

Kantonsbeitrag zur Beschaffung des neuen Passagierschiffs MS 300 der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG)

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 20. April 2010, RRB Nr. 2010/708

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage	5
2. Erwägungen	5
2.1 Sanierung und Umstrukturierung der BSG	5
2.2 Jahresabschluss 2008	6
2.3 Flottenpolitik der BSG	6
2.4 Fehlende Investitionsmittel	7
2.5 Problematik Pensionskasse	7
3. Beschaffung des neuen Schiffes MS 300	7
3.1 Weshalb ein neues Schiff	7
3.2 Bedürfnisnachweis	8
3.3 Das neue Schiff MS 300	8
3.4 Ökologie, Treibstoffverbrauch und Emissionen	8
3.5 Folgen eines Verzichtes	8
3.6 Kosten und Finanzierung des Fahrgastschiffes MS 300	9
3.7 Folgekosten	9
3.8 Auswirkungen auf die Wirtschaft	9
3.9 Bedingungen	9
4. Rechtliches	10
5. Antrag	10
6. Beschlussesentwurf	11

Kurzfassung

Die Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG) plant die Beschaffung eines neuen Passagierschiffes MS 300. Es handelt sich um ein modernes und polyvalent auf der Aare und auf den drei Juraseen einsetzbares, wintertaugliches Schiff mit einem Platzangebot für 300 Personen. Die Beschaffungskosten belaufen sich auf 8,1 Mio. Franken. Entsprechend den Anteilen an Streckenlänge und Passagieraufkommen der BSG sollen sich der Kanton Bern mit 6,0 Mio. Franken und der Kanton Solothurn mit 2,0 Mio. Franken an den Beschaffungskosten beteiligen. Der Restbetrag von Fr. 100'000.00 wird von der BSG übernommen.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Schiffes können zwei alte Motorschiffe (MS Büren, Baujahr 1960, und MS Seeland, Baujahr 1932) ausser Betrieb gesetzt werden. Bei diesen beiden Schiffen würden in den kommenden Jahren grosse Unterhalts-, Reparatur- und Instandstellungsarbeiten anstehen. Zudem erlaubt die Beschaffung eines neuen, grösseren Schiffes einen wirtschaftlicheren Einsatz der Flotte, der den Bedürfnissen der Kundschaft besser gerecht wird.

Mit dem Einsatz des neuen Schiffes kann der Ertrag um mindestens Fr. 100'000.00 pro Jahr gesteigert und der Aufwand in der gleichen Grössenordnung gesenkt werden. Das neue Schiff beeinflusst somit die Betriebsrechnung der BSG mit jährlich Fr. 200'000.00. Damit kann der Weiterbetrieb der Schifffahrt auf der Aare in den nächsten Jahren gesichert werden, was für den Solothurner Tourismus und die Region Solothurn von grosser Bedeutung ist. Die Beschaffung liegt im Interesse der Kooperationspartnerschaft von Region Solothurn Tourismus im Bereich des Destinationsmarketings mit der Region Drei-Seen-Land.

Mit der Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz; BGS 732.1) wurden analog dem Bundesrecht die Aareschifffahrt und der Regionalflugplatz Grenchen als Unternehmungen des touristischen Verkehrs aus dem ÖV-Gesetz gestrichen. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision des ÖV-Gesetzes wurde die Streichung des Regionalflugverkehrs und der Aareschifffahrt als abgeltungsberechtigte öV-Sparten aus dem Gesetz begrüsst. Dabei wurde festgehalten, dass die Streichung nicht als Präjudiz gegen eine Beteiligung des Kantons an diesen Verkehrssparten interpretiert werden darf. Über solche Beteiligungen des Kantons soll im Rahmen von separaten Vorlagen, die nicht an das Gesetz über den öffentlichen Verkehr gekoppelt sind, entschieden werden.

Gestützt auf die Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986 (KV; BGS 111.1) kann der Kantonsrat solche einmaligen Beiträge bewilligen.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über einen Kantonsbeitrag zur Beschaffung des neuen Passagierschiffes MS 300 der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG).

1. Ausgangslage

Die Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG)

Die Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft möchte ein neues Fahrgastschiff für 300 Personen beschaffen. Es handelt sich um ein modernes und polyvalent auf der Aare und den drei Juraseen einsetzbares, wintertaugliches Schiff. Die Beschaffungskosten belaufen sich auf 8,1 Mio. Franken. Die Inbetriebnahme des neuen Schiffes ist auf den Frühling 2012 geplant. Die BSG unterbreitet den Kantonen Bern und Solothurn ein Gesuch um eine Beteiligung an den Beschaffungskosten.

