

**Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat
betreffend Zukunftssicherung der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft
Untersee und Rhein – Beteiligung des Kantons Schaffhausen an der
Aktienkapitalerhöhung 2010**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen einen Antrag zur Beteiligung des Kantons Schaffhausen mit 575'000 Franken an der geplanten Aktienkapitalerhöhung der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein.

1 Zusammenfassung

Die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) befördert jährlich rund 400'000 Fahrgäste und ist von hohem touristischem Nutzen für unsere Region. Sie ist eine von rund 150 Unternehmungen aus öffentlichem Verkehr und Tourismus, welche bei der Pensionskasse ASCOOP versichert sind und welche wegen der misslichen Lage dieser Pensionskasse unverschuldet in grosse finanzielle Schwierigkeiten geraten sind. Die URh hat deshalb zum Erhalt der Schifffahrt auf Untersee und Rhein ein stufenweises Konzept erarbeitet und die Standortkantone, die Anliegergemeinden und ihre Aktionäre um Hilfe angegangen:

- Nach einem ersten Schritt mit einem Schuldenerlass der beiden Standortkantone Thurgau und Schaffhausen von je 1'125'000 Franken im Dezember 2008 wurde das Aktienkapital an der Generalversammlung vom 8. Juni 2009 um die Hälfte von 2'240'000 Franken auf 1'120'000 Franken herabgesetzt. Dank diesen Massnahmen, verbunden mit eigenen Anstrengungen, stehen für die *Bereinigung der Altlasten*, das heisst zur Sanierung des Vorsorgewerkes, Rückstellungen von total 4'020'000 Franken zur Verfügung.
- Im zweiten Schritt muss dem Unternehmen die notwendige Liquidität zur *Zukunftssicherung* zugeführt werden. Dazu soll das Aktienkapital an der Generalversammlung 2010 von 1'120'000 Franken auf 3'360'000 Franken erhöht werden.

Für die Erhöhung des Aktienkapitals ist die Gesellschaft auf die Unterstützung der Aktionäre und dabei vor allem der beiden Standortkantone Thurgau und Schaffhausen, aber auch der Anliegergemeinden und von Privaten angewiesen. Der Verwaltungsrat der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein hat den Kantonen Schaffhausen und Thurgau sowie den beteiligten Städten und Gemeinden deshalb ein entsprechendes Gesuch unterbreitet.

Der Regierungsrat ist bereit, zum Erhalt und zur Zukunftssicherung der Schifffahrt auf Untersee und Rhein einen entsprechenden Anteil beizutragen. Er beantragt deshalb gemäss dem vorgesehenen Beteiligungskonzept, einen Kredit von 575'000 Franken zu beschliessen.

2 Ausgangslage

Die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) ist eines der wichtigsten touristischen Dienstleistungsunternehmen in unserer Region. Sie befördert jährlich rund 400'000 Fahrgäste. Der regionalpolitische und volkswirtschaftliche Nutzen ist gross. Wie rund 150 weitere Unternehmungen aus öffentlichem Verkehr und Tourismus, welche der Pensionskasse ASCOOP angeschlossen sind, ist sie wegen der misslichen Lage des Vorsorgewerkes unverschuldet in eine schwierige finanzielle Situation geraten. Sanierungsbeiträge von insgesamt 3 Prozent der versicherten Lohnsumme durch Arbeitgeber und Mitarbeitende konnten an dieser misslichen Lage nichts ändern.

Dank eigenen Anstrengungen, vor allem aber dank der Unterstützung der beiden Standortkantone, steht aus heutiger Sicht das für die Sanierung der Pensionskasse benötigte Kapital weitgehend zur Verfügung. Allerdings genügt die Liquidität nicht. Für die Zukunftssicherung stehen heute wegen des notwendigen Kraftaktes keine Mittel zur Verfügung. Deshalb müssen der Unternehmung zusätzliche Mittel zugeführt werden. In einem ersten Schritt wurde an der Generalversammlung vom 8. Juni 2009 genehmigtes Kapital von 560'000 Franken geschaffen, insbesondere zur Zeichnung durch Kleinaktionäre und Private. In einem zweiten Schritt ist an der Generalversammlung 2010 eine ordentliche Erhöhung des Aktienkapitals von 1'120'000 Franken um 2'240'000 Franken auf 3'360'000 Franken geplant.

