

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 30 (2017)
Heft: 4

Artikel: Kurswechsel
Autor: Glanzmann, Lilla
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730937>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Kurswechsel



Neustes und grösstes Schiff auf dem Vierwaldstättersee: Sein hochgezogener Bug erinnert an ein Hochseeschiff. Der rote Wulstbug soll hohe Wellen vermeiden.

Unter dem Motto «Saint-Tropez in Luzern» leistet sich die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee ein neues Schiff: eine Yacht für 15,5 Millionen Franken.

Text:
Lilia Glanzmann
Fotos:
Susanne Stauss

Wie ein Hochseeschiff liegt die «MS 2017» im Wasser, ihr Bug wächst imposant in die Höhe und lässt keinen Zweifel: Auf dem Vierwaldstättersee bricht ein neues Schifffahrtszeitalter an. Bisher orientierten sich die Dampfer und Motorschiffe an den 1,4 Meter hohen Stegen. Zwar befindet sich der Einstieg auch beim neuen Schiff auf der gewohnten Höhe, die Passagiere betreten es aber unter Deck, um von dort aus drei Oberdecks zu erklimmen.

Hochseeschiffe brauchen einen hohen Bug, um sicher durch die Wellen zu pflügen. Auf dem Vierwaldstättersee ist die markante Front gestalterische Spielerei und die erste einer ganzen Reihe von gestalterischen Massnahmen, die nach Marketing riechen. Mit Marketing begann auch alles: «St. Tropez in Luzern», lautete die Idee der

Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) und ihrer Tochtergesellschaften. Das Büro Judel/Vroljik aus Bremerhaven hat das Schiff visuell entworfen, gemeinsam mit der Firma Shiptec, die neben dem Schiffsbau auch für die Konstruktion und die Ingenieurarbeit verantwortlich zeichnet. Shiptec ist aus der einstigen Abteilung Schiffstechnik der SGV hervorgegangen, seit vier Jahren eine eigenständige Tochtergesellschaft und das grösste Ingenieurbüro für Schiffsbau in der Schweiz.

Die Ausschreibung für die visuelle Gestaltung des bisher grössten Schiffs der Flotte ging an sechs verschiedene Büros, darunter auch an Architekten. Judel/Vroljik überzeugten mit ihren Referenzen in Schiffsbau und Design: Rolf Vroljik war am Bau der Segelyacht «Alinghi» beteiligt siehe Hochparterre 5/03, und sein Büro unterhält seit 15 Jahren eine Designabteilung. Jan Kuhnert ist Chefdesigner des norddeutschen Büros. Er studierte Transportation Design in Pforzheim und hat bereits für die Luzerner ge-



Durch die Aussparung auf Oberdeck hat der Kapitän Blickkontakt zu seiner Crew.



Die Luzerner Yacht in der Werft.



Das Entree – hier noch im Bau – orientiert sich an Eingangshallen einstiger Grandhotels.

arbeitet. Die «Saphir» etwa stammt aus seiner Hand – ein Touristenschiff, das seit 2012 ganzjährig sechzigminütige Rundfahrten anbietet – sowie die Innenrennovation des Motorschiffs «Schwyz» vor vier Jahren.

Kreuzfahrtgefühle

Wer die «MS 2017» betritt, steht in einem imposanten Entree. Zwei geschwungene Freitreppen führen links und rechts unter einer verglasten, facettierten Kuppel in die Höhe. Zwar gibt es das gewohnte Kassenhäuschen und einen Kiosk. Doch das Foyer orientiert sich an Eingangshallen einstiger Grandhotels, die den Auftritt der Gäste inszenierten. Es ist ein Element aus der Kreuzfahrt. Auf der «Queen Elizabeth» war das Entree ein beliebter Ort, um Erinnerungsfotos mit dem Kapitän zu knipsen. Die Geste des grossen Auftritts ist wohl weniger für Wanderer gedacht, die mit Rucksack in Flüelen zusteigen. 15,5 Millionen kostet die «MS 2017»: «Das ist eine zu grosse In-

vestition für nur eine Nutzung», sagt Ruedi Stadelmann, Geschäftsführer von Shiptec. Nebst den Kursfahrten soll das Schiff für Seminare, Konzerte oder Bankette dienen, es fasst tausend Personen, bis zu 420 Gäste können gemeinsam dinieren – laut SGV ein Bedürfnis in Luzern, denn bisher verfügt kein Restaurant oder Hotel über diese Kapazität. Um ein solches Bankett speditiv bedienen zu können, braucht es eine gut eingerichtete, grosse Küche. Sie befindet sich im Unterdeck, mit eigenem Kühlraum. Diese Infrastruktur kostet: Wer das Schiff eine Stunde mieten will, bezahlt 5900 Franken, danach steigt der Preis halbstündlich um weitere tausend Franken. Ab vier Stunden gibt es Mengenrabatt.

