

Warum die Übung vorzeitig abbrechen?

Kürzlich machte eine dürre Meldung die Runde, der Verwaltungsrat der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein URh verfolge die Idee nicht weiter, das nächste Motorschiff durch ein Dampfschiff zu ersetzen. An der gestrigen Medienkonferenz musste die URh mitteilen, 2011 sei ihre zweitschlechteste Saison gewesen. Gibt es zwischen den beiden Meldungen einen Zusammenhang? Ja, die Schifffahrt auf Rhein und Untersee ist zu wenig attraktiv! Was tun?

Dampfschiff täglich 09.10 ab Schifflande

Die Vorstellung, in wenigen Jahren ab Schaffhausen mit einem Dampfer rheinaufwärts nach Stein am Rhein und in den Untersee zu fahren, muss alle Verantwortlichen von Schifffahrt und Tourismus beflügeln. Schaffhausen hat den Munot, den Rheinfall und Stein am Rhein als Anziehungspunkte, ein attraktives Dampfschiff wäre ein Leuchtturm als Bindeglied. Die Dampfschiffe sind die Goldesel auf allen Schweizer Seen, sie ziehen die Gäste in Scharen an. Wenn schon der Wasserstand im Rhein zeitweilig eine durchgehende Schifffahrt Schaffhausen – Untersee verhindert, muss in der Zwischenzeit etwas Besonderes geboten werden, um die Fahrgastzahlen zu erhöhen. So oder so kann der Schaffhauser Dampfer als einziges fahrplanmässig verkehrende Dampfschiff zwischen Schaffhausen und Bregenz in der ganzen Saison den Untersee bedienen und einträgliche Fahrten in den Bodensee unternehmen.

Drei unvollständige Machbarkeitsstudien

Durch parlamentarische Vorstösse in den Kantonen Schaffhausen und Thurgau wurde erreicht, dass die URh eine Machbarkeitsstudie in bei der shiptec Luzern in Auftrag gab, deren Resultate im Januar 2012 veröffentlicht wurden (einsehbar: www.urh.ch, Unternehmen, Medien). Enttäuschend allerdings: Es handelt sich um eine rein technische Studie mit Kostenberechnungen, betriebswirtschaftliche Überlegungen werden nicht angestellt, d.h. über die zu erwartende Einnahmensteigerungen steht darin nichts. Dass ein neues Motorschiff rund 7 Millionen kostet, ein Dampfschiff dagegen 11 Millionen, war schon vor der Shiptec-Studie bekannt.

Eine technische Machbarkeitsstudie samt Bauplänen hat der Schaffhauser Prof. Dr. sc. techn. Markus Henne von der Fachhochschule Rapperswil bereits im Januar 2011 der URh eingereicht. Hennes Projekt erfüllt die Anforderungen der URh bezüglich gedeckter und Gastronomieplätze bestens. Es brauchte allerdings einen kleinen Kraftakt, dass Prof. Henne seine Pläne der letztjährigen Generalversammlung überhaupt vorstellen durfte, der Verwaltungsrat empfand das eher als Störung denn als Bereicherung der GV.

Interessanterweise unveröffentlicht ist bis heute eine betriebswirtschaftliche Studie von Dr. Jürg Meister, Hochschule St. Gallen, der URh im November 2008 eingereicht. Meister prognostiziert eine Fahrgaststeigerung von 20-25 Prozent durch ein Dampfschiff. Die Schlussfolgerungen seiner Studie werden durch den Satz eingeleitet: „Der positive volks- und regionalwirtschaftliche Effekt eines neuen Dampfschiffes ist hinreichend erwiesen.“ Und dies, obwohl Meister damit rechnete, dass für die

Rheinstrecke ein zusätzliches Besatzungsmitglied mitfahren müsse; nicht aus technischen, aber veralteten rechtlichen Bestimmungen, weil eben traditionellerweise bei einem Dampfschiff unter Deck ein Maschinist mitfahren muss. Technisch kann heute eine Dampfmaschine problemlos auch aus dem Führerstand gesteuert werden. Der Maschineningenieur Roger M. Waller, dipl.ing. ETH, der mehrere Schweizer Dampfschiffe revaporisiert hat, ist der dezidierten Meinung, die altertümliche Vorschrift sei überholt. Der noch ausstehende Entscheid liegt beim Bundesamt für Verkehr. Ein Verzicht auf den Unter-Deck-Maschinisten würde die Rentabilität des Dampfers weiter erhöhen.