3 Weitgehend erfolgte Bereinigung der Altlasten

Das Vorsorgewerk der URh bei der Pensionskasse ASCOOP wies per Ende 2008 einen Fehlbetrag von 4'288'392 Franken aus. Der Deckungsgrad belief sich auf 66,9 Prozent.

Die missliche Lage der Pensionskasse ASCOOP hat verschiedene Ursachen. Während Ende 2000 der Deckungsgrad noch bei 100 Prozent lag, sank dieser bis Ende 2004 auf 76,5 Prozent. Ein wesentlicher Grund war die Tatsache, dass die Kasse in den Jahren 1995 – 2004 nicht oder nicht genügend finanzierte Leistungen ausrichtete. Ein weiterer Grund waren Anlagenverluste in den Jahren 2001 und 2002. Dass die ab 2004 unter neuer Leitung ergriffenen Sanierungsmassnahmen zu wenig griffen, liegt hauptsächlich an der Entwicklung an den Finanzmärkten, von der alle Pensionskassen betroffen sind. Innerhalb der ASCOOP gehört das kleine Vorsorgewerk der URh mit 26 Aktiven und 26 Rentnern aufgrund seiner schlechten Bestandesstruktur zu den Werken mit einer überdurchschnittlichen Unterdeckung.

Angesichts des grossen Fehlbetrags von 4,3 Millionen Franken war eine Sanierung des Vorsorgewerkes aus eigener Kraft nicht möglich. Dank eigenen Anstrengungen, insbesondere aber dank einem Schuldenerlass der Kantone Schaffhausen und Thurgau von je 1,125 Millionen Franken sowie der Herabsetzung des Aktienkapitals um 1'120'000 Franken, hat die URh bis heute Rückstellungen für die Pensionskasse von 4'020'000 Franken gebildet.

Mit diesen Schritten steht aus heutiger Sicht das benötigte Kapital zur Sanierung des Vorsorgewerkes zur Verfügung. Allerdings genügt die Liquidität Ende 2009 nicht zur Ausfinanzierung. Deshalb soll der beabsichtigte Wechsel der Pensionskasse erst auf Ende 2010 erfolgen.

4 Finanzielle Zukunftssicherung (Kapitalbeschaffung)

4.1 Investitionsplanung und Planerfolgsrechnung

Zur finanziellen Zukunftssicherung benötigt die Schifffahrtsgesellschaft Mittel zur Finanzierung der notwendigen Investitionen. Ein «radikaler» Ansatz sah vor, die Abgeltungen seitens der Kantone und Gemeinden um mehrere Hunderttausend Franken zu erhöhen, damit die Unternehmung die Neubeschaffung von Schiffen zukünftig «aus eigener Kraft» finanzieren könnte. Beide Kantonsregierungen haben jedoch zum Ausdruck gebracht, dass eine Erhöhung der Abgeltung im dafür notwendigen Ausmass nicht möglich ist. In Aussicht gestellt wurde angesichts des 2010 erhöhten Leistungsangebotes und der gestiegenen Dieselölpreise eine Erhöhung der seit 2005 unveränderten Abgeltung von 225'000 Franken auf neu 300'000 Franken pro Jahr. Danach ergibt sich bei Zustimmung aller Beteiligten folgende Verteilung der Abgeltung:

<i>Abgeltungen an die URh</i>	<i>2009</i>	<i>ab 2010</i>
	<i>Franken</i>	<i>Franken</i>
Kanton Schaffhausen	77'870	106'470
Kanton Thurgau	42'130	56'870
Schweizerische Gemeinden	65'000	81'660
<u>Deutsche Körperschaften</u>	<u>40'000</u>	<u>50'000</u>
Total Abgeltung	225'000	300'000

Eine Abgeltung von 300'000 Franken entspricht in etwa sechs bis sieben Prozent eines Jahresumsatzes der Unternehmung von 4'600'000 Franken, das heisst die Eigenwirtschaftlichkeit beträgt rund 93 bis 94 Prozent. Dank dieser Abgeltung kann die Unternehmung im Durchschnitt mehrerer Jahre ein ausgeglichenes Resultat erwirtschaften und damit eigenwirtschaftlich betrieben werden. Allerdings genügen die Mittel nicht für die Finanzierung von neuen Schiffen.