«Im Wettbewerb präsentierten wir zwei Versionen. Die gradlinigere interpretiert die Luzerner Motorschiffe aus den Sechziger- und Siebzigerjahren neu. Die zweite Version war eine Yacht, ähnlich der «Saphir»», sagt der Designer Jan Kuhnert. Diese Variante überzeugte die Luzerner: →



Der Zweitklass-Salon des Hauptdecks: Ein Teil der Decke ist entlang der Säulen absenkbar. Die Ornamente imitieren Wasserringe.



Die beiden Aussparungen links und rechts waren nötig, um dem Kapitän trotz hohem Bug den Blickkontakt zu gewährleisten.

→ «St. Tropez» eben, ein luxuriöses Schiff mit ineinander geschachtelten, geschlossenen Formen und weitläufigen Decks, die fließend ineinander übergehen und aufeinandergetürmt in die Höhe wachsen.

Yacht-Feeling in der Zentralschweiz. Doch warum eigentlich? Ruedi Stadelmann sagt: «Wir wollen unseren Gästen auf dem See ein Erlebnis bieten, und sie sollen exklusiv und bequem reisen.» Über den See gondeln und auf die Landschaft schauen reicht nicht mehr. Wie jedes Erlebnis muss offenbar auch das Schifffahren überhöht werden, um die weltreisenden Passagiere zufriedenzustellen. Der Entscheid erschliesst sich im Kontext der boomenden Kreuzfahrtlust: Im vergangenen Jahr buchten fast 6,6 Millionen Europäer eine Kreuzfahrt, gut drei Prozent mehr als im Jahr zuvor, wie der Verband Cruise Lines International Association in seinem Jahresbericht mitteilte. Pointiert bringt die Namensgebung diese neue Flottenstrategie auf den Punkt: «Rigi» und «Reuss» werden

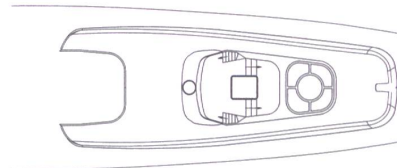
abgelöst von «Cirrus» oder «Saphir». Der definitive Name der «MS 2017» wird an der Taufe am 4. Mai bekanntgegeben. Noch im Rennen sind «Lake Lucerne», «Aquamarin», «Aquarius», «Orion» und «Diamant».

Die Natur an Bord bringen

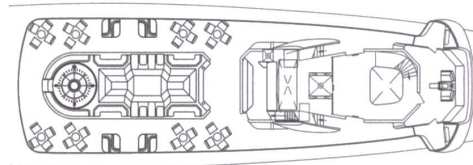
Auf dem Hauptdeck reisen die Gäste der zweiten Klasse. Sie finden dort zwei Salons und ein grosses Aussendeck. Eichenparkett prägt die Innenräume, belastbar und edel, aber auch bieder. Eine weisse Theke aus Corian dient dem Servicepersonal im grossen Salon beim Ausschank. Möbliert ist der Raum mobil, damit je nach Event umgebaut werden kann. Spektakulär: Ein Teil der Decke lässt sich hydraulisch absenken, sodass der Blick nach oben zur verglasten Kuppel frei wird. Bei Kursfahrten soll der Raum offen bleiben, geschlossen wird, wenn die volle Bestuhlung gefragt ist. Das war laut Shiptec eine der aufwendigeren Erfindungen. Die verstellbare Decke



Das Heck mit einem Seewasser-Fussbad.



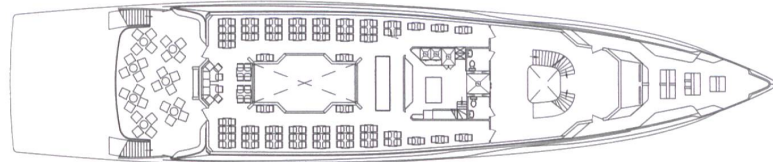
Das Panoramadeck bietet Rundumsicht.



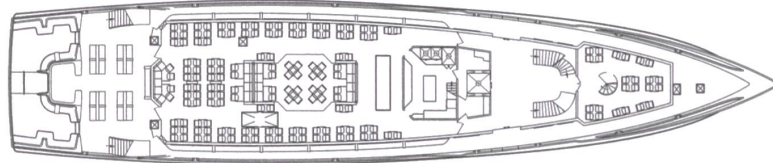
Auf dem Sonnendeck mit Lounge befinden sich hundert Sitzplätze.



