

«Jeder SGVler kennt heute die Strategie und weiss, wie wichtig die ist»



Zum Rücktritt aus dem Verwaltungsrat einen markanten Schlusspunkt gesetzt: Florian Russi war Präsident der Baukommission für das neue Motorschiff Diamant, das Massstäbe setzt. Bild: Josias Clavadetscher

Vierwaldstättersee Nach zwölf Amtsjahren ist Florian Russi, Brunnen, diese Woche aus dem Verwaltungsrat der SGV zurückgetreten. Den grossen Schlusspunkt setzte er als Präsident der Baukommission für das eindrückliche neue Schiff Diamant.

«Die Dampfer wirken wie Magnete.»

«Dieser See ist etwas ganz Besonderes.»

MIT FLORIAN RUSSI SPRACH JOSIAS CLAVADETSCHER

2005 sind Sie in den Verwaltungsrat der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) gewählt worden. Wie ist das gelaufen?

Der damalige SGV-Vizepräsident Hansruedi Schurter hat mich gekannt und mich angefragt, ob ich bereit wäre, dieses Mandat zu übernehmen. Die SGV hat damals jemanden gesucht, der den oberen Seeteil vertreten und etwas von Technik verstehen sollte.

Sie sind im Urserental aufgewachsen. Wie kommt ein Bergler dazu, sich aufs Wasser zu wagen?

Ich bin definitiv ein Bergler, das stimmt. Mit der Wohnsitznahme in Brunnen habe ich mich sofort für den See begeistert und mich sehr mit der Schifffahrt befasst. Mich haben die Dampfer, ihre Geschichte und die Schifffahrt, oder die Schiffbautechnik generell, interessiert. Ich habe alle einschlägigen Bücher über die SGV gelesen.

Wie ist es mit der Hochsee?

Ab und zu trifft man mich auch auf dem Meer an, aber leider nicht allzu viel. Ich war auch schon auf Kreuzfahrt auf dem Mittelmeer, muss aber sagen, dass der Massenbetrieb nicht so mein Ding ist. Hingegen habe ich selber ein Motorboot, das mir viel Freude macht, ich bin viel auf dem See. Ich bin ein Motorbötler.

Was ist das Spezielle am Vierwaldstättersee?

Die unvergleichliche Gegend, diese fjordähnliche Landschaft. Der See sieht überall anders aus. Dazu kommt, dass die Wetterbedingungen mit dem Föhn oder dem Wester ganz speziell sind. Dieser See ist etwas ganz Besonderes.

Am Mittwoch ist Stephan Grau als Ihr Nachfolger gewählt worden. Damit ist der obere Seeteil nicht mehr im Verwaltungsrat der SGV vertreten.

Leider. Stephan Grau ist CEO der Metallbaufirma Josef Meyer Stahl und Metall AG in Emmen. Hingegen ist Schwyz immer noch in der Leitung vertreten, weil neu Marie-Helen Suter in den Verwaltungsrat gewählt worden ist. Sie ist in Brunnen aufgewachsen, wo auch ihre Eltern wohnen. Sie selber war einige Zeit bei der Schwyzer Kantonalbank tätig, wohnt heute in Küssnacht und ist beruflich Personalchefin der Balgrist-Gruppe.

Wie stark nimmt man im SGV-Verwaltungsrat Rücksicht auf die Kantone und die Anliegen der Ufergemeinden?

Die SGV ist ein betriebswirtschaftlich geführtes Unternehmen. Deshalb sind 2005 mit der Verkleinerung des Verwaltungsrats die fachlichen Qualifikationen der einzelnen Verwaltungsräte in den Vordergrund gerückt, die Kantonsvertretungen wurden aufgegeben.

Diversifizierung könnte auch heissen, dass die SGV Zusammenschlüsse mit anderen touristischen Betrieben sucht. Zum Beispiel mit den Rigi Bahnen oder der Treib-Seelisberg-Bahn.