Das neue Schiff soll zwei alte Motorschiffe (MS Seeland, Baujahr 1932, und MS Büren, Baujahr 1960) ersetzen. Damit können in den kommenden Jahren einerseits Unterhalts- und Reparaturarbeiten, verbunden mit hohen Instandstellungskosten der zwei alten Schiffe, vermieden werden. Andererseits erlaubt die Beschaffung eines neuen Schiffes einen wirtschaftlicheren und den Bedürfnissen der Kundschaft besser gerecht werdenden Einsatz der Flotte.

Die BSG betreibt mit 8 Motorschiffen und einem Elektro-Solarkatamaran die konzessionierte Kursschiffahrt auf dem Bieler-, Murten- und Neuenburgersee sowie der Aare zwischen Solothurn und Biel. Die drei Seen sind mit Flüssen bzw. Kanälen verbunden, über welche zahlreiche Brücken führen. Zudem muss in Port eine Schleuse passiert werden. Diese Rahmenbedingungen setzen entsprechende Schiffsbauten voraus. Im Gegensatz zu den meisten anderen schweizerischen Schiffahrtsgesellschaften, die den Betrieb mit Schiffen mit bis zu drei Decks anbieten können, verfügen die Schiffe der BSG nur über eineinhalb Decks und somit über geringere Transportkapazität.

2. Erwägungen

2.1 Sanierung und Umstrukturierung der BSG

In Anbetracht der grossen touristischen Bedeutung – aber gleichzeitig äusserst schwierigen Finanzlage – der Berner Schiffahrt schloss der Kanton Bern mit der BSG eine Vereinbarung über Betriebsabgeltungen von insgesamt 2,7 Mio. Franken für die Jahre 2005 bis 2008 ab mit dem Ziel, die Schiffahrt ab 2009 eigenwirtschaftlich - beziehungsweise ohne weitere Beiträge der öffentlichen Hand – zu betreiben.

Mit der abgeschlossenen Vereinbarung wurde die BSG verpflichtet, die Betriebsergebnisse in den Jahren 2005 bis 2008 mit kostensenkenden Massnahmen im Betrieb und Angebot sowie mit ertragssteigernden Massnahmen im Tarifbereich deutlich zu verbessern.

Um die Umstrukturierung durchzuführen, hat die BSG das Projekt „Beaufort“ eingeleitet. Mit ausführlichen Reportings legte die BSG der öffentlichen Hand jährlich Rechenschaft über den Projektstand ab. Innerhalb von vier Jahren konnte eine Ergebnisverbesserung von 0,8 Mio. Franken erzielt werden. So wurden die internen Prozesse optimiert, die Kosten reduziert und die Tarife um insgesamt über 30 % angehoben.

Ob eine nachhaltige Eigenwirtschaftlichkeit erreicht werden kann, hängt allerdings auch von zahlreichen nicht direkt zu beeinflussenden Faktoren ab. Wie bei vielen anderen touristischen Freizeitangeboten ist auch die Schifffahrt von guten Wetterbedingungen in der Hochsaison abhängig. Auch Hochwasserereignisse können das Jahresergebnis sehr stark beeinflussen.

Der Kanton Solothurn hat sich in den vergangenen Jahren immer wieder mit Beiträgen an den Kosten der BSG und insbesondere der Aareschifffahrt beteiligt. Zu erwähnen sind dabei die Beiträge an das neue Billettgebäude bei der Schiffsstation in Solothurn und den Anlegesteg bei der Archbrücke in Grenchen von zusammen rund Fr. 130'000.00. An der Beschaffung des Aareschiffes MS Siesta hat sich der Kanton Solothurn seinerzeit in Form einer Aktienkapitalerhöhung mit Fr. 815'000.00 beteiligt. Aus dem Fonds der Wirtschaftsförderung des Kantons Solothurn sind zur Sanierung der Schiffsflotte ab 1998 bis 2001 der BSG jährliche Beiträge von Fr. 150'000.00 oder zusammen Fr. 600'000.00 ausgerichtet worden. Der BSG sind somit zwischen 1973 bis 2001 Beiträge von zusammen rund 1,6 Mio. Franken ausgerichtet worden. Mit diesen Beiträgen hat der Kanton Solothurn sein Interesse an der BSG, insbesondere aber an der Aareschifffahrt, immer wieder bekundet.