Aufgrund dieser Vorgaben hat sich das Unternehmen für die Jahre 2010 – 2040 unter mehreren Varianten für eine sehr *konservative Investitionsplanung* entschieden, bei der grundsätzlich nur die zwingenden Investitionen getätigt werden. Ersetzt wird einzig von den Kursschiffen im Jahre 2020 das 1956 in Betrieb genommene kleinste Motorschiff «Stein am Rhein» nach 64 Betriebsjahren. Nach diesem Ersatz würde die Unternehmung über fünf von der Grösse her gleichwertige Kursschiffe verfügen. Zur Finanzierung des neuen Schiffes ist die Unterstützung der öffentlichen Hand erforderlich (Beilage 1: Investitionsplanung 2010 – 2040).

Die *Planerfolgsrechnung* basiert auf dem geplanten Kursangebot 2010, einem Dieselölpreis von 1.60 Franken pro Liter und der heutigen Flotte. Sie zeigt die starke Abhängigkeit der Unternehmensresultate von den «vier W» (Wetter, Wasserstand, Währung, Wirtschaftslage) sowie von der Energiepreisentwicklung. Für ein ausgeglichenes Resultat benötigt die URh über 380'000 Fahrgäste. Der Durchschnitt der letzten zehn Jahre beträgt 375'000 (Beilage 2: Planerfolgsrechnung).

4.2 Kapitalbeschaffung in zwei Schritten

Zur Verstärkung der finanziellen Basis und der Liquidität will das Unternehmen zusätzliches Kapital in zwei Schritten beschaffen, damit die anstehenden notwendigen Investitionen finanziert werden können. Als erstes steht die Modernisierung des Motorschiffes Thurgau an (vgl. Beilage 1, Investitionsplanung: Mittelbedarf von ca. 2,6 Millionen Franken).

4.2.1 Schaffung von genehmigtem Kapital im Jahr 2009 durch Eigenleistung

Zur Erhöhung der Flexibilität und Verstärkung der Liquidität haben die Aktionäre an der Generalversammlung vom 8. Juni 2009 als Sofortmassnahme die Schaffung von genehmigtem Kapital in der Höhe von 560'000 Franken beschlossen. Der Verwaltungsrat spricht damit gezielt potentielle Sponsoren und Investoren, aber auch mögliche Kleinaktionäre an. Privatpersonen und Kleinaktionäre haben bis zur Vorlage dieses Berichtes über 70'000 Franken gezeichnet.

4.2.2 Ordentliche Kapitalerhöhung im Jahr 2010

Die notwendigen Mittel zur Zukunftssicherung sollen weitgehend durch eine Kapitalerhöhung im Frühjahr 2010 aufgebracht werden. Der gewählte Zeitpunkt hat den Vorteil, dass die öffentliche Hand ihre Anteile vorher durch die zuständigen Organe beschliessen kann. Der Verwaltungsrat URh will der Generalversammlung 2010 eine Erhöhung des Aktienkapitals im Verhältnis 2 für 1 von 1'120'000 Franken um 2'240'000 Franken auf 3'360'000 Franken beantragen.

Die Gesellschaft hat dafür mit Unterstützung von Vertretern der Kantone folgendes Konzept für die Aktienübernahme ausgearbeitet.