Das haben wir uns überlegt, gerade im Zusammenhang mit der Kapitalaufstockung, welche die Rigi Bahnen AG aufgelegt hat. Nach sehr genauer Prüfung sind wir aber davon weggekommen, Mitinvestor zu werden. Im operativen Bereich arbeiten wir mit der Rigi eng zusammen, wie auch mit den Pilatus-Bahnen. Das sind für uns sehr wichtige strategische Partner. Sonst aber konzentrieren wir uns auf den See. Bei der Treib-Seelisberg Bahn ist unser Direktor Mitglied des Verwaltungsrats. Mehr ist auch dort nicht geplant.

Ist es auch denkbar, dass die SGV andere benachbarte ÖV-Betriebe an Land übernimmt oder mit ihnen kooperiert? Mit der Auto AG Schwyz oder der Auto AG Rothenburg?

So etwas war bisher noch nie Gegenstand von strategischen Überlegungen. Hingegen haben wir neu die Bürgenstock Express AG als hundertprozentige SGV-Tochter gegründet. Sie wird künftig die Verbindung von Luzern nach dem Bürgenstock garantieren. Dazu wird ein schnelles Schiff gebaut, das dann im Stundentakt verkehren wird, fast rund um die Uhr.

Die SGV erhält keine öffentlichen Gelder.

Es werden nur an einzelne wenige Kurse öffentliche Betriebsbeiträge ausgerichtet. So an die Kurse BrunnenTreib oder Vitznau–Luzern, weil diese von Schülern und Angestellten auf ihrem Arbeitsweg benützt werden.

Wenn das so ein tolles Unternehmen ist, dann stellt sich die Frage, wieso Sie zurückgetreten sind?

Im SGV-Verwaltungsrat gilt eine Amtszeitbeschränkung. Nach zwölf Jahren ist Schluss. Ich «muss» aufhören. Wobei ich auch ohne Amtszeitbeschränkung vermutlich zurückgetreten wäre. Zwölf Jahre sind in einem Unternehmen eine lange Zeit. Zudem tut es gut, wenn irgendwann wieder frische Leute antreten. Dazu kommt, dass das Projekt «Diamant», das ich leiten durfte, jetzt ebenfalls fertig geworden ist. Der Zeitpunkt für einen Rücktritt ist also ideal. Es war für mich eine sehr interessante und spezielle Zeit, in der viel gelaufen ist. Bei meinem Amtsantritt 2005 erreichte die SGV einen Umsatz von 28 Mio. Franken, jetzt sind es knapp 70 Mio. Franken, der Cashflow ist von 1,8 auf 9 Mio. Franken gestiegen. Mit 2,4 Millionen Passagieren im Jahr ist die SGV heute die grösste Schifffahrtsgesellschaft der Schweiz.

In den Uferorten kennt man das Stationspersonal, dann einige Kapitäne, Schiffsführer, Matrosen. Aber kennt man auch den Verwaltungsrat?

Leute, die mich sonst schon kennen, haben mich immer wieder auf das Mandat angesprochen. Aber da ich die Öffentlichkeit nicht suche und lieber im Hintergrund «chrampfe», haben sich die Kontakte im Rahmen gehalten.

Mit dem Vorteil, dass man nicht laufend auf Fehler und Mängel angesprochen wird.

Das sehe ich anders. Einmal ist jemand auf mich zugekommen und hat darauf hingewiesen, dass die Salatsauce beim Essen auf dem Schiff zu scharf gewesen sei. Ich habe mich dieser Reklamation angenommen, denn letztlich zeigte das die Identifikation mit der SGV.

Trifft man Sie häufig auf den SGV-Schiffen an?

Ich gehe sehr oft an Bord, mindestens alle zwei Wochen einmal.

Dann salutiert die Mannschaft?

Die kennen mich natürlich, freuen sich, und meistens gibt es einen Kaffee. Der Teamgeist ist sehr gut. Die ganze Firma hat einen riesigen Wandel hinter sich, was auch Diskussionen zur Folge gehabt hat. Aber heute kennt jeder SGVler die Strategie und weiss, wie wichtig diese für den Erfolg ist. Das Personal ist freundlich und macht einen tollen Job. Die Firma ist enorm gut aufgestellt.

