

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2010)

Artikel: Das Interview mit Michael Lüthi
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095981>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Interview

Redaktion (R):

Herr Michael Lüthi, Sie sind Leiter der BLS-Schiffahrt. In Ihrer Jubiläumszeitung 2010 stellen Sie der Öffentlichkeit die Geschichte, Bedeutung sowie aktuelle Angebote der Schifffahrt näher vor. Weil die BLS-Jubiläumsschrift weit gestreut wurde, möchten wir Wiederholungen vermeiden und uns auf das Thema beschränken: Volkswirtschaftliche / touristische und politische Bedeutung der Schifffahrt auf Thuner- und Brienzersee im Rückblick.



Unsere Fragen werden sich auf 3 grosse Bereiche beziehen:

- Wirtschaftliche / touristische Bedeutung*
- Arbeitsplatzbedeutung*
- Exogene Beeinflussungsfaktoren*

Wirtschaftliche / touristische Bedeutung

R: *Was für Reaktionen auf Ihre Jubiläumszeitung bekamen Sie, und welche sind für Sie als Leiter der BLS-Schifffahrt besonders bedeutend?*

Michael Lüthi (L): Radio DRS 1 strahlte zu diesem Thema eine zweistündige Live-Sendung aus, und die Jubiläumszeitung wurde mit einer Auflage von 500 000 Exemplaren breit gestreut. Dabei stellte sich heraus, dass ein grosses Interesse an der Schifffahrt besteht, jedoch deren Bedeutung vielen gar nicht bekannt ist. Umso erfreulicher war es, dass die Medienschaffenden durch die Jubiläumszeitung aufmerksam gemacht wurden. Das Konzept der Jubiläumsgutscheine wurde rege genutzt. Viele konnten also von den Angeboten zum einhundertfünfundsiebzigsten Geburtstag der Schifffahrt profitieren.

R: *Wie machte das Publikum beim Wettbewerb mit?*

L: Wir hatten einen Rücklauf von > 7% beim Wettbewerb, was ein erfreuliches Ergebnis darstellt. Von den Gutscheinen wurden auch ca. 7% = 35 000 eingelöst.

Normalerweise teilen sich die Fahrgäste auf in 65 % 2. Kl.-Passagiere, 30 – 35% 1. Kl. Bei den eingelösten Jubiläumsgutscheinen betrug hingegen der Anteil der 1. Klasse 50%, was zu erheblichen Mehreinnahmen führte.

R: *Gibt es neue Erkenntnisse allgemeiner Art bezüglich Angebot und Nachfrage (Fahrplan etc.), die Sie in dieser Sommersaison machten?*

L: Die Schifffahrt ist sehr stark wetterabhängig. 2010 war im Mehrjahresvergleich ein verregneter, kalter Sommer mit der Folge, dass die Nachfrage eher unterdurchschnittlich war. Ich komme auf die konjunkturelle Lage zu sprechen, die planmässigen Kursangebote und auf betriebliche Überlegungen.

Konjunkturell wirkte sich der starke Schweizer Franken eher nachteilig aus. Das hat dazu geführt, dass die Schweizer Bevölkerung mehr ferienhalber in die USA oder in den Mittelmeerraum fahren und auch, weil die Schweiz für Gäste aus dem Euroraum teurer geworden ist. Die Segmente Sonder- und Eventfahrten wurden ausgebaut. Insbesondere kulinarische Kursfahrten mit lokalen Spezialitäten wurden rege nachgefragt. Auch werden spezielle Kursfahrten für Kinder angeboten, wie «Kind und Familie», weiterhin gibt es Bastelschiffe, und auch die Konzertschiffe waren sehr beliebt.

Auf dem Thunersee erwies sich das Krimischiff = Theaterschiff als echter Renner. Diese Serie soll auf den nächsten Frühling ausgedehnt werden.