Aktienübernahmekonzept mit doppelter Zuteilung an die öffentliche Hand					
Aktionäre nach Kategorien	Aktien heute à CHF 200 Anz.	Kapitalerhöhung 2010			
		Grund- Zuteilung à CHF 100 2:1 Anz.	Mehr- Zuteilung öff. Hand à CHF 100 Anz.	Aktien Zuteilung Total à CHF 100 4:1 Anz.	Erhöhungs- betrag CHF
<i>Private Aktionäre</i>	6'232	12'464	-9'936	2'528	252'800
<i>öffentliche Hand SH</i>	2'417	4'834	4'834	9'668	966'800
- davon Kanton	1'363	2'726	2'726	5'452	545'200
- davon Gemeinden	1'054	2'108	2'108	4'216	421'600
<i>öffentliche Hand TG</i>	2'143	4'286	4'286	8'572	857'200
- davon Kanton	1'173	2'346	2'346	4'692	469'200
- davon Gemeinden	970	1'940	1'940	3'880	388'000
<i>öffentliche Hand ZH / KN</i>	408	816	816	1'632	163'200
Total neue Aktien	11'200	22'400	0	22'400	2'240'000

Bei einer Zuteilung entsprechend der heutigen Beteiligung (vor Kapitalreduktion) wären durch die Aktionäre neue Aktien im Verhältnis 2 für 1 zu übernehmen (Grundzuteilung). Bei diesem Modell müssten die privaten Kleinaktionäre, welche heute über 56 Prozent des Aktienkapitals verfügen, einen Anteil von 1,2 Millionen Franken übernehmen. Dies ist praktisch unmöglich. Da die Zeichnung neuer Aktien auch angesichts der aktuellen Wirtschaftslage kaum aus wirtschaftlichen Gründen, sondern aus Sympathie zur Schifffahrt erfolgt, wird sich die Nachfrage der Bevölkerung nach neuen Aktien in Grenzen halten. Damit der Erfolg der Kapitalerhöhung dennoch sichergestellt werden kann, wird sich die öffentliche Hand verstärkt einbringen müssen.

Es wird deshalb vorgeschlagen, dass die beiden Kantone und die beteiligten Gemeinden ihren Anteil an der Erhöhung verdoppeln. Damit reduziert sich der Anteil der privaten Aktionäre. Die Kantone, Städte und Gemeinden übernehmen neue Aktien im Verhältnis von 4 für 1 (Grund- und Mehrzuteilung).

Zur Sicherstellung des Gelingens haben die Regierungen der beiden Standortkantone beschlossen, ihren Parlamenten Kredite leicht über dem auf sie entfallenden Anteil zu beantragen. Der Kanton Thurgau stellt Antrag auf einen Kredit von 500'000 Franken (statt 469'200 Franken), der Kanton Schaffhausen auf 575'000 Franken (statt 545'200 Franken).

In finanzieller Hinsicht ist die Beteiligung an der Aktienkapitalerhöhung an sich erfolgsneutral, d.h. der Ausgabe steht die Übernahme von neuen Aktien (Beteiligung des Verwaltungsvermögens) gegenüber. Aufgrund der Situation des Unternehmens sind die Aktien jedoch umgehend abzuschreiben. Die Beträge sind im Budgetentwurf 2010 eingestellt.

5 Erwägungen

Der Tourismusbranche kommt im Kanton Schaffhausen eine wesentliche volkswirtschaftliche und auch regionalpolitische Bedeutung zu. Aus der Sicht des Regierungsrates sind daher Vorhaben, die den hie-

sigen Tourismus aufwerten und das Image der Region verbessern, zu unterstützen, sofern sie sinnvoll und finanzierbar sind.

