000	1'000	1'000	1'000	5'000
<b>Betriebsergebnis nach Steuern und Beitrag BS</b>	<b>-677</b>	<b>-657</b>	<b>-107</b>	<b>-33</b>	<b>25</b>	<b>78</b>	<b>138</b>	<b>101</b>

Der betriebliche Aufwand kann üblicherweise mit den vom Umsatz abhängigen Wareneinkäufen im Bereich Gastronomie und Zusatzleistungen schwanken. Im Bereich Getränke (Beverage) wurde aufgrund der Partnerschaftslösung im Einkauf eine laufende Reduktion des Materialkostensatzes eingerechnet. Die Betriebskosten im nautischen Bereich steigen linear mit zunehmendem Umsatz, was unter anderem auf die Umwelt- und Sicherheitsregularien für die Binnenschifffahrt zurückzuführen ist. Auch das zunehmende Alter der Schiffe führt zu höheren Reparaturkosten.

Beim Personal wird zwischen variablem und fixem Personalaufwand unterschieden. Der variable Personalaufwand verändert sich mit dem für die Leistungserbringung notwendigen Stundeneinsatz des Personals. Grundsätzlich wurde über die ganze Planungsperiode ein einheitlicher Stundensatz (ohne Sozialleistungen) pro Bereich (Nautik, Gastronomie Service und Küche) angewandt. Aufgrund der Verschiebung hin zum Einkauf von vorproduzierten Produkten wurde für die Planjahre 2026 bis 2030 im Bereich Küche (Vorproduktion an Land) eine entsprechende Ressourcenreduktion eingeplant. Der fixe Personalaufwand wurde als Differenz zwischen dem errechneten variablen Personalaufwand und dem gesamten Personalaufwand berechnet. Für die Planjahre 2026 bis 2030 wurde der fixe Personalaufwand im Bereich Nautik laufend reduziert, dies unter der Annahme, dass eine Partnerschaft mit den SRH eine Reduktion der nicht produktiven Stunden (Vorhaltung von nautischem Personal) zulässt.

Ausgehend von der aktuellen Liquiditätssituation kann mit der Entwicklung der Erfolgsrechnung und den Investitionen die Veränderung der Liquidität über den Planungszeitraum abgeleitet werden. In der Planerfolgsrechnung wurde ein erhöhter Betriebsbeitrag des Kantons Basel-Stadt einkalkuliert, was sich entsprechend auf die Liquidität auswirkt. Selbst unter Einrechnung eines erhöhten Betriebsbeitrags von 1 Mio. Franken pro Jahr könnte im Schnitt über die Planjahre lediglich ein Cash Flow von 60'000 Franken erwirtschaftet werden. Die Liquidität würde dadurch auf einem konstant tiefen Niveau bleiben, was entsprechend keinen nachhaltigen Aufbau einer Reserve zulässt.

**Tabelle 3: Entwicklung von Cash Flow und Liquidität (inkl. Betriebsbeitrag), Planjahre 2026 bis 2030**

Cash Flow und Liquidität (in 1'000 Franken)	2024 IST	2025 FC	2026	2027	2028	2029	2030	Ø 26-30
Cash Flow	-745	-466	250	-9	-153	-5	215	60
Liquidität <sup>1)</sup>	693	227	477	469	316	311	526	420

<sup>1)</sup> per Jahresende

Der Cash Flow bleibt über den Planungszeitraum im Schnitt trotz erhöhtem Betriebsbeitrag auf einem sehr tiefen Niveau, einerseits spielt jeweils der periodische knappe Gewinn oder Verlust eine Rolle und andererseits die laufend notwendigen Investitionen in den Unterhalt der Schiffe, in die nautische und gastronomische Infrastruktur sowie nicht zuletzt den minimalen Unterhalt der Verwaltungsinfrastruktur. Aus dem laufenden Cash Flow ergibt sich entsprechend jeweils per Jahresende eine mehr oder weniger konstante Liquidität.