Der Fahrplan wird jährlich analysiert und laufend der Nachfrage und den Rahmenbedingungen angepasst. Der Fahrplan ist das Herzstück der Schifffahrt und entscheidet über Erfolg oder Misserfolg. Damit wir bei schönem Wetter und grossem Gästeaufkommen niemanden an der Ländte stehen lassen müssen, versuchen wir die Hauptkurse jeweils zu duplieren, das heisst doppelt zu fahren. Mit dem Fahrplan sollen die gesteckten Frequenzziele erreicht werden. Es besteht Anschlussgarantie, z.B. soll nach einer Schifffahrt bis Brienz der Anschluss an die Brienz Rothorn Bahn gewährleistet sein. Kurse sollen auch so gelegt werden, dass die Zeit reicht, ein Essen auf dem Schiff zu geniessen. Auch unsere beiden Schiffsgastronomen stellen Anforderungen an den Fahrplan. So ist es wichtig, dass die Umläufe der Schiffe so gelegt sind, dass genügend Zeit für Anlieferungen, Vorbereitung, Gedecke usw. vorhanden ist.

Ebenfalls wird bei der Gestaltung des Fahrplans darauf geachtet, dass die Kreuzungen auf dem See, bei den Ländten und in den Kanlälen reibungslos funktionieren und die einzelnen Kurse zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Um den Treibstoff zu minimieren und somit auch unsere ökologischen Ziele zu erreichen, achten wir ebenfalls auf die Fahrgeschwindigkeit auf dem See.

Als zusätzliche Herausforderung gilt es bei der Dienstplanung unseres nautischen Personals darauf zu achten, dass die Arbeits- und Ruheschichten gemäss Arbeitszeitgesetz (AZG) eingehalten werden.

R: *Welche Meinung haben Sie persönlich zu der Unterscheidung Sommer- und Winterzeit? Wäre es für Ihren Betrieb vorteilhafter, bei der Sommerzeit zu bleiben?*

L: Es ist wichtig, dass sich die Schweiz dem Rest von Europa angleicht. Die Sommerzeit ist attraktiv.

R: *Und wie war der diesbezügliche Erfolg auf dem Brienzersee? Dieser See ist zwar kleiner als der Thunersee, und seine Ufer sind auch weniger bewohnt als die des Thunersees, aber es scheint, dass sich die Anwohner und Touristen über spezielle Aktivitäten der Schifffahrtsgesellschaft oder neuere Angebote wie Dinner-Rundfahrten etc. freuen. Ist dies auch Ihre Erfahrung?*

L: Im Gegensatz zum Thunersee, der mehr die Einheimischen anlockt, ist der Schifffahrtsverkehr auf dem Brienzersee stärker auf internationale Gäste ausgerichtet, denn dieser See erfreut sich besonders bei den ausländischen Gästen grosser Beliebtheit. Das mag an seinem besonderen Flair liegen, der Oberländer Architektur, aber auch an der Landschaft. Deshalb besteht auch eine enge Zusammenarbeit mit Interlaken Tourismus. Beispiele: gemeinsame Produkteentwicklung wie (Tourismus Oberland Interlaken) Barbecue-Cruise oder das Lichterspektakel der Giessbachfälle. Die Karten waren schon Wochen vor dem Event ausverkauft. Neu ist im nächsten Jahr im Juli und August ein Feierabendkurs mit Dampfschiff geplant, sowie eine Halal-Cruise für Gäste aus dem arabischem Raum.

R: *Wie beurteilen Sie heute die Geschichte der «Blümlisalp»? Was sagen Sie heute zum «Beinaheverlust» dieses Dampfers nach 1971?*

