

# «Winterfahrten werden wir forcieren»

Rekordjahr, Obersee-Frust, Gipfelschiff-Streit, neues Hightech-Schiff: Die ZSG sorgt für Gesprächsstoff. Direktor Hans Dietrich über heutiges und künftiges Fahrwasser seines Unternehmens.

Interview Andreas Schürer und Hans-Heiri Stapfer

Herr Dietrich, sind Sie ein Schiff-Fan – oder könnten Sie genauso gut Direktor eines Busunternehmens sein?

Ich bin mit Leib und Seele Direktor der Zürichsee-Schiffahrt. Ich könnte mir schon vorstellen, Direktor eines Busbetriebs zu sein – aber nicht mit derselben Begeisterung.

Und wie kommt ein Bündner zur Leidenschaft für die Zürichsee-Schiffahrt?

Ursprünglich war ich kein leidenschaftlicher Schiffer, sondern 20 Jahre lang bei der Swissair. 1995 suchten sie hier einen Direktor. Ich habe mich in die Thematik hineingearbeitet. Je länger, desto mehr bin ich begeistert von der Schiffahrt und dem Darumherum.

Auf welches Schiff in Ihrer Flotte sind Sie besonders stolz?

Auf das MS «Albis». Es war das erste der fünf Schiffe, das ich von Anfang an mitgestalten konnte. Ähnlich ans Herz wächst mir das Schiff mit Projektname «MS 700», das im Februar fertig wird. Das ist einmalig. Dieses 700-Personen-Schiff mit seiner kompletten Verglasung, dem Lichtspiel und der geschwungenen Treppe setzt in der Schweizer Schiffahrt neue Massstäbe.

Das Geschäft läuft gut. Dieses Jahr zeichnet sich ein Passagierrekord ab.

Das stimmt. Wenn wir mit durchschnittlichen November- und Dezemberzahlen rechnen, erreichen wir im Jahr 2006 1 573 073 Passagiere – rund 10 000 mehr als im Rekordjahr 2003. Enorm zugelegt haben wir im Bereich der Erlebnis- und Gastronomiefahrten, unseren so genannten Traumschiffen.

Wo sehen Sie Wachstumspotential?

Ganz klar im Winter. Darum bauen wir für 9,5 Millionen Franken das neue Schiff. Mit dem MS «700» werden wir ab dem Winter 2007/08 das Angebot stark ausbauen können. Geplant ist unter anderem auch im Winter ein regulärer Kurs von Zürich nach Rapperswil und zurück. Ob dieser Kurs täglich oder nur am Sonntag verkehren wird, ist noch offen. Zudem werden wir die Erlebnis- und Gastronomiefahrten im Winter forcieren. Die Fondue-Schiffe zum Beispiel laufen hervorragend. Wir sind immer ausgebucht und können keine Laufkundschaft aufnehmen. Die heutigen «Albis»-Klass-Schiffe bieten Platz für 110 bis 120 Bankettplätze, das MS «700» für rund 250.



«Im Winter haben wir noch grosses Wachstumspotential»: Hans Dietrich, Direktor der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft. (Manuela Merk)

Und Sie sind sicher, dass die Leute auch im Winter Schiff fahren wollen?

Wir sehen da grosses Wachstumspotential, ja. Auch im Winter gibt es schöne Tage. Und der Zürichsee hat auch seinen Reiz, wenn es regnet, blitzt oder schneit. Das wollen wir vermitteln. Gegenüber dem Vierwaldstättersee zum Beispiel bietet der Zürichsee im Winter einen grossen Vorteil: Man fährt nie durch das Dunkel, sondern immer mit Blick auf beleuchtete Ufer. Diesem Vorteil wollen wir mit der Konzeption des neuen Schiffes Rechnung tragen – mit der Verglasung vom Boden bis zum Deck.

Wenig befahren wird der Obersee – obwohl die wenig überbaute Uferlandschaft reizvoll ist. Wird die ZSG bald mehr in den Obersee vorstossen?

