

# Die Zürichsee-Schiffe sollen elektrisch fahren

**ZSG will Öko-Pionier werden** Die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) verfolgt radikale Ziele. Sie will das erste CO<sub>2</sub>-freie Schiffahrtsunternehmen der Schweiz werden.

**Christian Dietz-Saluz**

Die Zukunft der Passagierschiffahrt auf dem Zürichsee wird elektrisch. Das verspricht Peter Weber, Verwaltungsratspräsident der ZSG. An der ersten Ausfahrt der frisch umgebauten MS Wädenswil stellte er die neue Strategie vor: Die ZSG soll das erste Schiffahrtsunternehmen der Schweiz werden, das ohne CO<sub>2</sub>-Emissionen auskommt.

«Das ist ein extrem ambitioniertes Ziel», sagte Weber. Aber es müsse ein Zeichen gesetzt werden, weil die ZSG auch von einer intakten Natur lebe. Ökonomie und Umweltschutz stehen für ihn in engem Zusammenhang. Darum werde bei jedem Umbau der Flotte geprüft, ob das Schiff auf Elektroantrieb umgerüstet werden könne. Den An-

fang machen 2022 die drei Limmatboote, die durch neue Schiffe mit Elektromotoren ersetzt werden. Allein diese Anschaffung kostet 6 Millionen Franken. Weitere finanzielle Dimensionen der Nachhaltigkeitsstrategie wurden noch nicht aufgezeigt.

**Strom vom Dach**

Weber gestand aber ein, dass er im Moment noch nicht wisse, ob und wie die Strategie umzusetzen sei. «Wir sind angewiesen auf den technologischen Fortschritt.» Das solle jedoch nicht vom Pioniergeist abhalten. Die Mission in Denken und Handeln müsse jetzt festgesetzt werden. Denn was noch nicht sei, könne bald möglich sein, sagte er vor Medienvertretern. Einzig bei den beiden über 100 Jahre alten Dampfschiffen überwiegt sei-

ne Skepsis, ob diese je CO<sub>2</sub>-frei betrieben werden können, ohne dass der historische Charakter verletzt wird.

Eine Etappe zur Realisierung zeigte Weber in Zahlen auf: «Bis 2030 wollen wir den Verbrauch von Betriebsmitteln halbieren.» Heute verbrennen die 17 Schiffe der Flotte jährlich 336 Tonnen Öl. In ähnlichem Ausmass soll auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von derzeit fast 4000 Tonnen pro Jahr reduziert werden. Ausserdem wird auf dem Betriebsgebäude eine Fotovoltaikanlage installiert, welche die neuen Limmatboote aufladen und vier Stromtankstellen auf dem Werftgelände speisen soll.

Neuigkeiten zur Finanzlage präsentierte ZSG-Direktor Roman Knecht. Spätestens seit der Episode mit dem Schiffsflübler

ist der tiefe Kostendeckungsgrad der ZSG ein Thema im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Der 2018 nach heftigen Protesten aus Politik und Bevölkerung nach nur 16 Monaten abgeschaffte Zuschlag auf ZVV-Tickets beim Antritt einer Schifffahrt hätte diesen verbessern sollen. Auftrag des ZVV an die ZSG war, den Deckungsgrad bis 2023 von 43,4 auf 50 Prozent zu erhöhen. Dieses Ziel ist wegen der in der Pandemie eingebrochenen Passagierzahlen illusorisch geworden.

Jetzt soll es bis 2025 erreicht werden, wie Knecht erklärte. Pferdefuss: «Wir können unsere Kosten nicht mit höheren Einnahmen decken, weil diese alle an den ZVV gehen», sagte er. Und diese sind im Tarifverbund systembedingt tief. Was das konkret bedeutet, veranschaulichte

Knecht mit einem Vergleich. Auf dem Bodensee zahlt ein Passagier für eine vierstündige Rundfahrt 62 Franken, auf dem Vierwaldstättersee sogar 77 Franken in die Unternehmenskasse. Auf dem Zürichsee kostet dieses Vergnügen nur 26 Franken. Darum müsse die ZSG ihr Betriebsergebnis auf andere Weise verbessern, sagte Knecht: mit Extrafahrten, Gastronomie und vermieteten Schiffen sowie mit signifikanter Senkung der Aufwandskosten. Knecht nannte es «rigoroses Kostenmanagement, wir drehen jeden Franken zweimal um».

**Zurück zur Normalität**

2020 war für die ZSG das schlechteste Jahr seit rund 90 Jahren. Die Pandemie liess ihr Fahrgastzahlen gegenüber dem Vorjahr um 57 Prozent auf 755'000 einbre-

chen. Auch das erste Halbjahr 2021 leidet noch unter den Corona-Schutzmassnahmen. Immerhin gingen die Passagierzahlen im Vergleich zum letzten Normaljahr, 2019, nur noch um ein Drittel zurück.