L: Ich bedauere, dass damals so wenig Sensibilität für dieses einzigartige Schiff bestand. Allgemein herrscht grosse Freude darüber, dass die «Blümlisalp» wieder im Einsatz ist. Das Schiff hat nicht nur historische Bedeutung, sondern auch eine enorme Ausstrahlung für die Nachwelt. Zurückblickend gesehen, habe ich kein Verständnis dafür, dass man dieses Schiff nicht mehr in der Flotte wollte. Denn die Imagekomponenten dieses Schiffes überwiegen die hohen Unterhalts- und Betriebskosten bei weitem. Hans Ruedi Dütschler, sel., hat sein Herzblut daran gesetzt, dass die «Blümlisalp» nicht verschrottet wurde. Er darf

als Retter des liebevoll «Blüemlere» genannten Dampfschiffs bezeichnet werden. 1992 wurde die «Blümlisalp» wieder in Betrieb genommen und im Winter 2005/06 zum einhundertsten Geburtstag des stolzen Raddampfers, wurde sie für ca. 5 Mio. Franken dank vieler Spendengelder total renoviert und restauriert.

R: *Wie will sich – konkret – die Schifffahrt touristisch noch stärker positionieren und die Zusammenarbeit mit den touristischen Organisationen der Region intensivieren?*

L: Es besteht eine sehr enge Zusammenarbeit mit TOI für die internationale Marktbearbeitung. In der Destination Thunersee wird die gesamte Struktur neu ausgerichtet, die Organisation soll neu definiert und die Direktionsstelle soll neu besetzt werden, so dass man sich noch stärker für die Gästegewinnung auch international positionieren kann. Mit anderen Leistungsträgern aus der Region funktioniert die sehr enge Zusammenarbeit im Marketing. Kräftebündelung heisst das Zauberwort, denn es ist das oberste Ziel, neue Gäste in die Region zu locken oder Gäste länger hier zu halten.

R: *Auf der Titelseite wie auch auf den folgenden Seiten der Jubiläumszeitung fällt auf, dass im Thunersee-Schifffahrtsjubiläum vor allem die Schifffahrt auf dem Thunersee ausführlich beschrieben wird (s. dazu auch die Überschrift der Broschüre). Wird es für die Schifffahrt auf dem Brienzersee, die laut Ihren Informationen offenbar 4 Jahre später einsetzte, also 1839, 2014 auch eine Jubiläumszeitung und Festivitäten geben?*

L: Es hat sich gezeigt, dass dieses Jubiläum Mehrwert für die Gäste und für die BLS-Schifffahrt generierte, und es ist durchaus vorstellbar, dass auch auf dem Brienzersee gefeiert wird, noch steht nicht fest in welcher Form. Wir werden uns zu gegebener Zeit mit dem Jubiläum auf dem Brienzersee auseinandersetzen und auch die Gemeinden und Partner rund um dem Brienzersee «einspannen».

R: *Als wie gross schätzen Sie die volkswirtschaftliche Bedeutung der Thuner- und Brienzersee-Schifffahrt wirtschaftlich/touristisch im Vergleich zu anderen Tourismusbetrieben, z.B. Seilbahnen, ein?*

L: In der Schweiz gibt es drei grosse Tourismusregionen: Graubünden, das Wallis und das Berner Oberland. Eine wunderschöne Landschaft ist allen drei Regionen gemein, inklusive grosser Skigebiete, aber wir allein verfügen über

eine herrliche Seenlandschaft, die mit der Schifffahrt zur Attraktivität und Differenzierung des Berner Oberlandes beiträgt. Das ist ein grosser Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Wallis und Graubünden.

Und zur Beschäftigungswirkung ist zu sagen: Wir haben eine Beschäftigungswirkung von über 500 Personen und eine touristische Wertschöpfung von > 50 Mio. Franken.

R: *Wie beurteilen Sie die wirtschaftliche Lage, damit die Wirkung auf den Arbeitsmarkt für die BLS, wenn dieser Währungstrend noch länger anhält? Gilt einfach nur Substitution: Saudis und Russen statt Japaner?*

L: Eine marginale Verschiebung wird gesehen, aber es besteht keine Abhängigkeit von nur einem Zielmarkt, sondern eine breite Streuung und eine Ausrichtung noch mehr auf den Schweizer Markt. Es ist eine Ausrichtung auf die Märkte, die nicht so schwächeln. Wir erschliessen keine neuen Märkte, sondern schliessen uns dem Tourismus an; damit besteht kein Klumpenrisiko. So gesehen sind wir eher in einem Massenmarkt – jedoch ohne Kompromisse auf die Qualität und Sicherheit. Für Individualreisende werden laufend neue, kundengerechte Angebote kreiert.

