

Yachtbau in der Schweiz – ist das möglich?

von Martin Gusset und Thomas Husemann*

Gemäss Branchenkennern gibt es in der Schweiz rund 300 Betriebe, deren Geschäftstätigkeit auf den Bau, Verkauf und Unterhalt von Booten und Yachten ausgerichtet ist. Diese Betriebe beschäftigen ca. 1'500 Mitarbeiter und erzielen einen Jahresumsatz von rund 250 Mio. Die meisten Betriebe beschränken ihre Aktivitäten auf den Vertrieb von importierten Booten und Yachten sowie den damit verbundenen Service und Unterhalt. Es gibt nur noch wenige Werften, die eine inländische Produktion von Booten oder Yachten aufrechterhalten. In diesen Werften werden rund 350 Einheiten pro Jahr produziert, ein Grossteil davon sind Spezialboote für Arbeitseinsätze oder den Personentransport (Gondeln, Fischer- und Fährboote).

Der Yachtbau hat in den letzten Jahrzehnten einen massiven Strukturwandel erlebt. Aus der einst sehr handwerklich und noch recht lokal orientierten Branche ist ein internationaler Industriebereich geworden. Wer heute neue Yachten verkaufen will, kann in dieser Branche eigentlich nur noch überleben, wenn er fähig ist, auf der Grundlage neuester Konstruktions- und Fertigungstechniken eine industrielle Serienproduktion aufzuziehen. Die Schweiz ist kein wettbewerbsfähiger Standort für solch eine industrielle Produktion von Booten und Yachten. Deshalb werden praktisch alle neuen Sportboote, welche heutzutage auf Schweizer Seen anzutreffen sind, aus dem Ausland importiert.

Ein paar ganz wenige Schweizer Werften haben es dennoch geschafft, zu zeigen, dass es Ausnahmen von dieser Regel gibt. Sie haben bewiesen, dass es im exklusiven Luxussegment für Sportboote noch Marktnischen gibt, in denen auch Schweizer Werften mit qualitativ hochwertigen, individuellen Massanfertigungen erfolgreich sein können. Dazu gehören die klassischen Motorboote von Boesch, Pedrazzini, Rapp Boote sowie Yachten und Motorboote von der Bootswerft Heinrich.



Die Bootwerft Heinrich vom Bodensee eignet sich als exemplarische Fallstudie für Betriebswirte, Bootsbauer und Yachtdesigner, um aufzuzeigen wie mit Innovation, dem Einsatz von modernsten Materialien und Techniken, unternehmerischem Flair, Kundenorientierung und soliden betriebswirtschaftlichen Prinzipien der Yachtbau in der Schweiz funktionieren kann, und wie die handwerkliche Yachtbautradition zur neuen zeitgemässen Berufung werden kann. Die Gründung der Werft erfolgte vor rund 70 Jahren. Das ursprüngliche Tätigkeitsgebiet war auf den Bau und Unterhalt von klassischen Holz-Segelyachten ausgerichtet. Um die Jahrtausendwende hatte die Werft sowohl mit einer wirtschaftlichen Flaute wie auch mit innerfamiliären Nachfolgeproblemen zu kämpfen. Dies hatte eine schmerzhaft Umstrukturierung mit Besitzwechsel zur Folge.

Der neue Besitzer, ein Betriebswirt, Unternehmensberater und passionierter Segler aber ansonsten zunächst noch ohne Branchenerfahrung, stürzte sich in ein Wagnis mit ungewissem Ausgang. Er war jedoch besessen von der Vision, Tradition und High-Tech im handwerklichen Yachtbau zu vereinen und dies auch zu einem kommerziellen Erfolg zu führen. Zur Zeit der Restrukturierung des Werftbetriebes vor nunmehr 16 Jahren hatte die Werft noch 4 Mitarbeiter, heute sind es 17. Der Betrieb gehört damit inzwischen zu den Grossen dieser Branche in der Schweiz und ist sogar im Export von Sportbooten und Bauteilen erfolgreich. Denn neben kompletten Booten und Yachten werden in einer Schwesterfirma auch Compositbauteile produziert und exportiert. Dies zeigt, dass das Knowhow und die Fertigkeiten eines Schweizer Yachtbauers auch ausserhalb des Nautic-Bereichs begehrt sein und internationale Anerkennung erlangen kann.