Zur Person

03. Juni 2017, 00:00

Name: Florian Russi

Geburtsdatum: 4. März 1963

Wohnort: Brunnen

Beruf: Unternehmer/Garagist

Hobbys: Seefahrt, Sport, Technik

Lieblingsessen: was Sandra kocht

Lieblingsgetränk: Panaschee

Lieblingsferienort: Brunnen

Lieblingstier: unsere Hauskatze

Zum Abschied ein neues Motorschiff

03. Juni 2017, 00:00

Brunnen Nach zwölf Jahren ist diese Woche Florian Russi, Brunnen, aus dem Verwaltungsrat der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) zurückgetreten. Zuletzt hat er die wichtige Baukommission für das neue MS Diamant geleitet, ein grösseres «Geschenk» hätte er sich zu seinem Abschied gar nicht vorstellen können. Zum neuen Schiff, zu all den Attraktionen dieses Neubaus, zum Erfolg, zur Entwicklung und zur Zukunft der SGV äussert sich Russi im heutigen Samstagsgespräch. (red) 9

«Wir wollten ein neuartiges Schiff»

Das neue Motorschiff Diamant ist eine eigentliche Attraktion, mit fünf Decks, 1100 Plätzen, Aussichtskanzel, Nautilus-Raum unter der Wasserlinie, Wasserbad und Kompass-Lounge, die sich dreht. Dazu kommt das Kreuzfahrt-Feeling. Wer hatte all diese Ideen?

Der SGV-Verwaltungsrat hat entschieden, dass man ein grosses Schiff will, das Kapazitäten bringt, neuartig sein muss und das Publikum anzieht. Den nostalgischen Dampfern wollten wir etwas Topmodernes zur Seite stellen. Das Schiff ist eine eigene Entwicklung unserer Shiptec AG und wurde von ihr gebaut.

Neu ist auch der Antrieb?

Das MS Diamant besitzt einen sehr ökonomischen Hybrid-Antrieb. Das Schiff kann entweder elektrisch, nur mit dem Dieselmotor oder kombiniert fahren. Beim Abbremsen werden zudem die Batterien durch Rekuperation aufgeladen. Es ist das erste Hybrid-Schiff der Schweiz

und auch das erste klimaneutrale Kurschiff in der Schweiz.

Aber das «Chämi» fehlt?

Es gibt kein Kamin mehr. Der Diesel-Auspuff ist unter Wasser, wie bei vielen anderen Schiffen auch.

Wie hat die Branche reagiert? Gibt es bereits Interessenten, die ebenfalls eine «Diamant» möchten?

Die SGV ist sehr interessiert, ein derartiges oder ähnliches Schiff auch für andere Seen zu bauen. Es haben sich Interessenten gemeldet. Letztlich ist es aber eine Preisfrage. Die «Diamant» hat etwa 15,5 Mio. Franken gekostet.

Der grosse Test für alle Schiffe ist der Föhn auf dem Urnersee?

Dieser Test ist absolviert und wurde sehr gut bestanden. Das Schiff liegt perfekt im Wasser und hat ein exzellentes Wellenbild am Heck.

Das Schiff wird momentan vom Pub-

likum regelrecht «erstürmt».

Das ist das Wichtigste von allem. Wenn ein Schiff vom Publikum angenommen wird, dann ist dies das grösste Kompliment. Auch gibt es schon viele Buchungen für Extrafahrten. Letztlich geht es ja auch darum, dass wir mit diesem Schiff Geld verdienen können.

Wann wird das nächste Schiff gebaut?

Das steht bereits im Bau, ein Katamaran, welcher die neue Verbindung Luzern-Bürgenstock bedienen wird. Sobald darauf die Werfthalle frei wird, geht es an die Totalrevision der «Stadt Luzern».

Wird irgendwann auch ein neues Dampfschiff gebaut?

Das wär ein sehr mutiger Ansatz. Technisch wäre es wahrscheinlich möglich, nur fehlt dafür heute die Baukultur. Eine Dampfmaschine, wie sie in unseren fünf Dampfern in Betrieb steht, die kann man heute schlichtweg nicht mehr bauen. Das Know-how fehlt, zudem könnte man so etwas gar nicht mehr bezahlen.