R: *Sprechen wir vom Motorschiff «Stadt Bern»: Warten Sie auf Vorschläge, Projekte von aussen, oder werden Sie selber aktiv und suchen eventuell mit externer Unterstützung Lösungen, um dieses Schiff zu erhalten?*

L: Dieses Motorschiff hat in unseren flottenstrategischen Überlegungen keine Bedeutung mehr. Es hat Jahrgang 1956, ist seit 2004 nicht mehr in Betrieb und müsste einer Grossrenovation für eine Wiederinbetriebnahme unterzogen werden.

Aus heutiger Sicht würde sich eine Sanierung von 5 Mio. Franken betriebswirtschaftlich nicht rechtfertigen. Deshalb sieht unsere Planung vor, dass das Schiff in den nächsten Jahren rückgebaut wird. Auf Grund der Jubiläumsausstellung an der Casinolände in Thun gab es verschiedene Interessenten, die sich für eine Alternativnutzung des Schiffes interessierten. So kam die Idee auf, das Schiff als Kulturplattform, als schwimmendes Hotel oder fest vertäutes Schiffsrestaurant zu nutzen. Sollte sich allerdings eine Idee sowohl betriebswirtschaftlich als auch vom Landschaftsbild her als umsetzbar erweisen, sind wir für eine Prüfung einer realistischen Projektidee offen.

R: Sie kennen die Anzahl der Beförderungen mit Kursschiffen und auch die Ergebnisse der Sonderfahrten. Weshalb ist erst 2011 bekannt, ob die Zahlen wiederum schwarz sein werden?

L: Die BLS Schifffahrt akzeptiert General- und Halbtaxabonnemente als Fahrweise, bei denen zeitverzögert die Erträge der Schifffahrt dazukommen. Aus diesen Verteiltöpfen werden die Verkehrserträge zeitverzögert zugewiesen. Das hat zur Folge, dass auf der Ertragsseite zum heutigen Zeitpunkt noch nicht exakt gesagt werden kann, wie hoch die Verkehrserträge aus den genannten Töpfen der besagten Abonnemente sein werden. Zudem haben unsere Mitarbeiter aufgrund der Saisonalität viele Überstunden geleistet, die sich bei einem etwaigen Nichtabbau vor Jahresende negativ auf das Ergebnis auswirken.

Arbeitsplatzbedeutung

R: An welcher Stelle steht die Schifffahrt in der Reihe wichtiger Arbeitgeber in der Region?

L: Auf Grund unserer langjährigen Firmengeschichte sowie unseren unternehmerischen Werten gelten wir als ein sehr verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber. Wir sind ein wichtiger, namhafter Arbeitgeber in dieser Region, denn unsere Arbeitsplätze waren über Jahre stabil. Es bestand immer Vollbeschäftigung. Im Winter wird in den beiden Werften in Thun und Interlaken gearbeitet. Das sind Unterhaltsarbeiten an den Schiffen sowie an der Infrastruktur. Die Gastronomie haben wir zwei Gastroporfs verpachtet. Nebst den Schiffen als Pachtobjekte vermieten wir ebenfalls Büro- und Kücheninfrastruktur an Land. Die Zusammenarbeit mit der Gastronomie ist ein entscheidender Erfolgsfaktor. So werden jährlich die Angebote, Preise, Abläufe, etc. aufeinander abgestimmt.

R: Die BLS AG beinhaltet den Personenverkehr in Zügen und Bussen, den schienengebundenen Güterverkehr und die Schifffahrt auf Thuner- und Brienzersee. Wie gross ist in dieser Unternehmensgruppe der Anteil der Schifffahrt und der damit verbundenen Arbeitsplätze?