2.2 Jahresabschluss 2008

Das Jahresergebnis 2008 der BSG wies einen Verlust von rund Fr. 182'000.00 aus. Die BSG musste jedoch für Pensionskassenverpflichtungen Rückstellungen in der Höhe von 1,2 Mio. Franken bilden. Durch Darlehensverzichte der Kantone Bern und Solothurn, der Städte Biel und Solothurn sowie verschiedener Gemeinden in der Höhe von insgesamt Fr. 952'000.00 konnte die Bildung der Rückstellungen teilweise kompensiert werden. Da die Leistung des Kantons Solothurn in Form eines Beitrages (à fonds perdu) geleistet wurde, konnte der Streichung des Beitrags von Fr. 25'000.00 aus dem Geschäftsbericht der BSG entsprochen werden.

2.3 Flottenpolitik der BSG

Im Rahmen des Projektes „Beaufort“ wurde auch die Flottenpolitik analysiert. Im Jahre 2006 wurden die beiden älteren Schiffe MS Nidau und MS Romandie II der BSG verkauft. Weitere Schiffsverkäufe konnten bisher nicht getätigt werden. Das heutige Kursschiffverkehrsangebot, die begrenzte Einsetzbarkeit der Schiffe (auf Fluss und Seen) und die Sicherstellung von Ersatzschiffen für die Kursschiffahrt machen den Einsatz sämtlicher Schiffe erforderlich. Zudem werden lukrative Extra- und Sonderfahrten angeboten, was ebenfalls Transportkapazitäten bindet.

Die BSG-Flotte ist im Vergleich zu den Schiffsflotten auf anderen Schweizer Seen eher benachteiligt. Die Schiffsgrösse ist beschränkt, womit grosse Räume für grössere Gruppen und Anlässe fehlen. Das Alter der Flotte ist relativ hoch. Ausser den beiden neusten BSG-Schiffen, der EMS MobiCat (2001) und der MS Siesta (1991), verfügt die BSG nur über ältere Schiffe, die in den Jahren 1932 bis 1976 gebaut wurden. Eine Einsatzzeit von 30 und mehr Jahren ist für Schiffe in der Schweiz zwar üblich, aber die teilweise über 40-jährigen Schiffe entsprechen nicht mehr den heutigen Kunden- und Betreiberbedürfnissen bezüglich Klimatisierung, Kücheneinrichtung, Isolationen/Verglasung und Schiffseinteilung im Gästebereich.

Diese Ausgangslage zwingt die BSG zu einer strikten Unterhalts- und Renovierungsstrategie mit entsprechender Kostenfolge. Die jährlichen Instandhaltungs- und Unterhaltskosten der BSG-Flotte belaufen sich auf rund Fr. 350'000.00. Die letzte grössere Investition in die Renovation der Flotte wurde auf die Expo 02 hin in den Jahren 1999 bis 2001, mit Kosten von rund 5,0 Mio. Franken, getätigt. Die BSG-Flotte ist trotz ihres fortgeschrittenen Alters in einem guten Zustand. Die jährlichen Unterhaltskosten steigen jedoch kontinuierlich an, und vor allem bei den ältesten Einheiten werden grössere Instandhaltungsinvestitionen notwendig.

2.4 Fehlende Investitionsmittel

Obwohl in den Jahren 2005 bis 2008 im Rahmen des Umstrukturierungsprojekts „Beaufort“ die Ergebnislage deutlich verbessert werden konnte, ist die BSG nicht in der Lage, die Vorwärtsstrategie „Neues Schiff MS 300“ aus eigener Kraft zu finanzieren. Zum einen kann die BSG weder die Finanzierung selber sicherstellen, noch allfällige Zinskosten für Fremdkapital tragen. Zum anderen ist nicht sichergestellt, dass die notwendigen Abschreibungsmittel künftig auch erwirtschaftet werden können. Mit einer Finanzierung „à fonds perdu“ der Kantone Bern und Solothurn fallen bei der BSG weder Finanzierungs- noch Abschreibungskosten an. Nur die direkt aus dem Betrieb anfallenden variablen Kosten müssen durch die BSG erwirtschaftet werden.