**Tabelle 4: Entwicklung der Planbilanz (mit erhöhtem Betriebsbeitrag) während den Planjahren 2026 bis 2030**

Planbilanz (in 1'000 Franken)	2024 IST	2025 FC	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Aktiven</b>							
Umlaufvermögen	1'562	1'096	1'346	1'337	1'185	1'180	1'395
Anlagevermögen	742	550	193	169	346	429	352
<b>Total</b>	<b>2'304</b>	<b>1'646</b>	<b>1'539</b>	<b>1'506</b>	<b>1'531</b>	<b>1'609</b>	<b>1'747</b>
<b>Passiven</b>							
Fremdkapital	1'111	1'111	1'111	1'111	1'111	1'111	1'111
Eigenkapital	1'193	535	428	395	420	498	636
<b>Total</b>	<b>2'304</b>	<b>1'645</b>	<b>1'539</b>	<b>1'506</b>	<b>1'531</b>	<b>1'609</b>	<b>1'747</b>

Auf der Aktivseite manifestiert sich der Liquiditätsbedarf der BPG trotz erhöhtem Betriebsbeitrag im konstant bleibenden Umlaufvermögen. Auf der Passivseite lässt sich entsprechend trotz höherem Betriebsbeitrag kein Kapitalaufbau feststellen, was aber für eine gewisse finanzielle Flexibilität der Gesellschaft unabdingbar ist.

## 4.5 Finanzierung

### 4.5.1 Erhöhung Betriebsbeitrag

Die BPG könnte im Falle einer Erneuerung der Leistungsperiode ein stabileres Finanzierungsgerüst nur mittels einer deutlichen Erhöhung des Betriebsbeitrags erhalten. Dies war bereits im Ratschlag von Anfang 2020 für die damals vorgesehene neue Leistungsperiode 2020 bis 2024 beabsichtigt, wurde aber aufgrund des Ausbruchs der Pandemie verworfen. Die bestehende Businessplanung basiert weiterhin auf einem längerfristigen Planungshorizont von 10 Jahren. Das Unternehmen müsste nach Jahren ohne grössere Unterhaltsinvestitionen in die Lage versetzt werden, die anstehenden Investitionen im engeren betrieblichen Bereich (ohne Flottenerneuerung) finanzieren zu können. Die BPG müsste auch auftretende Ausschläge in der Kostenstruktur besser abfedern und auf sich ändernde äussere Rahmenbedingungen oder sonstige exogene Faktoren schneller reagieren können.

Wie bereits im Ratschlag vom 7. Februar 2024 aufgezeigt, werden sich der BPG in den kommenden Jahren Herausforderungen zur effektiven Stabilisierung und Verbesserung ihrer Betriebsmittel stellen, was den finanziellen Bedarf erhöht. Der Betriebsbeitrag der BPG für die Periode 2026 bis 2035 müsste daher aufgerundet vom Niveau der Periode 2022/2023 von 506'000 Franken um 494'000 Franken auf neu 1'000'000 Franken erhöht werden. Ein Reserveaufbau zur Erhöhung der Risikofähigkeit ist damit – wie aufgezeigt – allerdings nicht möglich. Dazu wären Erträge oder Beiträge von weiteren 150'000 bis 200'000 Franken p.a. nötig.

Auf Basis der bestehenden Planrechnung zuzüglich eines, wie oben beschrieben, deutlich erhöhten Betriebsbeitrags würde der von der BPG verfolgte Kurs weitergeführt und weiter optimiert werden. Entsprechend würde die bestehende Leistungsvereinbarung mit der BPG im Rahmen der geschilderten Eckwerte erneuert werden, wieder für eine Periode von 5 Jahren, d.h. für die Jahre 2026 bis 2030. Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammengefasst, wie sich der finanzielle Bedarf der BPG in den kommenden Jahren aufschlüsselt (durchschnittlicher Anstieg über die Leistungsperiode 2026 – 2030 gegenüber dem Basisjahr 2023).