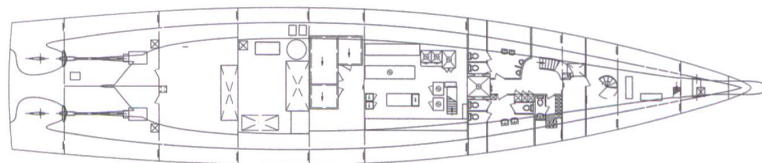
«Nautilus-Lounge» mit Blick ins Wasser.



Das Oberdeck mit Galerie, die sich hydraulisch öffnen und schliessen lässt.



Das Hauptdeck bietet am meisten Platz, innen maximal 200, aussen 100 Sitzplätze.



Das Unterdeck mit Küche, Kühlraum und heckseitiger Lounge.



muss tragen, darf aber auch nicht zu schwer sein und sicherheitstechnisch genügen. Für das «Styling», wie es auf den Visualisierungen von Judel/Vrolijkx heisst, bedienen sich die Designer eines beliebigen, aber auch beliebigen Gestaltungsmittels: Sie verorten ihren Entwurf mit lokal vorgefundenen Formen. Die Natur am Vierwaldstättersee diente als Vorbild. Auf dem Hauptdeck ist Wasser das vorherrschende Element. Ornamente an den Decken imitieren konzentrische Ringe, die entstehen, wenn ein Stein ins Wasser fällt. Ein grosses Wandbild zeigt einen abstrahierten Tropfen. In den oberen Etagen erstarrt das Wasser zu Eis, die Formen werden kristallin.

Nebst diesen flachen Bildern im Innenraum gibt es auf dem Schiff weitere Details, die nach Marketing riechen: im Unterdeck eine wie ein U-Boot dekorierte «Nautilus-Lounge» mit Blick ins Wasser, ein an einen türkisfarbenen Pool angelehntes, heckseitiges Seewasser-Fussbad sowie auf Oberdeck die maritime «Kompass-Lounge» mit

acht Sitzplätzen, die sich während der Fahrt stets nach Norden ausrichtet – der zu perfektionierende Ausflugs-spass gipfelt hier in Themenweltdesign.

Via Ober- aufs Sonnen- und zum Panoramadeck

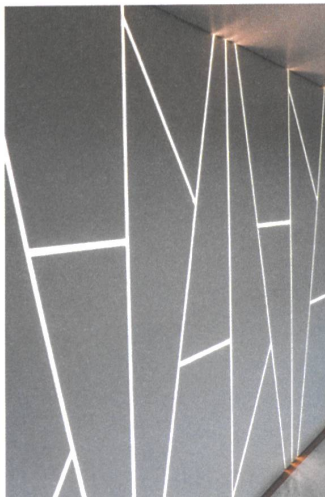
Über die Treppe oder mit einem Lift kommen die Gäste der ersten Klasse aufs Oberdeck. Der Raum ist etwas breiter, da dort der Gang entlang der Reling fehlt. Schräge, bodentiefe Fenster geben den Blick frei aufs Wasser. Ein besonderer Aussenraum auf diesem Deck ist der Bugbereich: «Die Passagiere können bis zur Spitze gehen und «Titanic» spielen», sagt Stadelmann lachend. Da bedienen sich die Luzerner eines der stärksten historischen Schiffs-fahrts- und Filmbilder. Dieser Abschnitt ist auch der zweiten Klasse zugänglich. Weiter hoch geht es für die Passagiere der ersten Klasse: zum Sonnendeck mit grauem Tartanbelag. Zuerst schliesslich erwartet sie das Panoramadeck mit Rundumsicht. Die erste von der zweiten →



Die Yacht der Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee im Luzerner Seebecken: ein ungewöhnliches Bild.



Kristallines Wasser, abstrakt imitiert.



Kristalline LED-Bänder.



Die Kuppel des Erstkass-Salons auf Oberdeck. Wird der Boden versenkt, entsteht eine Galerie.

→ Klasse abzugrenzen, war nötig, durfte aber nicht zu extrem ausfallen, weil Eventgäste das ganze Schiff mieten. Den grossen Unterschied macht die Aussicht - ein Argument, das Passagiere der zweiten Klasse verleiten soll, ein Upgrade zu lösen. Selbst das Ticketing ist der Kreuzfahrt entlehnt, bei der die Gäste für jedes Extra bezahlen.