2.5 Problematik Pensionskasse

Das Vorsorgewerk der BSG befindet sich in einer Unterdeckung. Im Jahr 2010 steht eine Teilausfinanzierung zwingend an. In den vergangenen Jahren mussten hohe Rückstellungen für die Pensionskassenverpflichtungen getätigt werden (2004: Fr. 250'000.00, 2008: Fr. 1'240'000.00). Die BSG prüft einen Wechsel ihres Vorsorgewerks von der ASCOOP zur Pensionskasse der Stadt Biel. Unabhängig von einem Pensionskassenwechsel werden zurzeit sämtliche zur Verfügung stehenden liquiden Mittel für die Sicherstellung der Vorsorgefinanzierung benötigt.

Bei einem Wechsel zur Pensionskasse der Stadt Biel ist eine liquiditätswirksame Einlage in der Höhe der Rückstellungen zu tätigen. Damit kann der Fehlbetrag um etwa die Hälfte verringert werden. Über den restlichen Betrag der Unterdeckung gewährt die Pensionskasse der Stadt Biel der BSG ein Darlehen von rund 1,6 Mio. Franken (die genaue Höhe wird erst am Tag des Austrittes aus der ASCOOP bekannt sein). Das Darlehen wird über eine Bürgschaft der Hauptaktionäre der Städte Biel und Solothurn gesichert. Das Darlehen muss über eine Laufzeit von längstens 10 Jahren amortisiert und verzinst werden. Die Sanierung des Vorsorgewerks belastet die Jahresrechnung der BSG ab 2010 mit jährlich rund Fr. 200'000.00. Sollte die BSG die finanzielle Belastung der Sanierungskosten nicht tragen können, kommt einzig die Bürgschaftsverpflichtung der Hauptaktionäre zum Tragen. Aus diesem Grund beteiligen sich die Städte Biel und Solothurn nicht an den Beschaffungskosten des Fahrgastschiffes MS 300. Die Kantone Bern und Solothurn beteiligen sich an der Sanierung der Pensionskasse der BSG nicht.

3. Beschaffung des neuen Schiffes MS 300

3.1 Weshalb ein neues Schiff

Die MS Siesta wurde vor 20 Jahren in Betrieb genommen und seither hat die BSG kein neues Schiff angeschafft. Die MS Siesta muss in den kommenden Jahren umfangreich saniert werden und ist zudem teuer im Unterhalt (höchste Unterhaltskosten der gesamten Flotte, 4 Mann Besatzung für Betrieb erforderlich). Das neue Schiff wird 70 % weniger Unterhaltskosten verursachen und kann mit einer 2 Mann Besatzung betrieben werden. Dank der grossen Innenkabine können Kongress- und Rahmenprogramme in Zusammenarbeit mit der Seminarreihe Solothurn und Solothurn Tourismus organisiert werden. Die Aareschiffahrt hat eine laufend steigende Nachfrage, welche mit der heutigen Flotte nicht abgedeckt werden kann, da die Aare nur mit den Schiffen MS Solothurn, MS Büren und MS Siesta befahren werden kann. Mit dem Einsatz des neuen Schiffes kann der Ertrag um mindestens Fr. 100'000.00 pro Jahr gesteigert werden. Gleichzeitig kann der Aufwand in der gleichen Grössenordnung gesenkt werden. Das neue Schiff beeinflusst somit die Betriebsrechnung der BSG mit jährlich Fr. 200'000.00. Damit kann der Weiterbetrieb der Schifffahrt auf der Aare in den nächsten Jahren gesichert werden. Die BSG ist die einzige Schifffahrts-Gesellschaft der Schweiz, die ohne jährliche Betriebsbeiträge der öffentlichen Hand auskommen muss.

3.2 Bedürfnisnachweis

Will die BSG weiterhin ein innovatives, zukunftsgerichtetes Schifffahrtsunternehmen sein, braucht sie – fast 20 Jahre nach der letzten Inbetriebnahme eines Kursschiffes – wieder ein neues Schiff. Reise- und Angebotsqualität sollen weiter verbessert und die Produktionskosten auf der Aare gesenkt werden. Angestrebt werden eine Qualitätsverbesserung der Winterschifffahrt sowie ein Ausbau der Aare-Schifffahrt. Der Schiffseinsatz für die Kurs- und Extrafahrten soll flexibler gestaltet werden, und ein neues Angebot für grössere Gruppen und Anlässe ist geplant. Im Gegenzug sollen die beiden Schiffe MS Büren und MS Seeland verkauft werden. Mit einem neuen Schiff kann ein weiterer Grundstein für die Schaffung einer finanziell gesunden Zukunft gelegt werden.