**Tabelle 5: Betrieblicher Bedarf BPG während der Leistungsperiode 2026 bis 2030**

(in Franken)	Pro Jahr	Kumuliert
1. Modernisierung Informatiksysteme	60'000	300'000
2. Betriebskosten / Unterhaltsinvestitionen und Reparaturen Schiffe	300'000	1'500'000
3. Höhere Infrastrukturkosten	80'000	400'000
4. Personalkosten	30'000	150'000
5. Verschiedene Positionen	24'000	120'000
<b>Total</b>	<b>494'000</b>	<b>2'470'000</b>
 Betriebsbeitrag 2022-2023	506'000	2'530'000
 <b>Neuer Betriebsbeitrag 2026 – 2030</b>	<b>1'000'000</b>	<b>5'000'000</b>

zu Position 1:

Die neuen digitalen und medialen Möglichkeiten im Internet werden auch für die BPG als neuer Vertriebskanal immer wichtiger. Es ist daher entscheidend, dass die Informatiksysteme angepasst und einer Modernisierung unterzogen werden, damit das Potenzial der digitalen Verkaufsprozesse ausgeschöpft werden kann.

zu Position 2:

Generell rechnet die BPG in den kommenden Jahren mit steigenden Betriebskosten im engeren Sinn. Gründe dafür sind einerseits neue bzw. verschärzte Umwelt- und Sicherheitsregularien für die Binnenschifffahrt, die eingehalten werden müssen und andererseits das steigende Durchschnittsalter der Flotte. Daraus resultieren höhere Reparaturkosten oder auch nautische Unterhaltsinvestitionen in die bestehende Flotte. Darin enthalten sind auch betrieblich notwendige Unterhaltsinvestitionen, die während der Pandemiejahre nicht durchgeführt werden konnten. Im Schnitt betragen die Unterhaltsarbeiten gemäss Unterhaltsplan und unvorhersehbare Reparaturen über die Leistungsperiode rund 300'000 Franken mehr. Sie basieren auf einer detaillierten Planung und entsprechenden Erfahrungswerten in Bezug auf den Zustand der Schiffe.

zu Position 3:

Der heutige Standort der BPG am Dreiländereck ist wie vorne aufgeführt in die Jahre gekommen und weist diverse Mängel auf. Es wird allerdings noch geraume Zeit dauern, bis ein neuer Standort für die BPG realisiert werden kann. Die Gesellschaft muss daher vorderhand in der bestehenden Situation bleiben. Dies hat zur Folge, dass in den kommenden Jahren mit deutlich höheren Erhaltungskosten für die landseitige Infrastruktur zu rechnen ist, dies sowohl hinsichtlich der Büroeinrichtungen als auch bei den gastronomischen Anlagen, die den gesundheitspolizeilichen Anforderungen entsprechen müssen.

zu Position 4:

Die BPG ist auf ein gut ausgebildetes Team angewiesen, um den Betrieb auf einem qualitativ guten Niveau gewährleisten zu können. Auch die Saisonalität des Geschäfts stellt eine grosse Herausforderung dar, insbesondere um temporäres Personal schnell und flexibel einzusetzen zu können. Damit

die BPG als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen wird, sollen attraktive Löhne und Pensionskassenleistungen bezahlt bzw. an das steigende Preisniveau angepasst werden können. Das betrifft auch die Angestellten in der Nautik und Verwaltung. In der Planung können steigende Personalkosten allerdings nicht 1:1 nachvollzogen werden, da man einerseits generell von steigenden Lohnkosten ausgeht, anderseits aber auch von Einsparungen durch Partnerschaften in der gastronomischen Produktion und in der Nautik.

#### zu Position 5:

Der während der Leistungsperiode deutlich erhöhte Betriebsbeitrag führt dazu, dass das Betriebsergebnis nach Steuern mit einem durchschnittlichen Gewinn von rund 100'000 Franken ungefähr ausgeglichen werden könnte. Allerdings muss stets damit gerechnet werden, dass das Resultat aufgrund von sich ändernden exogenen Faktoren volatile bleibt. Entsprechend wurde eine gewisse Sicherheitsmarge einkalkuliert, die allerdings eine sehr grobe Schätzung darstellt.