Mit den Lockerungen steigt die Nachfrage wieder, zumal auch die Gastronomie an Bord zurückgekehrt ist. «Der Mai war schon fast wieder normal», sagte Direktor Knecht. Allerdings fehlt der Tourismus, und auch die Eventschiffe mit Tanz und Disco konnten bisher noch nicht auslaufen. Aber auch in diesem Bereich zeichnet sich Normalität ab. Die Extrafahrten zum 1. August sind jedenfalls wieder im Angebot. Alles andere im Geschäftsgang hängt von einer altbekannten Variablen ab: dem Wetter.

## Ein Schiff holt sich seinen Glanz zurück

**MS Wädenswil nach Umbau wie neu** Das Motorschiff Wädenswil ist nach einem Totalumbau wieder auf dem Zürichsee. An Bord kamen Luxus, mehr Sicherheit und behindertengerechte Toiletten.



In neuer Eleganz, ohne das Alter zu verleugnen, bietet sich das Motorschiff Wädenswil für die Passagiere zu Rundfahrten an. Fotos: Manuela Matt



ZSG-Direktor Roman Knecht (links), Architektin Susanne Fritz und Verwaltungsratspräsident Peter Weber an der Pressefahrt.



In die Wandpaneele integriert sind Leuchttafeln.

Der Geruch von frischer Farbe und Holz täuscht über das Alter der MS Wädenswil hinweg. Auch optisch wirkt das 1968 gebaute Passagierschiff wie neu. Es erhielt in den letzten neun Monaten einen völlig neuen Innenausbau. Dieser kostete die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft (ZSG) rund 2,5 Millionen Franken und wurde nötig, weil einige Standards für Sicherheit und Komfort nicht mehr zeitgemäss waren.

Das gesamte Interieur, Decken, Wände, Isolationen, Heizung, Lüftung und Beleuchtung wur-

den modernisiert. Dafür war es gemäss ZSG-Projektleiter Oliver Dali nötig, das Schiff komplett auszukernern. Erhalten blieben nur die Panoramafenster und deren Aluminiumumfassungen. Verwendet wurden ausschliesslich schwer entflammable Materialien. Diese haben einen Nachteil: Sie sind schwerer als die bisher verwendeten. Jedes Kilo zählte in der Sanierung, um die Stabilität des Schiffs nicht zu beeinträchtigen. «Und am Schluss muss es auch noch schön aussehen», sagte Dali an einer Besich-

tigung für Medienvertreter. Auch Innenarchitektin Susanne Fritz beschrieb den Umbau als ständiges Ringen um Ästhetik, Sicherheit und Bedürfnissen von Passagieren und Crew. Mit ihrem Team gab sie dem Schiff ein elegantes Erscheinungsbild. Das gilt sowohl für die erste als auch die zweite Klasse. Helle Grautöne, mattgoldenes Aluminium, edles Eichenholz und die dimmbaren Lichter lassen Wohlfühlstimmung in Material, Licht und Raumklima aufkommen. Goldknöpfe an den Seitenwänden ver-

hindern, dass die im Stil der Sechzigerjahre gestalteten Tische und Stühle Schlagspuren hinterlassen. Die Wandverkleidungen sind nicht mehr glatt, sondern mit Profilleisten strukturiert. Fazit: Die MS Wädenswil wirkt innen wie neu, verleugnet aber dank Bewahrung des Flairs aus der Ursprungszeit nicht ihr Alter.

**100 Passagiere weniger**

Nicht nur fürs Auge bietet das umgestaltete Schiff Reize. Auch die Funktionalität wurde verbessert. Die Küche sowie der Sani-

tär- und WC-Bereich sind komplett erneuert. Sie entsprechen nun den aktuellen Vorschriften für Brandfestigkeit, und alles ist behindertengerecht zugänglich.

Egal wie windig es draussen ist, innen weht kein Lüftlein. Bürsten an den Türen verhindern Zugluft. Dennoch wird die MS Wädenswil nie im Winter auf Rundfahrten gehen. Im Gegensatz zu den doppelverglasenden winterfesten Schiffen Pantarhei oder der Albi-Klasse besitzt es nämlich keine Doppelverglasung. Dicke Fenster liegen

aus Gewichtsgründen nicht drin. Schon alleine die jetzt vorgenommenen Umbauten erhöhten das Gewicht von 176 auf 180 Tonnen. Das drückt die MS Wädenswil um rund drei Zentimeter tiefer ins Wasser. Deshalb und aus Komfortgründen wurde die Kapazität von 700 auf 600 Personen reduziert. Technisch hingegen blieb alles unverändert. Motor, Antrieb und Bordelektronik erhielten bereits 2017 ihren Modernisierungsschub.

**Christian Dietz-Saluz**