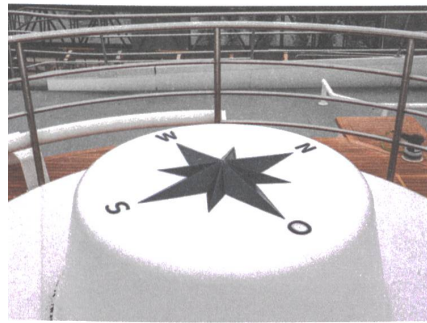
Das Yacht-Bild bricht

Die «MS 2017» ist mit 63,5 Metern Länge und 13,5 Metern Breite nicht viel grösser als andere Schiffe, aber sie ist wesentlich höher. Neu sind auch die dynamischen Rundungen der Aufbauten, analog einer Yacht. «Das hätten wir im Schiffsbau früher nicht gewagt», sagt Stadelmann. Stahl lässt sich nur in eine Richtung biegen. Deshalb hat Shiptec mit glasfaserverstärktem Kunststoff gearbeitet, wie bereits beim Dach der «Saphir». Herausfordernd waren die Verbindungen, die nicht geschweisst sind, sondern geklebt. Der hochgezogene Bug aber kollidierte mit dem

Alltag der Besatzung: Damit der Blickkontakt von Kapitän und Matrosen gewährleistet ist, etwa bei einem schwierigen Landemanöver im Urner Becken bei Föhnsturm, mussten die Designer die Front mit Aussparungen links und rechts öffnen, was das Yacht-Bild an dieser Stelle bricht.

Ein schwimmendes Haus

Die Schiffsbauer denken ihr Produkt erstmals wie ein Gebäude. «Früher vernachlässigte unsere Branche die Hülle, Innenräume dämmten wir kaum», sagt Stadelmann. Nun hat sich Shiptec dem Thema angenommen. Dabei half ein von der Kommission für Technologie und Innovation des Bundes gefördertes Projekt mit Fassaden- und Metallbauingenieuren der Hochschule Luzern. Das Ziel war, den gesamten Energieverbrauch gegenüber herkömmlichen Schiffen um zwanzig Prozent zu senken. So fährt die «MS 2017» als erstes Fahrgastschiff in Europa mit einem Hybridmotor. Zudem soll eine clevere Konstruktion Wärme-



Die Kompass-Lounge richtet sich immer nach Norden.



Die Bar auf dem Sonnendeck ist Gästen der ersten Klasse vorbehalten.



Pendelverkehr ins Luxus-Resort

Luxuriöse Schifffahrt scheint in Luzern im Schwange zu sein. Zwischen der Stadt und der Talstation der Bürgenstock-Standseilbahn in Kehrsiten verkehrt ab Frühling 2018 ein Shuttle-Schiff. Der Katamaran der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee soll das neue Luxus-Resort erschliessen. Das Schiff ist 37 Meter lang, kostet fünf Millionen Franken, befördert bis zu 300 Passagiere und ist mit bis zu 35 Stundenkilometern leicht schneller als die Ausflugsschiffe. Die Bestuhlung orientiert sich an einer S-Bahn. Auch hier zeichnet das Büro Judel / Vrolijk für das Design verantwortlich, Shiptec ist für die schiffstechnische Auslegung und Konstruktion zuständig und baut das Schiff.

brücken vermeiden, damit weniger Energie ungenutzt verloren geht. Neben dem energetischen Optimieren der Gebäude denken Architekten aber vor allem ortsbezogen. Eine Qualität, die es im Schiffsbau künftig zu adaptieren gilt. Die Gestaltung eines neuen Schiffs übersetzt einen Marketingspruch an vielen Stellen direkt in Formen. Dahinter steht aber nicht ein gestalterischer, sondern ein ökonomischer Entscheid: vom Kreuzfahrtboom und der Luxuslust profitieren. Betrachtet man das Schiff allein als schwimmende Insel, mag das angehen. Doch ein Schiff steht oft längere Zeit in der Stadt. Das Bundesamt für Verkehr entscheidet über die Zulassung von Schiffen von Unternehmen mit eidgenössischer Konzession wie die SGV. In erster Linie muss ein Schiff schwimmen. Entschei-

dend ist die Seetauglichkeit. Während es bei Gebäuden Bauvorschriften gibt und Zonenpläne gelten, scheint im Schiffsbau alles erlaubt - auch an städtebaulich empfindlicher Lage. Zwar ist ein Schiff beweglich, es prägt aber im Becken dennoch das Stadtbild oder die jeweilige Anlegestelle. «Gestalterische Aspekte, soweit sie nicht sicherheitsrelevant sind, spielen bei der Beurteilung der Tauglichkeit eines Schiffes keine Rolle. Dazu gibt es auch keine Vorgaben», sagt Gregor Saladin vom Bundesamt für Verkehr. Ein Punkt, der schleunigst zu überdenken wäre, verändert doch eine Yacht dieser Grösse das Bild einer Stadt markant. Und ob St. Tropez nach Luzern passt, sollte nicht einzig der Marketingabteilung der Schifffahrtsgesellschaft überlassen sein. ●