3.3 Das neue Schiff MS 300

Das neue Schiff umfasst 300 Sitzplätze, welche bewirtet werden können. Davon werden 180 Plätze im Innenbereich des Schiffes angeboten, womit grössere Anlässe und Rahmenprogramme durchgeführt werden können. Es eignet sich sowohl für Sommerfahrten wie auch für Fahrten in der kälteren Jahreszeit, da das Schiff geheizt werden kann. Nach den Vorstellungen der Direktion der BSG soll das Schiff zu 90 % auf der Aare eingesetzt werden.

3.4 Ökologie, Treibstoffverbrauch und Emissionen

Das neue Schiff ist nach den neusten ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten geplant und wird die massgeblichen Normen und Vorschriften erfüllen und teilweise sogar übertreffen. Die modernen Hauptmaschinen des Schiffes sind zertifiziert, deutlich laufruhiger als die alten Motoren und mit einer Russpartikelfilter-Anlage ausgestattet. Damit entsprechen die Motoren den geltenden Abgasvorschriften.

Mit dem Einsatz des neuen Schiffes MS 300 können zwei Schiffe aus den Jahren 1932 und 1960 – mit veralteter Motoren- und Schiffstechnologie und ohne Russpartikelfilter – ausser Betrieb gesetzt werden. Der Treibstoffverbrauch und die Emissionen werden damit deutlich reduziert und die Wirtschaftlichkeit wird mit einem flexibleren Schiffseinsatz, der sich nach Saison, Angebot und Nachfrage richtet, weiter erhöht. Zudem sorgt die hydrodynamisch günstige Schiffsform mit schlanken Linien für einen geringeren Wellenschlag und Widerstand. Das Schiff verfügt auch über einen so genannten Abstrom-Bugwulst, der den Wasserwiderstand weiter verringert. Damit wird die Uferlandschaft mit Fauna und Flora deutlich weniger belastet. Mit dem neuen Schiff wird der Schmiermittelbedarf um 70 % reduziert und der Treibstoffbedarf ist gegenüber den alten Schiffen um 10 Liter pro Betriebsstunde geringer. Die Schiffsschale, der Antrieb, die Bordtechnik und die Schiffslinie stehen in einem bestmöglichen Verhältnis zur Umwelt und bieten trotzdem einen hohen Kundennutzen.

3.5 Folgen eines Verzichtes

Wird auf die Neuanschaffung verzichtet, muss die BSG mit der bestehenden Schiffsflotte und den dringend zu ersetzenden älteren Schiffen MS Büren und MS Seeland auf dem Bielersee und der Aare weiterfahren. Dadurch würden die Probleme nur verschoben und teilweise sehr hohe Risiken eingegangen. Beide Schiffe sind sehr unterhaltsintensiv und die Kosten sind im Verhältnis zum Ertrag pro Fahrgast zu tief. Auch die Ansprüche der Kunden an eine moderne Schifffahrt würden weiterhin nicht ausreichend erfüllt, was sich nicht zuletzt bei den lukrativen Sonder- und Extrafahrten negativ auswirkt.

Aus gesetzlichen und betriebssicherheitsrelevanten Gründen müssten in die MS Büren und MS Seeland in den nächsten zwei bis drei Jahren rund Fr. 500'000.00 investiert werden. Andernfalls würden die gesetzlichen Auflagen nicht mehr erfüllt und Kurs- und Ertragsausfälle sowie ein Imageschaden für die BSG wären die Folgen. Aus den genannten Gründen hätte ein Verzicht auf ein neues Schiff für die Unternehmung und die Schifffahrt im Drei-Seen-Land und auf der Aare negative Folgen für die Zukunft.

3.6 Kosten und Finanzierung des Fahrgastschiffes MS 300

Bei der Festlegung des Kostenteilers zwischen dem Kanton Bern und dem Kanton Solothurn wurden die folgenden Kriterien berücksichtigt: Voraussichtlicher Einsatzort (See/Aare), Anteil Streckenlänge und Passagierzahlen Aareschifffahrt. Daraus ergab sich ein Kostenteiler von 75 % Kanton Bern und 25 % Kanton Solothurn. Das neue Fahrgastschiff soll wie folgt finanziert werden:

Beitrag BSG (Eigenmittel)	Fr. 100'000.00
Beitrag Kanton Bern	Fr. 6'000'000.00
Beitrag Kanton Solothurn	<u>Fr. 2'000'000.00</u>
Total Investitionskosten	<u>Fr. 8'100'000.00</u>

3.7 Folgekosten

Der Investitionsbeitrag wird à fonds perdu geleistet. Es entstehen für den Kanton Solothurn keine Folgekosten. Die Leistung von Unterhaltsbeiträgen wird ausdrücklich ausgeschlossen.

