

Antrag des Regierungsrates vom 18. Dezember 2002

4039

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Beitrages aus dem Fonds
für gemeinnützige Zwecke
(Sanierung von zwei Raddampfern)**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 18. Dezember 2002,

beschliesst:

I. Aus dem Fonds für gemeinnützige Zwecke wird der Aktion Pro Raddampfer für die Sanierung der zwei Raddampfer «Stadt Zürich» und «Stadt Rapperswil» ein Beitrag von insgesamt Fr. 1 000 000 bewilligt.

II. Aus dem Fonds für gemeinnützige Zwecke wird der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft ein Beitrag von Fr. 60 000 für denkmalpflegerische Arbeiten an den zwei Raddampfern «Stadt Zürich» und «Stadt Rapperswil» bewilligt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

1. Allgemeines

Die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) verfügt über zwei Raddampfer, die «Stadt Zürich» und die «Stadt Rapperswil». Aus betrieblichen Gründen konnten die beiden Dampfschiffe (DS) in den vergangenen Jahren nur bedingt und nie auf Hauptkursen eingesetzt werden. Im Rahmen einer Sanierung werden nun vor allem die Küchen und die Oberdecks der beiden Schiffe den heutigen betrieblichen Erfordernissen angepasst. Damit ist gewährleistet, dass die Schiffe für den Einsatz auf Hauptkursen und Extrafahrten tauglich werden. Die

Aktion pro Raddampfer (ApR) ersucht den Kanton, an die veranschlagten Sanierungskosten von insgesamt 2,39 Mio. Franken einen Beitrag von 1 Mio. Franken zu leisten.

Zusätzlich zu diesen Arbeiten wünscht die Kantonale Denkmalpflege bauliche Anpassungen und ersucht deshalb um einen Beitrag von Fr. 60 000 an die ZSG.

2. Die Raddampfer

Die «Stadt Zürich» wurde 1909 in Dienst gestellt, die «Stadt Rapperswil» 1914. Zusammen mit dem Flaggschiff der Zürichsee-Flotte, dem Raddampfer «Helvetia», bildeten sie jahrzehntelang das Rückgrat der Zürcher Dampfboot-Gesellschaft. Bis zur Inbetriebnahme des Grossmotorschiffs «Linth» 1952 waren sie die grössten Schiffe auf dem Zürichsee.

1969 machte das Eidgenössische Amt für Verkehr (EAV) den Weiterbetrieb der «Stadt Rapperswil» von einer Sanierung abhängig. Obwohl in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt bereits zahlreiche Raddampfer der Modernisierung zum Opfer gefallen waren, beschloss der Verwaltungsrat der ZSG, die «Stadt Rapperswil» auszurangieren. Als Reaktion auf diesen Entscheid wurde 1970 die Aktion pro Raddampfer (ApR) gegründet. Durch ihr Engagement gelang es, 1 Mio. Franken für die Renovation des Schiffes zu sammeln. Es wurde gründlich überholt und konnte 1973 wieder kursmässig eingesetzt werden. 1986/87 erfolgte eine weitere Sanierung mit einer Neubekesselung. Dabei wurde das Schiff – als erster Raddampfer auf Schweizer Seen – unter Mitwirkung der Denkmalpflege historisch renoviert, d. h., wo immer möglich, wurde der Originalzustand von 1914 wiederhergestellt. Durch technische Verbesserungen konnte der Mannschaftsbestand um zwei Einheiten auf sechs Mann verkleinert und der Ölverbrauch um einen Viertel gesenkt werden.