Wo früher nur Holz und Lack verarbeitet wurde, sind heute High-Tech-Materialien wie Carbon eine Selbstverständlichkeit. Die Werft hat sich ein einzigartiges internes Knowhow in der entsprechenden Verarbeitung aufgebaut und mächtig in die Verarbeitungstechnik sowie Infrastruktur investiert. 3D-CNC-Fräsen, Vakuum-Infusions-Anlagen, Kühlanlagen und ein grosser Composit-Backofen gehören inzwischen zur Ausstattung. Man ist stolz darauf eine grosse, von Zulieferern weitgehend unabhängige Fertigungstiefe erreicht zu haben und ist fest davon überzeugt, damit eine bessere Qualität und vor allem einen zuverlässigeren Kundenservice offerieren zu können.

Neben der Verwirklichung von individuellen Einzelanfertigungen, welche nach Kundenwünschen konstruiert sind, offeriert die Werft auch Eigenentwicklungen. Wobei auch hier jedes Boot als Einzelanfertigung nach einem standardisierten Design entsteht. Typisch bei diesen Eigenentwicklungen ist das hoch elegante, traditionelle Aussehen in Verbindung mit Hightech-Compositbauweise und anderen modernsten Komponenten. Diese Eigenentwicklungen gibt es sowohl für Segelyachten wie auch für Motorboote. Letztere haben auch als Tender (oder sogenannte Toys) von Megayachten eine Beachtung gefunden.



Die jüngste Segelyacht-Eigenentwicklung ist die Yamila 13 und Yamila 15. Hierbei handelt es sich um einen äusserst edlen high-performance Day-Sailer, dessen Design in Anlehnung an die klassischen J-Class-Rennyachten entstand. Die Yacht wird in ultraleichter Vollcarbon-Compositbauweise hergestellt. Obwohl ihre Segelperformance absolut beeindruckend ist, und sie damit auch regattatauglich ist, wurde sie nicht als Rennyacht konzipiert. Die segeltechnische Ausrüstung wurde so ausgelegt, dass diese Yacht auch als echter Einhandsegler bezeichnet werden darf. Beispielsweise werden alle Fallen und Schoten unter Deck zu zentral im Cockpit platzierten, elektrischen Winschen geführt. Die Yacht verfügt zudem über ein selbst entwickeltes Hubkielsystem, einen selbst entwickelten Carbon-Rollgrossbaum, einen Elektro-Saildrive und weitere, modernste technische Ausrüstungsmerkmale. Durch dieses Konzept soll ein Eigner sowohl mit als auch ohne Begleitung bzw. Crew ein maximales Segelerlebnis geniessen können.

Trotz der Spezialisierungen ist die Bootswerft Heinrich ein „traditioneller Full-Service-Betrieb“ geblieben. Das heisst, die lokalen Kunden können auch auf einen umfassenden Yacht-Service wie beispielsweise Winterlager und Unterhalt zählen. Dadurch, sowie durch spezielle, jährliche Kundenevents, wird bewusst eine intensive und sehr persönliche Kundennähe gepflegt, welche auch für die ständigen Weiter- und Neuentwicklungen der Werft als unabdingbar betrachtet werden. Bekannt ist die Werft über die Bodenseeregion hinaus aber auch für ihre Refits und Restaurierungen klassischer Yachten. So wird zurzeit eine sogenannte Vollrestaurierung einer klassischen 16m Motoryacht aus den USA durchgeführt.

* *Dieser Artikel ist auf der Basis eines Referates von Peter Minder, Mitinhaber der Bootswerft Heinrich AG, entstanden, welches am 25. März 2019 im Rahmen der Themenabende der CCS-Regionalgruppe Zürich gehalten wurde.*