



«Ich habe Busse gereinigt und später selbst gefahren»: Karim Twerenbold
Foto: Michele Limina

«Alte Dreckschleudern gehören nicht mehr aufs Wasser»

Karim Twerenbold, Chef der Twerenbold-Reisen-Gruppe, über die neue Excellence Empress und verbesserte Öko-Bilanzen

Kurt Tschan und Christoph Ammann

Ob er feierlich Stammkunden auszeichnet, mit seiner Crew fachsimpelt oder von den Excellence-Schiffen schwärmt: Karim Twerenbold, mit 34 Jahren jüngster Patron in der Schweizer Reisebranche, ist engagiert und kompetent bei der Sache. Und mit viel Respekt für das Familienunternehmen, das dieses Jahr den 125. Geburtstag feiert. Filetstücke neben der beeindruckenden Bus-Flotte sind die zehn Excellence-Flusskreuzfahrtschiffe, die von der Twerenbold-Tochter, dem Reisebüro Mittelthurgau, vermarktet werden.

Wann haben Sie zum letzten Mal Ferien auf einem Schiff verbracht?

2019 blieb es bei Flitterwochen – nicht auf dem Wasser, sondern in der Wärme, an Land. Jedoch war ich vermehrt tageweise auf unseren Schiffen unterwegs. Dies vor allem in meiner Tätigkeit als Geschäftsleiter der Reederei.

Sind Flusskreuzfahrtschiffe schwimmende Altersheime?

Im Gegenteil. Es gibt vermehrt auch jüngere Gäste an Bord, aber auch Familien mit Kindern. Flussreisen sind angesichts vieler Vorteile eine altersunabhängige Form von Reisen.

Kreuzfahrtschiffe gelten als Dreckschleudern. Sind Sie als Reeder ein Klimakiller?

Wir werden zu Unrecht in einen Topf mit Hochseeschiffen geworfen. Unsere Schiffe sind schon seit langem nicht mehr mit Schweröl, sondern mit Gasöl, Green-Diesel, unterwegs. Legen sie an, beziehen sie Landstrom, wo immer die Infrastruktur dies erlaubt.

Die Excellence Empress, die am 12. Juni in Basel getauft wird, trumpft mit Clean-Air-Technologie auf. Wie sauber werden Flussreisen?

Tatsächlich werden so die Stickoxid-Emissionen um über drei Viertel verringert, der Feinstaub-Ausstoss sogar um 90 Prozent. Das wird der Umwelt zugutekommen.

Setzen Sie sich damit nicht selber unter Druck, alte Schiffe rascher zu ersetzen?

Es ist auf einem Flussschiff nicht möglich, eine technische Weiterentwicklung auf gut Glück zu versuchen. Zusammen mit unserer niederländischen Werft sind wir dau-

ernd daran, Verbesserungen vorzunehmen, insbesondere bei der Öko-Bilanz. Als weltweit erstes Passagierflussschiff verfügt die Excellence Empress über Clean-Air-Technologie, einen Katalysator mit Russpartikelfilter. Diesen bauen wir in Zukunft bei den neuen Schiffen ein. Wir prüfen bereits, wie wir die übrige Flotte umrüsten können.

Soll der Gesetzgeber Druck machen, damit Kreuzfahrtschiffe sauberer werden?

Ich denke liberal und restriktiv, wenn es um neue Gesetze geht. Jeder Marktteilnehmer muss seine Verantwortung eigenständig wahrnehmen. Dafür braucht es keine neuen Gesetze. Nachhaltigkeit beschränkt sich nicht nur auf Ökologie, sondern auch auf soziale und ökonomische Aspekte. Aber alte Dreckschleudern, die schwarzen Russ ausstossen, gehören definitiv nicht mehr aufs Wasser.

«Wir werden zu Unrecht in einen Topf mit Hochseeschiffen geworfen»

Wie weit sind Sie mit dem Umbau Ihrer Flotte?

Der Prozess läuft, ein entsprechendes, grosses Projekt wurde aufgelegt. Pro Schiff investieren wir zwischen 400 000 und 500 000 Franken. Jetzt wollen wir abklären, was machbar ist. Was möglich ist, soll bis Ende 2021 erledigt sein. Da wir nicht Entwickler von Umwelttechnologien sind, können wir auch nicht sagen, wohin die Reise führen wird. Wir wissen aber, es ist einiges am Tun, und wir setzen uns bei Schiffsneubauten weiterhin mit dem Thema des Schadstoffausstosses intensiv auseinander.

Bei zehn umzurüstenden Schiffen liegen die Kosten bei mehreren Millionen Franken. Wie bringen Sie dieses Geld auf? Durch eigene Mittel. Sie sind gut angelegt, weil wir in die Zukunft investieren. Es liegt in unserer Verantwortung, zu handeln.