1974 machte das EAV die ZSG auf den schlechten Zustand der «Stadt Zürich» aufmerksam und verlangte deren umfassende Überholung. Nach erfolgter Sanierung erhielt das Schiff 1975 eine Betriebsbewilligung für weitere fünf Jahre. Mit einem «Dampferfäscht» gelang es der ApR, Fr. 225 000 für eine weiter gehende Sanierung zu sammeln. So erhielt die «Stadt Zürich» 1976 eine neue Freideckbestuhlung, die teilweise Verglasung des Oberdecks, zudem wurden Salon und Oberdeckkabine erneuert. 1989 verlangt das EAV eine grössere Teilrevision (Teilersatz der Schalenbleche, Spanten und Schottwände usw.), andernfalls könne keine Fortsetzung der Betriebsbewilligung erteilt werden. Die Kosten für diese Sanierung wurden mit Fr. 730 000 veran-

schlagt. Wiederum mit Hilfe der ApR erhielt der Dampfer die notwendige Überholung. 1989/90 erfolgte ein weiterer Umbau (diesmal auch unter Leitung der Denkmalpflege nach historischen Plänen) sowie eine Neubekesselung.

Beide Schiffe sind Objekte von hohem technisk-, schiffahrts- und kulturgeschichtlichem Rang. Sie sind auf dem Zürichsee die letzten Zeugen für den weltweiten Erfolg der Escher Wyss & Cie, Zürich, im Bau von Seitenraddampfern für die Binnenschiffahrt: Von 1836 bis 1914 baute Escher Wyss 300 Dampfschiffe samt Maschinenanlagen und Inneneinrichtungen sowie für 300 weitere Dampfer Antriebsaggregate mit einer Maschinenleistung von insgesamt über 150 000 PS/110 300 kW. Von den etwa 600 in Zürich gebauten Dampfschiffen und Marine-Dampfmaschinenanlagen wurden um die 350 ins Ausland geliefert. In der Schweiz verkehren nur noch sieben Escher-Wyss-Raddampfer einschliesslich der zwei Schiffe auf dem Zürichsee. Die beiden Schiffe repräsentieren somit eine bedeutende Epoche schweizerischer und zürcherischer Industriegeschichte. Ausserdem bezeugen die Dampfer mit ihren Jugendstilsalons im Achterschiff auf dem Hauptdeck den Stilpluralismus der Belle Epoque und erinnern damit an die Zeit des Aufbruchs und des unerschütterlichen Zukunftsglaubens, die 1914 zu Ende ging.

3. Die Aktion pro Raddampfer

Die ApR besteht seit 1970. Sie ist ein privater, von der ZSG unabhängiger Verein. Die ApR setzt sich für den Erhalt und den Betrieb der beiden auf dem Zürichsee noch verkehrenden Raddampfer ein. In den Siebzigerjahren ist es der ApR gelungen, die beiden Einheiten vor einer drohenden Verschrottung zu retten (vgl. oben). In Anerkennung der Verdienste der ApR erhielt sie einen Sitz im Verwaltungsrat der ZSG.

Die ApR verfügte per 31. Dezember 2001 über ein Vermögen von Fr. 26 426; davon wurden mittlerweile Fr. 20 000 für das Sanierungsvorhaben freigegeben. Über reguläre Mitgliederbeiträge erzielt die ApR pro Jahr Einnahmen von rund Fr. 8000.

4. Einsatz der Raddampfer

Die Betriebskosten der beiden Dampfschiffe sind etwas höher als bei anderen Schiffstypen. Allerdings sind die Schiffe attraktiver, was zu grösseren Fahrgastzahlen führt. Mit den vermehrten Einnahmen können die höheren Betriebskosten teilweise ausgeglichen werden.

Beide Schiffe sind Eigentum der ZSG und werden im Rahmen des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) eingesetzt. Diese Zusammenarbeit zwischen ZVV und ZSG ist vertraglich geregelt. Der ZVV bestellt bei der ZSG Transportleistungen im Rahmen des Verbundangebots und deckt der ZSG den daraus entstehenden Betriebsaufwand, soweit er wirtschaftlich ist. Konkret heisst dies: Der ZVV finanziert der ZSG den Einsatz von Dampfschiffen nur, wenn daraus keine wesentlich höheren Kosten entstehen als beim Einsatz anderer Schiffstypen.