Leider nein. Wir haben den Obersee-Gemeinden ein gutes Angebot gemacht. Wir wollten das MS «Glärnisch», das in unserer Werft in Zürich-Wollishofen dem «MS 700» weichen muss, in Rapperswil stationieren und von dort aus Rundfahrten um die Insel Ufenau und in den Obersee anbieten. Das Projekt ist bekanntlich daran gescheitert, dass Rapperswil-Jona nicht bereit war, für eine zweijährige Versuchszeit 2007 und 2008 je 120 000 Franken dazu beizutragen. Alle anderen Obersee-Gemeinden hatten Unterstützung bereits zugesagt.

Warum hätten die Obersee-Gemeinden einen Ausbau des ZSG-Angebots subventionieren sollen?

Der Obersee ist heute schlecht erschlossen, obwohl er attraktiv ist. Unser Problem in diesem Zusammenhang ist, dass wir im Kursbereich in den Zürcher Verkehrsverbund integriert sind. Wenn wir ab Rapperswil in den Obersee operieren, fahren wir entweder im Kanton St. Gallen oder im Kanton Schwyz. Dann sagt der Zürcher Verkehrsverbund aber mit Recht: «Das ist ausserhalb unseres Hoheitsgebiets, da müssen die dortigen Gemeinden für eine anfängliche Defizitdeckung aufkommen.» Nach dem Nein von Rapperswil-Jona rückt die Obersee-Erschliessung nun leider in weite Ferne: Das MS «Glärnisch», das dazu vorgesehen war, mussten wir verkaufen.

Haben Sie dieses Schiff nicht zu früh verkauft – demonstrativ?

Nein. Wir hatten keine andere Wahl. Wir haben hier in der Werft in Wollishofen wegen des neuen Schiffs keinen Platz mehr.

Sie hätten auch die Werft in Wollishofen ausbauen können.

Wo? Wenn es ginge, hätten wir das gemacht. Aber es ist nicht möglich, definitiv. Mit unseren 17 Schiffen haben wir den Spielraum ausgeschöpft.

Wachsen wollen Sie unter anderem durch den Ausbau der Traumschiffe. Die ZSG hat aber auch einen Transportauftrag.

Sie haben Recht: Auf uns prallen verschiedenste Bedürfnisse. Klar ist: Wir haben ein Transportauftrag zu erfüllen, basta. Alles, was wir daneben machen, passiert um diesen Auftrag herum.

Aber wirtschaftlich gesehen ist es so: Die Touristen und Ausflügler sind bedeutend wichtiger als der Fahrgast, der von Wädenswil nach Stäfa will.

Nein, keinesfalls. Wir leben von allen Fahrgästen. Der Zürcher Verkehrsverbund kauft uns eine Leistung ab – da sind wir in der Kursfahrt etwas schuldig.

Ein Thema, das diese Diskussion aufbrannt liess, ist die Streichung des Gipfelschiffs – des Frühkurses, der Pendler vom linken und rechten Ufer nach Zürich brachte. Der Vorwurf lautet: «Die ZSG ist mehr für die Touristen da.»

Das ist völlig falsch. Diese Kritiker wollen nicht zur Kenntnis nehmen, dass wir nicht nur den Frühkurs streichen, sondern am Abend eine weitere Rundfahrt einführen. Wir fahren vom Zürcher Bürkliplatz die genau gleichen Stationen an – Thalwil, Erlenbach und Küsnacht. Unsere Erhebungen zeigen: 85 bis 90 Prozent der Gäste, die diese Rundfahrten nutzen, sind Leute aus der Stadt und der Agglomeration – keine Touristen. Am Abend haben bedeutend mehr Leute die Möglichkeit, unser Angebot zu nutzen, weil das Schiff ab Zürich und wieder zurück fährt.

Küsnacht, Erlenbach und Thalwil haben gegen die Streichung Rekurs eingelegt. Das Defizit könnte eventuell durch Gelder der öffentlichen Hand und privater Sponsoren gedeckt werden. Ist aus Ihrer Sicht das letzte Wort gesprochen?

Der Rekurs ist hängig. Darum möchte ich mich zu dieser Frage nicht äussern. Ich warte ab, was der Regierungsrat entscheiden wird – und hoffe, dass er das möglichst bald tun wird.

Warum nehmen Sie nicht den «Fünfer und das Weggli» – die lukrative Abend-

fahrt und das subventionierte Gipfelschiff?

