

Dampfschiffe sind auf vielen Schweizer Seen eine Touristenattraktion. Vergleichbare Pläne für den Rhein liefen aber kürzlich auf Grund. Doch die Initianten setzen nochmals Druck auf.

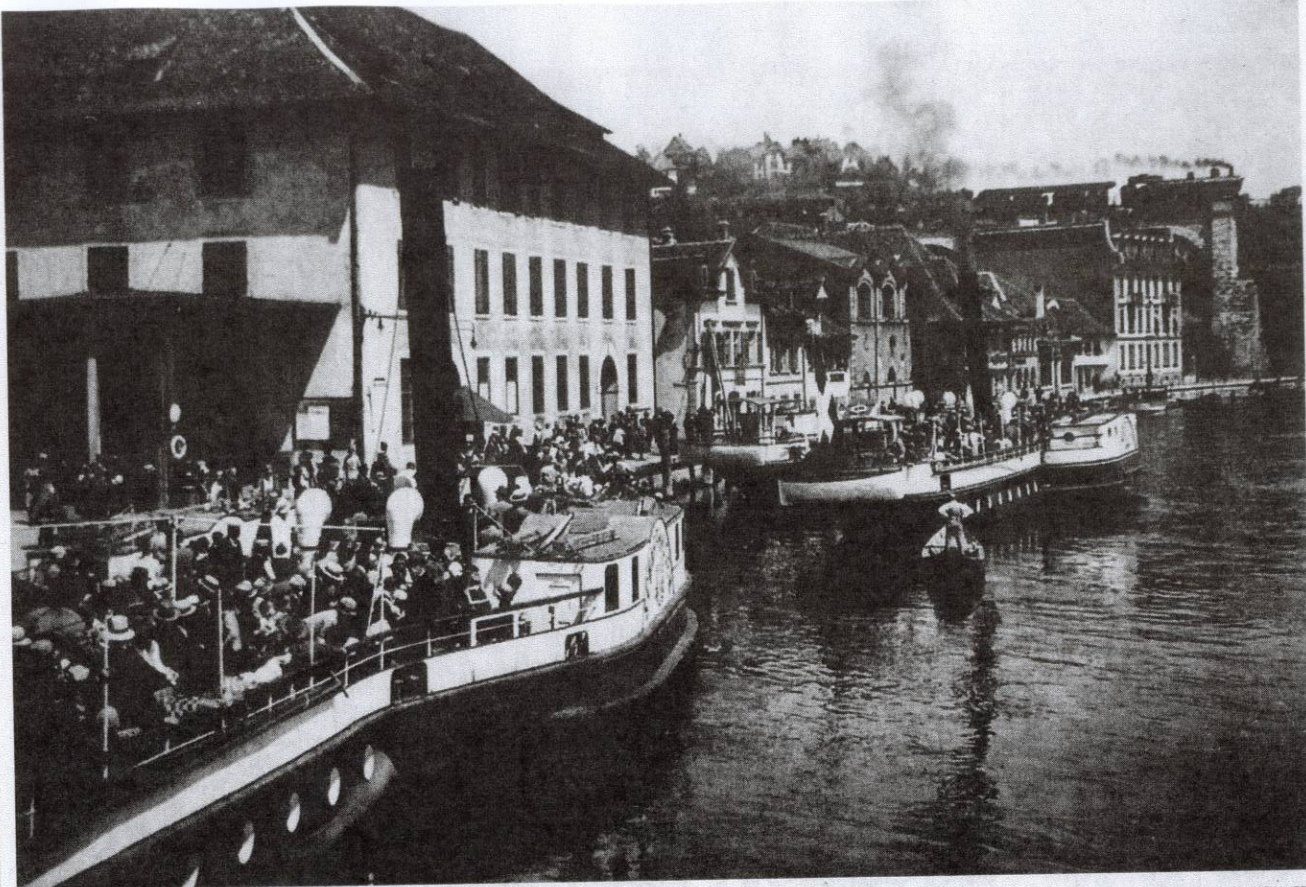
Caspar Heer, Schaffhausen

Schon zwei Jahrzehnte vor der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie in der Schweiz dampften Schiffe vom Bodensee bis nach Schaffhausen. Doch bald wanderte der einst so wichtige Warenverkehr vom Wasser auf die Schiene, und die Reeder der ersten Stunde wandten sich lukrativeren Geschäften zu. Um die Dampfschiffahrt aufrechtzuerhalten, gründeten die Rheinanlieger 1865 die Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh). Sie betreibt seit den 1920er Jahren einen reinen, auf die Sommersaison beschränkten Tourismusverkehr. Das 1913 gebaute Dampfschiff «Schaffhausen» hauchte 1967 seine letzten Rauchschwaden aus und überliess den moderneren Motorschiffen die Wasserwelt zwischen Konstanz und Schaffhausen.