L: Die Schifffahrt spielt in diesem Gesamtunternehmen umsatz- und ertragsmässig eine untergeordnete Rolle. 75 fest Angestellte bei der Schifffahrt gegenüber 2 700 Angestellten = 2,7 % aller Arbeitenden. Die Schifffahrt ist also nur ein Nebengeschäft, Hauptgeschäft ist die Bahn. Gleichwohl hat die Schiff-

fahrt eine sehr emotionale Ausstrahlung und geniesst für die gesamte Unternehmensgruppe einen hohen Imagewert.

R: Was betreibt Ihre Firma sonst noch? Sie ist bekanntlich nicht nur im Berner Oberland tätig.

L: Der Autoverlad am Lötschberg bietet die schnellste Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis und wird ebenfalls durch die BLS betrieben. Zudem betreibt und unterhält die BLS im Auftrag des Bundes ein Bahn-Infrastrukturnetz, das sie anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung stellt. Herzstück dieses modernen Schienennetzes ist die Lötschbergachse mit dem 2007 in Betrieb genommenen 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnel.

Die BLS AG ist eine rechtlich selbständige und privatwirtschaftlich ausgerichtete Unternehmensgruppe. Als integriertes Bahnunternehmen vereinigt sie unter einem Dach die Kernbereiche Personenverkehr, Güterverkehr (BLS Cargo AG) und Infrastruktur (BLS Netz AG) sowie verschiedene Supportbereiche.

Mit rund 2 700 Mitarbeitenden und einem Liniennetz von rund 900 Kilometern Länge in sieben Kantonen ist die BLS AG das zweitgrösste Bahnunternehmen der Schweiz.

R: Welche Rechtsform hat die Schifffahrt?

L: Es handelt sich um eine eigenständige Organisationseinheit innerhalb der BLS AG und wird in der Konzernrechnung konsolidiert.

R: Wie hoch ist der Ausländeranteil daran?

L: Bei der BLS Schifffahrt gibt es keine ausländischen Festangestellten. Einige von unseren Mitarbeitenden besitzen eine Doppelbürgerschaft.

Exogene Beeinflussungsfaktoren

R: Was sind für Ihren Betrieb exogene Beeinflussungsfaktoren?

L: Währungsschwankungen, Wetter, Volatilität der Preise an den Ölmärkten, hydrologische Gegebenheiten in Bezug auf Pegelstände, sowie Klimaveränderung. Diese Faktoren lassen sich nicht beeinflussen.

R: Wie wird man Dampfschiffahrtskapitän?

L: Indem man bei uns die nautische Ausbildung durchläuft. Wir bilden unsere Mitarbeiter sowohl in Theorie als auch in der Praxis aus. Eine nautische Kar-

riere beginnt man als Matrose, dann als Kassier, bevor die Laufbahn entweder in Richtung Maschinist oder Heizer auf den Dampfschiffen geht, oder in Richtung Steuermann und Schiffsführer, beginnend jeweils auf den kleineren Motorschiffen. Falls ein Schiffsführer sämtliche Prüfungen inkl. Dampfschiff erfolgreich abgelegt hat, können wir die nautische Karriere der Schiffsführer mit der Ernennung zum DS Kapitän würdigen. Diese Auszeichnung ist für viele die Krönung ihrer nautischen Laufbahn.

R: *Herr Lüthi, wären Sie auch mal gerne Kapitän auf der «Blümlisalp»?*

L: Ja, es war ein Bubentraum im früheren Leben. Der Dampfschifffahrtskapitän hat einen der schönsten und verantwortungsvollsten Berufe im Berner Oberland. Zudem sind der Arbeitsplatz und die Aussicht einzigartig und beneidenswert...

R: *Herr Lüthi, wir danken Ihnen für das Gespräch.*

Das Gespräch wurde am 10. November 2010 in der BLS-Schifffahrtzentrale in Thun geführt.