

Rückenwind und ein Dämpfer

Verein Pro Dampfer erhält nach TKB-Millionen weitere politische Unterstützung. Für die URh aber macht die Beteiligung «keinen Sinn».

Samuel Koch

Die Gefühlslage ist gemischt. Im Juni hat das Thurgauer Stimmvolk mit der Zustimmung für das TKB-Millionen-Paket auch die Herzen der Beteiligten des Vereins Pro Dampfer höher schlagen lassen. Demnach sollen 3,13 Millionen Franken aus dem TKB-Millionen-Topf an den Verein mit Sitz in Mammern gehen, der von einem ökologischen Schaufelraddampfer für den Untersee und Rhein träumt und seit Jahren Pläne dafür vorantreibt.

Nach dem Segen der Bevölkerung erhalten die Dampferfreunde vom Untersee auch Unterstützung aus dem nordwestlichen Nachbarkanton. So ist vor wenigen Tagen im Schaffhauser Kantonsrat ein Postulat zum geplanten Dampfschiff auf Untersee und Rhein eingegangen. Das Papier vom Schaffhauser SP-Kantonsrat Matthias Freivogel haben 15 der insgesamt 60 Parlamentarier mitunterzeichnet.

Schaffhausen soll mit dem Thurgau gleichziehen

Darin spricht sich der Politiker für Unterstützung des Kantons Schaffhausen für «das innovative Unternehmertum» aus dem Kanton Thurgau aus. Nicht zuletzt wegen des Segens des Thurgauer Stimmvolkes sei der Schaffhauser Regierungsrat dazu eingeladen, «eine namhafte finanzielle Mitbeteiligung des Kantons Schaffhausen an der Finanzierung des konkret vorliegenden Pro-Dampfer-Projektes

zu prüfen» und «dem Kantonsrat darüber Bericht und Antrag vorzulegen».

Nebst dem Kanton Thurgau mit seinen 15,3 Prozent ist der Kanton Schaffhausen mit 17,6 Prozent der grösste Aktionär der Schifffahrtsgesellschaft für Untersee und Rhein (URh), deren Präsident Söhnke Bändixen im Mai versprach, sich bis Ende Sommer über die Mitwirkung zum geplanten Dampfschiff zu äussern.

Im Schaffhauser Postulat, das den dortigen Regierungsrat zu Tätigkeit zwingt und worüber

der Kantonsrat berät und entscheidet, steht unter anderem: «Der bereits in einem grossen Modell bestehende Schaufelraddampfer, der mit einheimischem Holz befeuert würde, wäre eine echte ökologische Alternative und würde eine innovative Ergänzung zur bestehenden URh-Flotte darstellen.»

«Schlanke Strukturen», keine «Solitäre Lösung»

Nach der Aufzählung vieler Vorzüge gehe es jetzt für den Kanton Schaffhausen darum, mit dem Thurgau «gleichzuziehen und

mitzuhelfen, den Bau des modernen, ökologisch sinnvoll betriebenen Dampfschiffs zu finanzieren». Zudem sollen sich die Rhein- und Seegemeinden zwischen Kreuzlingen und Schaffhausen ebenfalls angemessen an der Finanzierung des Projekts mit prognostizierten Gesamtkosten von rund 12 bis 14 Millionen Franken beteiligen. Zuletzt erhielten die Gemeinden die Aufforderung, wegen Geldproblemen der URh die Beiträge für die Leistungsvereinbarung ab 1. Januar 2024 um 30 Prozent zu erhöhen.

Bei der letzten Jahresversammlung des Vereins Pro Dampfer im April – also noch vor der Abstimmung über die TKB-Millionen – ging es um die Frage, wie sich die URh zum Projekt stellt. URh-Geschäftsführer Remo Rey sagt auf Anfrage dieser Zeitung, dass die Tendenz nach Gesprächen mit den Vertretern von Pro Dampfer Mitte Juni eher gegen eine Mitwirkung spricht. Rey sagt: «Das ist nicht der Weg, wie wir ihn mit unserer Flottenstrategie sehen.»

Denn ein allfälliger Schaufelraddampfer würde den Be-

trieb erschweren, aus verschiedenen Gründen, wie Rey ausführt: Wirtschaftlichkeit, Homogenität beim Antrieb mit Ausbildung von Personal, Unterhalt und Lagerhaltung von Ersatzteilen.

Je mehr Antriebstechniken es in einem Unternehmen gebe, desto mehr Personal brauche es und desto mehr Kosten würden anfallen. Rey sagt: «Wir wollen schlanke Strukturen, eine Solitäre Lösung verteuert unseren Betrieb und ergibt deshalb keinen Sinn.» Gerade angesichts der bevorstehenden Elektrifizierung der URh-Flotte hin zur Klimaneutralität will die URh auf dieses Ziel fokussieren.

Pro Dampfer: Türe bleibt noch einen Spalt offen

Der Schaufelraddampfer erlebt also nebst dem politischen Rückenwind einen Dämpfer. Für Pro-Dampfer-Präsident Raimund Hipp ist die Türe aber noch nicht ganz zugeschlagen. Hipp will jetzt zuerst eine Auslegeordnung machen, wie ein Betrieb ohne die URh als Traumpartner überhaupt bewerkstelligt werden könne. «Dazu braucht es in den nächsten Monaten genauere Abklärungen», meint er und ergänzt: «Ohne Lösung beim Betrieb gibt es keinen Bau.» Und ohne Bau fliessen keine TKB-Millionen, obschon die finanzielle Lage damit um einiges besser aussieht als auch schon. Für Hipp sehe die Situation womöglich in zwei Jahren schon ganz anders, möglicherweise auch bei der URh in Sachen Flottenstrategie.



Visualisierung des Schaufelraddampfers auf dem Hochrhein mit der Burg Hohenklingen im Hintergrund.

Bild: zvg