3.8 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die BSG hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung für das Drei-Seen-Land (Bieler-, Murten- und Neuenburgersee) und die Aareschifffahrt. Die BSG generiert durch ihre Dienstleistungen und Angebote direkte Umsätze und eine Wertschöpfung und hat eine wichtige Beschäftigungswirkung in der Region. Die Umsätze aus der direkten und indirekten Wertschöpfung belaufen sich bei der BSG pro Jahr auf über 20 Mio. Franken. Der Schifffahrtsbetrieb der BSG hat eine Beschäftigungswirkung von rund 107 Arbeitsplätzen. Die Bielersee- und Aareschifffahrt ist für die Regionen Biel und Solothurn wichtig und ein Verzicht auf eine nachhaltige Weiterentwicklung oder gar eine Einstellung der Schifffahrt hätte wesentliche Auswirkungen.

Der Kanton Solothurn profitiert mit einem Wertschöpfungsanteil von rund 30 % von den Leistungen der gesamten BSG. Bei der Aareschifffahrt ist dieser Anteil noch etwas höher. Kann die Beschaffung des neuen Schiffes nicht realisiert werden, ist die Schifffahrt auf der Aare mittelfristig gefährdet (Aussage J. von Trott, Wirtschaftlichkeitsanalyse 2009). Für den Solothurner Tourismus und die Region Solothurn wäre eine solche Massnahme ein herber und kaum verkraftbarer Rückschlag. Die Beschaffung liegt im Interesse der Kooperationspartnerschaft von Region Solothurn Tourismus im Bereich des Destinationsmarketings mit der Region Drei-Seen-Land.

3.9 Bedingungen

Der Beitrag des Kantons Solothurn ist an die Bedingung gekoppelt, dass der Kanton Bern die Anschaffung des Schiffes mit einem Beitrag von 6,0 Mio. Franken mitfinanziert. Über die Abwicklung des Investitionsbeitrages ist eine Investitionsvereinbarung zwischen dem Kanton Solothurn und der BSG abzuschliessen. Das Bau- und Justizdepartement wird dabei ermächtigt, die Vereinbarung im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

4. Rechtliches

Bei dem auf Artikel 120 und 121 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1) abgestützten Beschluss handelt es sich um eine neue einmalige Ausgabe von mehr als einer Million Franken. Der Beschluss unterliegt deshalb gemäss Artikel 36 Absatz 1 lit. a) KV dem fakultativen Referendum.

5. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Walter Straumann
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

6. **Beschlussesentwurf**

Kantonsbeitrag zur Beschaffung des neuen Passagierschiffes MS 300 der Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (BSG)

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 120 und 121 der Kantonsverfassung vom 8. Juni 1986¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 20. April 2010 (RRB Nr. 2010/708), beschliesst:

1. Der Kanton Solothurn bewilligt für die Beschaffung des neuen Passagierschiffes MS 300 der BSG einen einmaligen Investitionsbeitrag (à fonds perdu) von 2,0 Mio. Franken.
2. Der Investitionsbeitrag des Kantons Solothurn wird unter der Voraussetzung geleistet, dass sich der Kanton Bern an den Beschaffungskosten mit 6,0 Mio. Franken beteiligt.
3. Die BSG erstattet dem Kanton Solothurn Bericht über die Verwendung des Investitionsbeitrages und die Beschaffung des neuen Passagierschiffes MS 300.
4. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug und der Ausrichtung des Investitionsbeitrages beauftragt. Über die Abwicklung des Beitrages ist eine Investitionsvereinbarung zwischen dem Kanton Solothurn und der BSG abzuschliessen. Das Bau- und Justizdepartement wird ermächtigt, die Vereinbarung im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (2)
 Amt für Verkehr und Tiefbau (2)
 Finanzdepartement
 Amt für Finanzen
 Kantonale Finanzkontrolle
 Volkswirtschaftsdepartement
 Parlamentscontroller
 Parlamentsdienste

¹⁾ BGS 111.1.