Gerade ökonomische Nachhaltigkeit macht es möglich, dass wir uns eine solche Investition in Umwelttechnologien leisten können, auch wenn wir die Kosten nicht 1 zu 1 auf die Kundschaft überwälzen. Natürlich hoffen wir, dass unsere Kunden diesen Effort honorieren, weil auch sie umweltbewusst reisen wollen.

Wie ökologisch ist es, dass die Mittelthurgau-Schiffe von Bussen begleitet werden, welche die Passagiere auf Landausflüge mitnehmen?

Unsere Fahrzeuge sind durchschnittlich 3,5 Jahre alt. Von diesem Jahr an sind alle Busse mit emissionsarmen Euro-6-Motoren ausgerüstet. Pro Passagier benötigen wir auf 100 Kilometer durchschnittlich nur noch einen Liter Treibstoff. Umweltschonender als in modernen Bussen kann Europa fast nicht bereit werden.

Wie gut ist das Geschäft im neuen Jahr angelaufen?

Wir sind verhalten optimistisch für die ganze Gruppe. Bis Ende Februar sollten 70 Prozent der Buchungen erfolgt sein. Umsätze geben wir nicht bekannt.

Twerenbold feiert das 125-Jahr-Jubiläum. Seit 2013 leiten Sie die Firma operativ, seit 2016 auch an der Spitze des Unternehmens. Kennt man mit 34 überhaupt den ganzen Betrieb?

Schon als Jugendlicher habe ich regelmässig mitgearbeitet. Ich habe Busse gereinigt und später selbst gefahren. 2011 stieg ich als Projektleiter bei Twerenbold ein. Mir war wichtig, dass ich im operativen Geschäft mit meinem Vater nichts zu tun hatte. Ich wollte von Anfang an klarmachen, nicht «un fils à papa» zu sein. 2013 übernahm der damalige CEO Pascal Wieser Vögele Reisen und im gleichen Zug ich die operative Gesamtverantwortung. Dabei ist es geblieben. Am 15. Dezember 2015 starb mein Vater bei einem Selbstunfall mit dem Velo. So kam neben der operativen Führung auch die strategische als Verwaltungsratspräsident hinzu. Ohne ein Team, das seit vielen Jahren gut zusammenarbeitet, wäre beides nicht zu schaffen.

Wird Ihnen die Schweiz als Markt allmählich zu klein?

Wir sehen hier weiterhin Potenzial. Der Markt ist gesund. Die geburtenstarken Jahrgänge werden älter und für uns inter-

essant. Es wäre aber ein Trugschluss, zu denken, wir könnten weitermachen wie bis anhin. Das Konzept «Echt und Exklusiv», vor zwei Jahren lanciert, stellt auf individuelle Bedürfnisse ab. Heute ist die Anzahl der Ausflüge ab Schiff grösser. Der Kunde kann zwischen vielen Aktivitäten auswählen.

Rütteln Sie auch an bewährten Standards?

Als Direktanbieter spüren wir die Bedürfnisse der Gäste sehr genau. Der Excellence-Standard wird auf jedes neue Schiff und Produkt übertragen und weiterentwickelt. Kein Schiff ist wie das andere. In der Weiterentwicklung steckt unser gesamtes Marktwissen. Die Schiffe haben eine fixe Dimension. Die Standardkabinen sind 16 Quadratmeter gross. Meine Mutter Nazly gibt jedem Schiff eine neue Farbe und entwirft neue Designs. Unser erstes Schiff hatte nur ein Restaurant. Bei der Excellence Princess ist ein Restaurant am Heck mit einem Steakhouse hinzugekommen. Zusätzlich zum Haupt- und zum Heckrestaurant ergänzen nun zwei Wine-

Tables das Angebot auf der Excellence Empress. Sie grenzen sich auch optisch ab. Hier wird hochklassiges Essen mit Weinbegleitung serviert. Eine weitere Innovation auf der Empress wird die erste Sushi-Bar auf einem Flussschiff darstellen. Und auf dem Sonnendeck zelebrieren wir ein neues «Bar and BBQ»-Konzept.

Das alles wirkt wie auf einem Ozeandampfer?

Das stimmt. Wir lassen uns gerne von anderen Konzepten inspirieren und brechen sie auf unsere Grösse und Bedürfnisse herunter.

Worauf freuen Sie sich 2020 besonders?

Ich freue mich zusammen mit unseren Mitarbeitenden und Kunden auf das 125-Jahr-Jubiläum. Dafür haben wir am 6. März die Mailänder Scala für ein Konzert gemietet. Zu hören gibt es Verdis «Il Trovatore». Bereits Geschichte ist das tolle Jubiläumsmitarbeiterfest. Im Herbst freue ich mich auf die Bamberger Symphoniker im KKL in Luzern.

www.mittelthurgau.ch, www.twerenbold.ch