#### **4.5.2 Kapitalerhöhung**

Da der Grosser Rat im Jahr 2024 mit GRB Nr. 24/26/06G beschlossen hatte, den Betriebsbeitrag nicht gemäss ursprünglichem Antrag für fünf Jahre von 506'000 Franken auf 996'000 Franken zu erhöhen, sondern lediglich für die beiden Jahre 2024 und 2025 auf je 537'000 Franken zu beschränken, ist der BPG in den Jahren 2024 und 2025 ein Fehlbetrag in Höhe von total 918'000 Franken entstanden. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der weiterhin sehr knappen Kapitalisierung der BPG müsste bei einer Erneuerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG eine Kapitalerhöhung bei der BPG zu Beginn der nächsten Leistungsperiode um 1,5 Mio. Franken erfolgen, um die Gesellschaft auf eine stabilere finanzielle Grundlage zu stellen und sie risikofähiger zu machen, so dass extern verursachte Schwankungen im Geschäftsgang oder ungeplante Ereignisse zumindest teilweise abgefangen werden können. Die Kapitalerhöhung würde in der kantonalen Rechnung neutral erfolgen. Sie müsste im Falle der Zustimmung des Grossen Rats an der nächsten Generalversammlung der BPG beschlossen werden mit einer danach anfallenden Zahlung seitens des Kantons.

#### **4.6 Governance**

Soweit die BPG in kantonaler Eigentümerschaft fortgeführt wird, verändert sich das bisherige Finanzierungs- und Steuerungsmodell nicht. Wie bisher wäre periodisch über eine Leistungsvereinbarung und die Betriebsbeiträge an die BPG sowie bei Bedarf über Investitionsanträge zu beschliessen, wobei der Grosser Rat seine Einflussmöglichkeiten wahrnehmen kann.

Wie bereits im Ratschlag vom 7. Februar 2024 dargelegt, würde aber eine Veränderung in Bezug auf die Organsteuerung der BPG erfolgen und insbesondere auf den Einsatz eines Kantonsvertreters im Verwaltungsrat der BPG verzichtet werden, um eine grössere Unabhängigkeit mit klaren Rollenzuweisungen zu schaffen. Die Verwaltungsratsmandate und das Verwaltungsratspräsidium der BPG würden nach erfolgtem Entscheid des Grossen Rats zur Erneuerung der Leistungsvereinbarung mit der BPG ausgeschrieben und das Gremium neu zusammengesetzt werden.

### **5. Fazit**

Die BPG ist als sehr kleiner Anbieter von Freizeitangeboten im Bereich Schifffahrten auf dem Rhein zunehmend grösseren Risiken und Ertragsschwankungen ausgesetzt, die sie aus eigener Ertrags- und Finanzkraft nicht bewältigen kann. Ausserdem ist es aufgrund der bestehenden, veralteten Infrastruktur und der beschränkten Skaleneffekte in der Kostenstruktur kaum möglich, den Betrieb noch effizienter und kostengünstiger zu betreiben. Der Regierungsrat schlägt daher dem Grossen Rat einen Verkauf der BPG vor, da eine glaubhafte und gute Offerte eines etablierten und grossen Anbieters aus Basel vorliegt, mit der ein langfristiger Weiterbetrieb der Personenschifffahrt in Basel im Sinne des bestehenden Angebots der BPG möglich ist.

## 6. Formelle Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzaushalt (Finanzaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

## 7. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des beiliegenden Grossratsbeschlusses.

Dieser Grossratsbeschluss unterliegt nicht dem Referendum, da die Referendumsschwelle von 1,5 Mio. Franken gemäss § 29 Abs. 1 Finanzaushaltsgesetz nicht erreicht wird. Nach § 51 Finanzaushaltsgesetz ist bei einer Überführung von Teilen des Verwaltungsvermögens ins Finanzvermögen für die Beurteilung der Ausgaben-Kompetenzgrenze der Verkehrswert massgebend. Dieser beträgt im vorliegenden Fall der Aktien der BPG 250'000 Franken (vgl. Abschnitt 3.5.2).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

betreffend

### **Umwidmung der Aktien der Basler Personenschifffahrt AG (BPG) vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] sowie den Bericht der [Kommission eingeben] Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

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

Dieser Beschluss ist zu publizieren.