Zeithorizont 2020

Die URh plant, das Motorschiff „Stein am Rhein“ auf das Jahr 2020 in Pension zu schicken. Bis auf diesen Zeitpunkt muss die URh ein neues Schiff bauen und die Finanzierung planen. Von der Auftragserteilung bis zur Inbetriebnahme werden drei Jahre gerechnet, wir haben also noch bis 2017 Zeit, den Entscheid zwischen einem attraktiven Dampfschiff und einem konventionellem Motorschiff zu fällen. Der Verwaltungsrat der URh ist mit seiner Medienmitteilung vorgeprescht. Auch die Generalversammlung, die Aktionäre, die Kantone Schaffhausen und Thurgau und die Politik haben noch etwas zu sagen. Parlaments- und Regierungsmitglieder sowie die Tourismusbeauftragten müssen sich in die vorliegenden Studien vertiefen, um am richtigen Entscheid mitzuwirken.

Dampfschiff ist finanzierbar

Aus der Geschichte der URh geht hervor, dass seit der Gründung der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein im letzten Jahrhundert jeweils die Spitzen der Kantone Thurgau und Schaffhausen die Schiffsbeschaffung entschieden haben, oft durch das Gewähren von Darlehen. Seit die Güterbeförderung auf dem Rhein keine Rolle mehr spielt, betreibt die URh eine reine „Lustschiffahrt“. Sie ist ein wesentlicher volkswirtschaftlicher Faktor und darf, weil sie der ganzen Region Einnahmen bringt, durchaus auch etwas kosten. Zum Vergleich: Der Kanton Schaffhausen zahlt für die S 16 Thayngen – Flughafen Zürich jährlich rund 2 Mio. Fr. Zuschuss, für die DB in den Klettgau jährlich etwa je 1 Mio. Fr.

An die Beschaffungskosten für ein neues URh-Schiff werden die Kantone auch etwas beizutragen haben. Nun ist es ein Unterschied, ob 11 Mio. Fr. für ein Dampfschiff oder nur 7 Mio. Fr. für ein traditionelles Motorschiff anfallen. Aber es gibt weitere Finanzquellen. Der Erfolg der kürzlich durchgeführten Aktienkapitalerhöhung der URh ist ein gutes Zeichen dafür, dass so auch ein Dampfschiff mitfinanziert werden kann. Die Jakob-und-Emma-Windler-Stiftung schüttet jährlich eine zweistellige Millionenzahl Franken an Projekte aus, die Stein am Rhein und der Region Schaffhausen von Nutzen sind. Da dürften durchaus zwei Tranchen à zwei Mio. Fr. für das Dampfschiff drinliegen. Dies umso mehr, als es 2020 den Namen „Stein am Rhein“ tragen wird. Stein am Rhein ist ja die Schiffsstation mit der grössten Frequenz der Ein- und Aussteiger. Ob bis dann der Zweitunterzeichner des „Postulates Dampfschiff“, Franz Hostettmann, noch einflussreiches Stiftungsratsmitglied ist, ist nicht sicher, doch wird sich auch ein allfälliger Nachfolger volkswirtschaftlichen Argumenten für Stein am Rhein nicht verschliessen. Dann wäre auch noch Financier Giorgio Behr zu erwähnen, der die Dampfbahn Etwilen – Singen massgeblich unterstützt. Dass ein Dampfschiff und eine Dampfbahn sich regionalwirtschaftlich zu einem überregionalen Anziehungspunkt ideal ergänzen, könnte für ihn ein Argu-

ment sein, das Schaffhauser Dampfschiff zu unterstützen. Zudem: Dampferfreunde aus der ganzen Schweiz versichern mir, auch aus Ingenieur- und Technikerkreisen könnten namhafte Beträge für ein Dampfschiff auf dem Rhein anfallen, die Begeisterung und Liebe zur sichtbaren Technik sei ungebrochen. Auch liessen sich die Antriebstechniken durchaus noch umweltfreundlicher gestalten als bisher angenommen.

Nur: Die Schaffhauser und Thurgauer müssen ein Dampfschiff wollen; kein zukunftssträchtiges Verhalten wäre es, schon jetzt den Kopf in den Sand zu stecken und die Arme hängen zu lassen. Wo ein Dampferwille ist, ist auch ein Wasserweg.

Eduard Joos