Im Bereich Küche/Gastronomie und Komfort Oberdeck entsprechen beide Schiffe nicht mehr dem heute notwendigen Standard (vgl. Abschnitt 5). Investitionen sind notwendig. Für den ZVV ist die Wirtschaftlichkeit des Dampfeinsatzes nicht mehr gegeben, wenn diese Investitionskosten zur Erneuerung der Schiffsinfrastruktur mit berechnet werden. Der ZVV hat der ZSG deshalb mitgeteilt, dass der gesetzliche Auftrag eine Finanzierung des vorliegenden Erneuerungsprojektes durch den ZVV nach Personenverkehrsgesetz nicht zulässt und die Mittel durch Dritte zu beschaffen sind.

5. Das Projekt

Im Wesentlichen geht es darum, die Dampfschiffe so zu erneuern, dass einerseits die Arbeitsverhältnisse in Küche und Service wieder zumutbar und einfacher, andererseits der Aufenthalt der Fahrgäste auf dem Oberdeck wesentlich angenehmer und freundlicher gestaltet und die kulinarischen Bedürfnisse der Fahrgäste abgedeckt werden können. Gleichzeitig wird auf Kosten des ZVV ein Behinderten-WC eingebaut.

Im Einzelnen sind folgende Massnahmen geplant:

Bereich	Ist-Zustand	Massnahmen
Schiffsküchen	Enge und veraltete Küchen auf einer Fläche von je 9 m ² ; moderne Geräte wie Steamer, Mikrowelle fehlen.	Einbau von neuen Küchen im Schiffsrumpf auf 40 m ² , Einbau moderner Geräte, Vergrösserung des Kühlraumes.
Stromversorgung	Die Kapazität der Stromgeneratoren für die Küche ist gering, deshalb findet kein Einsatz der Schiffe statt, wenn mit vielen warmen Mahlzeiten gerechnet werden muss.	Einbau eines Dieselaggregates mit Schalldämmkabine.
Buffet	Küche und Buffet liegen weit auseinander, die Betriebsabläufe sind nicht optimal, es fehlen Waren- und Speiselifte für das Oberdeck.	Einbau eines Warenlifts Küche-Oberdeck.
Behinderten-WC Oberdeck	fehlt. Der Fahrgastraum der 1. Klasse im Oberdeck ist nach beiden Seiten und nach hinten offen, an kühlen oder regnerischen Tagen kann er nicht benutzt werden.	Einbau eines Behinderten-WC. Neugestaltung des Oberdecks.
2.-Klass-Deck		Sanierung.

Es ist geplant, das DS «Stadt Zürich» in den Wintermonaten 2003/2004 und das DS «Stadt Rapperswil» 2006/2007 zu renovieren.

6. Kosten

Die Kosten pro Schiff betragen gemäss Offerte der Bodan-Werft in Kressborn vom November 2002 rund Fr. 1 195 000:

Kücheneinrichtung, Gläserraum, Buffet, Ausgabe 1. und 2. Klasse	Fr. 600 000
Stromversorgung, Dieselaggregat, Schaltanlagen, Verkabelung, Beleuchtung und Überwachung (Brandmeldeeinrichtung)	360 000
Warenlift	110 000
Böden, Schotte, Fundamente, Wände, Verschalungen	600 000

	Fr.
Wasseraufbereitung, Anschlüsse und Abwasser	130 000
Fenster, Türen, Schilder, Lüftung und Heizung	160 000
Umbau Fahrgastraum Oberdeck, Sanierung 2.-Klass-Deck	430 000
Einbau Behinderten-WC (ZVV)	–
Total	<u>2 390 000</u>

Während der Prüfung des Gesuches durch die Kantonale Denkmalpflege hat die Denkmalpflege zusätzliche Umbau- bzw. Sanierungswünsche formuliert. Diese zusätzlichen Arbeiten werden sinnvollerweise gleichzeitig mit den anderen Sanierungsarbeiten durchgeführt (vgl. Abschnitt 10).