Die Schifffahrt auf Untersee und Rhein gehört zu den wichtigsten Trägern des Touristik- und Freizeitangebotes im Kanton Schaffhausen. Sie trägt zur Standortattraktivität der Region Schaffhausen bei. Rund 400'000 Passagiere jährlich bestätigen diese Aussage und nutzen das attraktive Angebot. Wie die Schifffahrt auf allen schweizerischen Gewässern zeigt, ist ein rein privat finanzierter Betrieb der Personenschifffahrt nicht möglich. Wegen des volkswirtschaftlichen Nutzens der Schifffahrt auf Untersee und Rhein besteht jedoch ein öffentliches Interesse am Erhalt und an der Weiterführung der URh. Mit der Unterstützung in Form von jährlichen Abgeltungen für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie mit Finanzbeihilfen bei Schiffsbeschaffungen legen die Anliegerkantone Schaffhausen und Thurgau sowie die Anliegergemeinden ein klares Bekenntnis zu einer gesunden Rheinschifffahrt ab. Die URh erwirtschaftet mit ihren Leistungen gute Deckungsbeiträge. Die Beiträge der öffentlichen Hand betragen neu rund sechs Prozent des Jahresumsatzes, was die hohe Eigenwirtschaftlichkeit unterstreicht. Die beabsichtigte Erhöhung der Abgeltung ist gerechtfertigt und stellt mittelfristig sicher, dass die Unternehmung die auf sie zukommenden grösseren Unterhaltsaufwendungen aus eigener Kraft finanzieren kann.

Aufgrund der generellen Markt- und Strukturbedingungen («vier W»), welche die Personenschifffahrt auf dem Rhein kennzeichnen und immer wieder zu Betriebsunterbrechungen führen, ist die URh zur Aufrechterhaltung des Angebotes auch langfristig auf massvolle Beiträge der öffentlichen Hand angewiesen. Die Markterträge reichen nicht aus, sämtliche für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb notwendigen Mittel zu erwirtschaften. Insbesondere kann die URh aus dem eigenen Cash Flow keine Rückstellungen für den Ersatz oder die Neubeschaffung von Schiffen bilden. Sie muss deshalb zum entsprechenden Zeitpunkt wieder an die Kantone gelangen. Insofern ist festzustellen, dass ein attraktives Personenschifffahrtsangebot auf Untersee und Rhein ohne einen Beitrag des Kantons nicht zu erreichen ist.

In der derzeitigen Situation geht es darum, der Unternehmung den durch die Ausfinanzierung der Deckungslücke bei der Pensionskasse entstehenden Liquiditätsabfluss durch neue Mittel wieder zu ersetzen. Der Regierungsrat ist bereit, durch Beteiligung an der Kapitalerhöhung im Umfang von 575'000 Franken dazu beizutragen, dass das unverschuldet vor einem Liquiditätsengpass stehende Unternehmen seine Leistungen weiterhin im Interesse der Tourismusregion Schaffhausen erbringen kann. Das Liquiditätskorsett der Unternehmung ist auch nach der Aktienkapitalerhöhung dünn, wenn berücksichtigt wird, dass neben den Mitteln für die Ausfinanzierung des Vorsorgewerkes Mittel von ca. 2,6 Millionen Franken für die Modernisierung des MS Thurgau benötigt werden und die betriebliche Liquidität anfangs Jahr zumindest 1,0 Millionen Franken betragen sollte, da im ersten Quartal jeweils wenig Einnahmen eingingen, die Saläre aber dennoch anfallen.

*Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren*

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Beratung der Vorlage einzutreten und dem angefügten Beschlussentwurf zuzustimmen.

Schaffhausen, 18. August 2009

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Rosmarie Widmer Gysel

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

**Beschluss
über die Beteiligung des Kantons Schaffhausen an der
Aktienkapitalerhöhung der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft
Untersee und Rhein 2010**

vom

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst:

1.

¹ Für die Beteiligung des Kantons an der Kapitalerhöhung 2010 der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein wird ein Kredit von 575'000 Franken bewilligt.

² Der Regierungsrat wird ermächtigt, die zusätzlichen Aktien zu gegebener Zeit zu zeichnen.

2.