Studie nährt Skepsis

Die Verschrottung des Rheindampfers löste damals heftige Proteste aus. Vor einigen Jahren bekam die Idee Oberwasser, hundert Jahre nach der «Schaffhausen» ein neues Rhein-Dampfschiff vom Stapel zu lassen. Der freisinnige Schaffhauser Kantonsrat Eduard Joos und sein Thurgauer Parteikollege Hansjörg Lang reichten 2008 in ihren Parlamenten Vorstösse ein, worauf bei der Luzerner Firma Shiptec eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wurde.

Die Shiptec hat im letzten Januar ihr Gutachten vorgelegt. Ein Schiff mit klassischem Dampfmaschinenantrieb und Schaufelrädern würde demnach 10 bis 12 Millionen Franken kosten, also rund 2 bis 4 Millionen mehr als ein Motorschiff. Auch lägen die Betriebskosten und der Energieverbrauch bei einem Dampfer mit Occasionsmaschine bedeutend höher



1915 Normalität, heute Nostalgieprojekt: Dampfer in Schaffhausen.

STADTARCHIV SCHAFFHAUSEN

Schon im Februar versenkte der Verwaltungsrat der URh die Dampfschiff-Idee. Betriebswirtschaftlich nicht vertretbar, ökologisch bedenklich und daher nicht zeitgemäss, so das Fazit des Gremiums. URh-Direktor Walter Herrmann hält ein Rheindampfschiff zwar für einen sympathischen touristischen Magneten. Um die höheren Betriebskosten zu decken, brauche es aber 30 Prozent mehr Passagiere.

Vorbehalte gegen die Studie äussert der Ingenieur und Dampfmaschinen-spezialist Roger M. Waller. Er bestätigt zwar, dass die Mehrkosten eines Dampf- gegenüber einem Dieselantrieb bei gut 2 Millionen Franken lägen. Den Einbau einer Occasionsmaschine, wie in der Shiptec-Studie vorgeschlagen, hält er aber für unzumutbar und letzt-

lich auch nicht kostensparend. Moderne Maschinen mit Fernbedienung seien sicherer und wirtschaftlicher zu betreiben. Punkten könnten Raddampfer ausserdem bei Niedrigwasser, denn ihr minimaler Tiefgang ermögliche mehr Betriebstage.

Beiträge von Sponsoren?

Kantonsrat Eduard Joos ärgert sich, dass der URh-Verwaltungsrat vorgeprescht sei und sich weder die Politik noch die Beauftragten für Tourismus hätten äussern können. Und er kritisiert die Studie als zu einseitig technisch-betriebswirtschaftlich. Sie gehe mit keinem Wort darauf ein, welchen Mehrwert ein solcher touristischer Magnet generieren könnte.

Tatsächlich fehlt der Region ein überzeugendes Konzept für den Tourismus über die komplizierten Kantons- und Landesgrenzen hinweg. Auf schweizerischer Seite geht gern vergessen, welche enorme touristische Bedeutung der Bodenseeraum in Deutschland hat. Ein Dampfschiff auf Rhein und Untersee könnte helfen, dieses Potenzial besser auszuschöpfen. Und finanzieren liesse sich das Vorhaben nach Überzeugung von Joos mindestens zum Teil mit Beiträgen von Sponsoren. Ganz nach seinem Motto: Wo ein Dampferwille ist, ist auch ein Wasserweg.

Die Schiffahrt auf Rhein und Untersee ist Thema der neusten Ausgabe (1/2012) des «Schaffhauser Magazins». Preis: Fr. 14.–.

Bestellung: anzeigenservice@schaffhauser-magazin.ch.