Dazu fehlt uns das Personal. Wir können nur eine dieser Fahrten durchführen – aus arbeitsrechtlichen Gründen. Bis jetzt haben wir der ersten kleinen Rundfahrt das Gipfelschiff vorgeschoben. Dem Kurs noch eine Rundfahrt anhängen können wir aber nicht: Die Crew hätte dann eine Arbeitszeit von über 13 Stunden, was gesetzlich nicht zulässig ist.

«Die Erschliessung des Obersees ist leider in weite Ferne gerückt»

Mit Ansprüchen konfrontieren Sie auch die Liebhaber traditioneller Schiffe. Wie halten Sie es mit der Nostalgie?

Wir sagen Ja zur Nostalgie, sonst hätten wir nicht die beiden Raddampfer für mehr als vier Millionen samiert, mit Spenden, aber auch mit Eigenmitteln. Wir verlangen auch nicht höhere Preise für Fahrten auf Nostalgieschiffen.

Wie lange können die Schiffe noch im Einsatz bleiben – die «Stadt Zürich» hat Baujahr 1909, die «Stadt Rapperswil» 1914?

So lange man Ersatzteile beschaffen oder selber herstellen kann. Der nächste Eingriff steht übrigens bevor: In drei bis fünf Jahren müssen wir die Dampfmotoren sanieren. Das wird laut unserem Finanzplan etwa zwei Millionen Franken kosten. Das Ziel bleibt aber klar: Wir wollen diese beiden Dampfschiffe erhalten.

## Zur Person

Hans Dietrich ist seit 1995 Direktor der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft. Zuvor arbeitete er 20 Jahre lang für die Swissair – in den Abteilungen Finanzen, Informatik, Marktforschung und zuletzt als Leiter des Terminals B. Aufgewachsen ist Dietrich im bündnerischen Andiast im Vorderrheintal, seine Muttersprache ist Rätoromanisch. Heute wohnt er in Enbrach. Dietrich ist 51 Jahre alt, verheiratet und Vater zweier Töchter. Seine Hobbys sind Skifahren, Snowboarden und Töfffahren. (zsz)

# Die ZSG setzt auf Partikelfilter

Die ZSG rüstet für 1,3 Millionen Franken die ganze Flotte mit Partikelfiltern aus.

Herr Dietrich, versuchsweise haben Sie letzten Winter die Motoren von vier Schiffen mit Partikelfiltern ausgerüstet. Was ist das Resultat?

Die Erfahrungen sind sehr positiv – allen Unkenrufen zum Trotz. Diesen Winter werden wir weitere sechs Schiffe umrüsten, den Winter darauf die restliche Flotte. Ab der Sommersaison 2008 werden damit alle unsere Schiffe mit Partikelfiltern ausgerüstet sein, mit Ausnahme der beiden Dampfschiffe. Insgesamt kostet uns das rund 1,3 Millionen Franken.

Warum diese Investition – eine gesetzliche Verpflichtung gibt es noch nicht?

Wir haben das in Zusammenarbeit mit dem Zürcher Verkehrsverbund getan. Die Dieselmotoren der Busse werden auch umgerüstet. Es stimmt, dass es noch keine gesetzliche Verpflichtung gibt. Es ist aber eine Frage der Zeit, bis diese eingeführt wird – und dann werden wir auf der guten Seite stehen. Vielleicht heisst es zum Beispiel bald, dass Fahrzeuge, die nicht mit Partikelfiltern ausgestattet sind, für Diesel weniger Zollrückerstattung erhalten.

Bringen denn die Partikelfilter der Umwelt tatsächlich etwas?

Ja, definitiv. Der Russausstoss ist bei unseren vier Testschiffen um 99,5 Pro-

zent zurückgegangen. Mit anderen Worten: Man kann über dem Auspuff ein weisses Tuch ausbreiten – und es bleibt weiss. Eine Folge davon ist auch, dass die Verschmutzungen rund um den Auspuff wegfallen.

Über eine Million Franken geben Sie für die Partikelfilter aus. Kosten verursachen auch die höheren Treibstoffpreise. Spürbar? Schmerzhaft?

Spürbar. Mittlerweile zahlen wir für Treibstoff jährlich rund 1,4 Millionen Franken. 1999 waren es nur rund 700 000 Franken. Relativierend muss ich hinzufügen: Den meisten Treibstoff brauchen wir im Kursbereich – und können ihn über den Zürcher Verkehrsverbund abrechnen. (asü/sta)