Dieser Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und tritt am Tage seiner Publikation in Kraft.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Die Sekretärin:

Investitionsplanung 2010 - 2040

Variante: Ein neues Schiff

Investitionen nach Objekten	Baujahr	Vorhaben	Jahr	Investitionen	
				1'000 CHF	Total 1'000 CHF
MS Munot	1998	Erneuerung Einrichtung	2017	100	1'250
		Neumotorisierung und Ersatz	2033	750	
		Erneuerung Einrichtung	2037	100	
		Rostsanierung	2038	100	
		Erneuerung Decksboden	2038	200	
MS Arenenberg	1983	Ersatz Kupplungen	2011	70	2'120
		Ersatz Einrichtung Saal/Mitteldeck	2015	700	
		Rostsanierung	2015	100	
		Neue WC-Anlage inkl. neuer Leitungen und neuer Tanks	2015	300	
		Neumotorisierung und Anpassung der Steuerung	2019	850	
		Erneuerung Einrichtung	2035	100	
MS Schaffhausen	1970	Neumotorisierung	2021	750	1'130
		Erneuerung Einrichtung	2022	100	
		Erneuerung Decksboden	2037	180	
		Rostsanierung	2037	100	
MS Thurgau	1965	Totalerneuerung Technik, Einrichtung, Rostsanierung, Decksanierung	2011	2'600	2'700
		Erneuerung Einrichtung	2036	100	
MS Stein am Rhein	1956/ 2020	Neubau (Ersatz)	2020	7'000	7'000
MS Konstanz	1925	Neumotorisierung und techn. Erneuerung	2033	550	550
Werft Langwiesen	1965	Installationen und Einrichtungen	2013	500	1'000
		Dachsanierung	2016	500	
Stockwerkeigentum Freier Platz	1989	Erneuerung Einrichtung	2020	50	50
Investitionen total					15'800

Investitionen nach Perioden	Schwergewicht	Total 1'000 CHF
Periode 2010 - 2014	Totalerneuerung MS Thurgau	3'170
Periode 2015 - 2020	Erneuerung MS Arenenberg und Ersatz MS Stein am Rhein	9'600
Periode 2021 - 2024	Erneuerung MS Schaffhausen	850
Periode 2025 - 2029		0
Periode 2030 - 2034	Neumotorisierung MS Munot und MS Konstanz	1'300
Periode 2035 - 2039	Erneuerung Einrichtungen und Schiffsböden div. Schiffe	880
Investitionen total		15'800

Planerfolgsrechnung

Annahmen: Leistungsangebot 2010 und Erträge von Fr. 10.80/Fahrgast
Abschreibungen und Zinsen im bisherigen Rahmen

1. Betriebsaufwände und Betriebserträge ohne Abschreibungen und Zinsen

Kennzahlen	Varianten	Dieselölpreis			
		SFr. 1.60	SFr. 2.00	SFr. 2.50	SFr. 3.00
Aufwand					
Personal		2'910	2'910	2'910	2'910
Unterhalt		350	350	350	350
Diesel		300	420	570	720
übriger Sachaufwand		600	600	600	600
Betriebsaufwand brutto		4'160	4'280	4'430	4'580
Nebenertrag		200	200	200	200
Betriebsaufwand netto		3'960	4'080	4'230	4'380
Einnahmen Kursverkehr					
Fahrgäste:	370'000	4'000	4'000	4'000	4'000
Fahrgäste:	380'000	4'100	4'100	4'100	4'100
Fahrgäste:	390'000	4'210	4'210	4'210	4'210
Fahrgäste:	400'000	4'320	4'320	4'320	4'320
Betriebsergebnis vor Abschreibungen und Zinsen					
Fahrgäste:	370'000	40	-80	-230	-380
Fahrgäste:	380'000	140	20	-130	-280
Fahrgäste:	390'000	250	130	-20	-170
Fahrgäste:	400'000	360	240	90	-60

2. Notwendige Abgeltungen für ausgeglichenes Unternehmensergebnis

Kennzahlen	Varianten	Dieselölpreis			
		SFr. 1.60	SFr. 2.00	SFr. 2.50	SFr. 3.00
Abschreibungen/Zinsen		-470	-470	-470	-470
Notwendige Abgeltung					
Fahrgäste:	370'000	430	550	700	850
Fahrgäste:	380'000	330	450	600	750
Fahrgäste:	390'000	220	340	490	640
Fahrgäste:	400'000	110	230	380	530