7. Finanzierung

Die Kosten von 2,39 Mio. Franken übersteigen die Möglichkeiten der ApR. Deshalb wünscht sie vom Kanton eine Beteiligung von 1 Mio. Franken. Die ApR beabsichtigt, den Betrag von 2,39 Mio. Franken wie folgt aufzubringen:

	Fr.
– Aktion pro Raddampfer, Eigenleistung	20 000
– Seegemeinden	200 000
– Stadt Rapperswil (zugesichert)	50 000
– Stadt Zürich (zugesichert)	120 000
– Kanton Zürich	1 000 000
– Kanton St. Gallen (für DS «Stadt Zürich» Fr. 85 000 zugesichert)	170 000
– Kanton Schwyz	20 000
– Stiftungen (zugesichert Fr. 100 000)	200 000
– Aktionäre ZSG und Private	300 000
– Firmen und Lieferanten ZSG	310 000
Total	<u>2 390 000</u>

Am 28. April 2002 (Tag der Schweizer Schifffahrt) startete die ApR ihre offizielle Sammelaktion. Die ApR ist optimistisch, das angestrebte Sammelziel erreichen zu können.

8. Vernehmlassung

Die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion haben das Gesuch der ApR Raddampfer intensiv geprüft. Beide erachten eine Beitragsleistung von 1 Mio. Franken als angemessen.

Zusätzlich beantragt die Baudirektion, dass der Fonds die Kosten übernimmt, die aus den denkmalpflegerischen Anpassungsarbeiten entstehen (vgl. Abschnitt 10).

9. Auflagen

Die ApR ist frei im Entscheid, wie sie den Beitrag des Kantons für die Arbeiten an beiden Schiffen aufteilt. Sie hat jedoch keine Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt einen nochmaligen Beitrag für die jetzt geplante Sanierung beider Dampfschiffe zu erwirken.

10. Zusätzliche denkmalpflegerische Arbeiten

Die anstehende Sanierung, die durch die Kantonale Denkmalpflege begleitet wird, bietet die Gelegenheit, über die betrieblich notwendige Sanierung auch ein denkmalpflegerisches Anliegen zu verwirklichen: Beide Schiffe verfügen zurzeit über eine Oberdeckverglasung, die nicht dem Originalzustand der Schiffe entspricht und den Gesamteindruck stört. Diese Verglasungen sollen nun so umgebaut werden, dass die Schiffe ihr ursprüngliches Aussehen wieder weitgehend erhalten und gleichzeitig der Fahrkomfort für die Oberdeckpassagiere verbessert wird. Die Kosten für diese Arbeiten gliedern sich wie folgt:

	Fr.
Rückbau der bestehenden Oberdeckverglasung und Rekonstruktion der ursprünglichen Reling sowie Dachtragwerk bei DS «Stadt Zürich»	60 000
Rückbau der bestehenden Oberdeckverglasung und Rekonstruktion der ursprünglichen Reling sowie Dachtragwerk bei DS «Stadt Rapperswil»	60 000
Total	<u>120 000</u>

Es ist folgende Finanzierung vorgesehen:

	Fr.
– Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft	60 000
– Kanton Zürich	60 000
Total	<u>120 000</u>

Da diese Arbeiten nicht über allgemeine Staatsmittel finanziert werden können, ist es angebracht, dass der Fonds für gemeinnützige Zwecke den Kantonsanteil übernimmt.

11. Würdigung

Beide Schiffe sind Industriedenkmäler, die beim Publikum grosse Sympathie finden. Da ihr Einsatz auf Hauptkursen wegen des ungenügenden Komforts und der unrentablen Betriebsabläufe kaum mehr möglich ist, müssen die Schiffe so erneuert werden, dass beide Dampfer den geltenden Ansprüchen genügen und regelmässig im Kursangebot eingesetzt werden können. Mit der anstehenden Sanierung der beiden Schiffe wird die Möglichkeit geschaffen, sie der öffentlichen Nutzung zu erhalten.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, Beiträge von insgesamt Fr. 1 000 000 an die Aktion pro Raddampfer und von Fr. 60 000 für die denkmalpflegerischen Arbeiten aus dem Fonds für gemeinnützige Zwecke zu bewilligen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Buschor

Der Staatsschreiber:
Husi