

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat

Frauenfeld, 12. Januar 2016

GRG Nr.	12	EA 158	415
---------	----	--------	-----

3

Einfache Anfrage von Peter Dransfeld vom 18. November 2015 „Dampferfahrt ins Blaue?“

Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Frage 1

Im Auftrag der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein AG (URh AG) sowie der Kantone Schaffhausen und Thurgau hat die Firma Shiptec, Tochterfirma der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, im Jahr 2012 die „Machbarkeitsstudie Dampfschiff“ erstellt. Diese Studie kommt zum Schluss, dass es technisch möglich wäre, ein Dampfschiff zu bauen, welches den Anforderungen der Schifffahrt auf Untersee und Rhein entspricht. Ein Nachbau eines historischen Dampfschiffes wäre allerdings aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen nicht möglich, sondern es müsste sich dabei um eine Neukonstruktion handeln.

Ein solches Dampfschiffprojekt ist aus ökologischen und ökonomischen Gründen - wie nachfolgend dargelegt - durch den Kanton Thurgau nicht weiter zu unterstützen.

Frage 2

Die Kantone Thurgau und Schaffhausen sind an der URh AG als Aktionäre beteiligt und haben je Fr. 20'000.-- an die Kosten der Machbarkeitsstudie beigesteuert. Der Kanton Thurgau wird keine weiteren Kantonsbeiträge an dieses Projekt leisten und hat sich auch gegen weitere Beitragsleistungen im Rahmen des Gesuches des Vereins Pro Dampfer für einen Beitrag aus Interreg-Mitteln geäussert.

Frage 3:

Der Energieverbrauch eines Dampfschiffes ist im Vergleich zu einem Motorschiff doppelt so gross, da eine Dampfmaschine einen äusserst schlechten Wirkungsgrad hat. Der Mehrverbrauch eines Dampfschiffes, welches mit Diesel oder Heizöl befeuert wird,

gegenüber einem modernen Motorschiff mit dieselelektrischem Antrieb wird in der Machbarkeitsstudie mit ca. 4.5 bis 8.5 Liter Diesel resp. Heizöl pro Kilometer ausgewiesen. Bei den in der Machbarkeitsstudie angenommenen 15'000 Kilometern pro Jahr entspricht dies einem Mehrverbrauch von ca. 70'000 bis 130'000 Liter Diesel resp. Heizöl pro Jahr.

Der Dampfantrieb ist eine veraltete Technik, diese passt nicht mehr in die heutige Zeit, in der die Energieeffizienz hohe Priorität hat. Der Einsatz von Pellets, wie vom Verein Pro Dampfer unter dem Titel „Öko-Dampfer“ angestrebt, verbesserte im Vergleich zum Diesel wohl die Umweltbilanz, der Wirkungsgrad der Dampfmaschine bleibt jedoch unverändert schlecht.

Frage 4:

Ein Dampfschiff hat im Vergleich zu einem Motorschiff wesentlich höhere Anschaffungskosten und damit entsprechend höhere Abschreibungs- und Zinskosten. Es benötigt zusätzliches Personal und weist höhere Energie- und Betriebskosten auf. Es ist ausgeschlossen, dass diese Mehrkosten dauerhaft durch zusätzliche Billetteinnahmen kompensiert werden können.

Frage 5:

Der Rhein wurde früher zwischen Eschenz und Schaffhausen mit Raddampfern befahren. In den letzten Jahrzehnten haben der Schiffsverkehr und die Nutzung des Fließgewässers mit Strandbooten stark zugenommen. Dabei kommt es immer wieder zu kritischen Situationen bei der Begegnung mit Fahrgastschiffen. Personen mit Strandbooten und Schwimmer schenken dem Herannahen eines Fahrgastschiffes zu wenig Beachtung und schätzen den benötigten Raum des Schiffes für das Manövrieren sowie die Strömung falsch ein. Oft bleibt dem Kapitän nur noch die Möglichkeit, beim Vorbeitreiben von Personen am Schiffsrumpf den Antrieb kurz auszuschalten. Dieses Ausschalten muss auf eine äusserst kurze Zeit beschränkt werden, sonst lässt sich das Schiff nicht mehr steuern, was ein Auflaufen auf Grund zur Folge haben kann. Bei einer Begegnung mit einem Seitenraddampfer kämen die am Schiffsrumpf vorbeitreibenden Personen direkt vor die Schaufelräder, was zu schwerwiegenden Unfällen führen kann. Ein Schwimmverbot oder ein Verbot von Strandbooten auf dem Rhein ist jedoch unrealistisch. Fahrten eines Seitenraddampfers auf dem Rhein zwischen Schaffhausen und Eschenz wären daher in den Sommermonaten mit einem sehr hohen Sicherheitsrisiko verbunden.

Frage 6:

Der komplette Neubau eines Raddampfers nach historischem Vorbild ist als Rekonstruktion zu bezeichnen, sofern er weitgehend einem Original aus der Zeit nachgebaut wird und darin die historischen Technologien zur Anwendung kommen. Aus denkmalpflegerischer Sicht ist ein solcher Wiederaufbau bei einem Objekt mit hohem gesellschaftlichem Identifikationswert dann legitimiert, wenn ein erheblicher historischer Bestand erhalten ist. Ansonsten sind Rekonstruktionen gemäss den Leitsätzen zur Denkmalpflege in der Schweiz grundsätzlich bedenklich. Ein neuer Raddampfer in alter Ge-

stalt und mit neuer Antriebstechnologie entspricht einer Mischkonstruktion, die keinen denkmalpflegerischen Zweck erfüllen kann.

Auch die touristische Attraktivität eines Raddampfers, der kein historisches Original oder zumindest ein Nachbau eines solchen ist, wäre bescheiden. Alte Technologie in neuer Verpackung wird kaum nostalgische Gefühle auslösen und es ist deshalb nicht mit einem touristischen Zusatznutzen zu rechnen. Hinzu kommt, dass die Konkurrenz durch authentische Dampfschiffe auf vielen Schweizer und deutschen Seen und Flüssen gross ist. Dies würde die Nachfrage für einen neuen Dampfer auf Untersee und Rhein weiter schmälern.

Nostalgie zu Lasten der Umwelt ist zudem mit der Vorbildfunktion des Kantons – auch im Bereich Mobilität – kaum vereinbar. Auch moderne Technologien lassen sich in ein attraktives Kleid verpacken. Für Touristen sind elegante, moderne Schiffe ebenso attraktiv wie Dampfschiffe.

Der Präsident des Regierungsrates

Dr. Jakob Stark

Der Staatsschreiber

Dr. Rainer Gonzenbach