

*Pronaval, Corsier (GE)*

## Schweizer Schiffe für die Welt

Luc Simon und seine Firma Pronaval produzieren in Europa und Marokko Yachten der Spitzenklasse. Nach der Übernahme einer Genfer Werft will der Patron den Bau von Schiffen in der Schweiz mit zusätzlichen Modellen neu lancieren und die Aktivitäten neben dem Genfersee auch auf andere Seen ausdehnen. Zudem plant Pronaval einen neuen Firmensitz. **Pierre Cormon**

Die Übernahme der vor 50 Jahren gegründeten Genfer Schiffswerft war für Luc Simon eine Herzensangelegenheit. «Die Belotte, der Hafen, in dem Pronaval eine Marina betreibt, kannte ich schon lange. Meine Familie verkehrte dort seit Generationen», erzählt er. «Vor 18 Monaten erfuhr ich, dass die Werft einem Immobilienprojekt weichen sollte. Vier bis fünf Personen hätten ihre Stelle verloren. Mein Onkel und ich wollten die Werft und die Arbeitsplätze retten.» Daher habe seine Familie zusammen mit der Familie Buard und mithilfe einer Stiftung des Kantons Genf für Unternehmen das Kapital übernommen.

Der neue Patron ist alles andere als ein Anfänger. Nach einer in Kanada, Frankreich und Grossbritannien absolvierten Ausbildung zum Schiffkonstrukteur arbeitete er für Schiffbauer in verschiedenen Ländern – auch in leitender Funktion. Sein Konstruktionsbüro in Cannes entwarf diverse Modelle von Hightech-Katamaranen. Von Singapore Airlines erhielt er zudem einen Auftrag für das Design der 1. Klasse in Airbus-Flugzeugen des Typs A380.

### Gründlich erneuertes Geschäft

Pronaval ist hingegen in erster Linie im lokalen Bereich tätig. Wie die meisten Schiffswerften der Region liegt sie nicht direkt am Genfersee. Die Bodenpreise sind viel zu hoch, und man findet auch kein Gelände, das für diese Art Geschäft gross genug wäre. Das Hauptgebäude des Unternehmens befindet sich in Corsier, einem Dorf oberhalb des Léman-Südufers. Pronaval betreibt zudem eine Marina im Hafen von Belotte. Bis der neue Patron auf den Plan trat, lebte das Unternehmen vor allem von Dienstleistungen wie Bootsvermietung, Unterhalt und Reparatur sowie von der Lagerung



Auf dem Genfersee schon oft auf Kurs: Schiffe von Luc Simons Firma Pronaval.

und Überwinterung von Booten. Ab und zu wurde ein Schiff verkauft, aber das war nicht die Haupttätigkeit.

«Ich habe erkannt, dass man diese Tätigkeit ausbauen könnte», sagt Luc Simon, der das Unternehmen von Grund auf neu ausrichtete: mit neuen Hangars für die Lagerung von Booten, einer neuen Verwaltungssoftware, einem neuen visuellen Auftritt und einem neuen Verrechnungssystem. «Wir haben die Tarife vereinheitlicht und konsequent in Pauschalen umgewandelt», führt Simon aus. «Wenn Sie jetzt ein Boot erwerben, wissen Sie genau, wie viel es jedes Jahr kosten wird, sowohl mit Blick auf die Lagerung wie auch den Unterhalt.» Mit dem Abschluss eines Abonnements kann der Eigentümer eines Bootes zum Beispiel eine halbe Stunde vor der Übernahme im Hafen anrufen. Bis er eintrifft, ist das Boot zum Auslaufen bereit. Es

wird regelmässig abgespritzt und gereinigt, was das Boot in einem perfekten Zustand erhält und die Alterung verzögert.

### Die Nachfrage nach Schweizer Schiffen ist da

Luc Simon hat sich auch entschlossen, die Verkaufstätigkeit von neuen Booten und Yachten wieder aufzunehmen. «Die Nachfrage ist durchaus da, selbst in diesen Krisenzeiten», hält er fest. Gebremst werde sie in erster Linie von der beschränkten Zahl von Anlegeplätzen. «Es gibt Kunden, die gern ein Boot kaufen würden, aber keinen Anlegeplatz finden. Die Wartezeiten in den Häfen betragen zwischen vier und sieben Jahren, je nach Grösse des Bootes.» Um potenzielle Kunden zum Kauf zu ermutigen, bietet Pronaval ihnen an, ihr altes Boot zurückzunehmen. Dank dieser Strategie

sind die Verkäufe klar gestiegen: Früher war es ein Schiff pro Jahr, zuletzt waren es 30 in 18 Monaten.

Sechs der neu verkauften Schiffe stammen aus den von Luc Simon eigens für Pronaval entworfenen Modellreihen «Aries» und «Acquarius». Die Idee hinter diesen luxuriösen Yachten: italienisches Design, Schweizer Fertigung mit entsprechenden Qualitätsstandards und eine Länge von 6,15 bis 7,70 Metern. Damit können die Yachten bis zu zehn Personen an Bord nehmen. Der Rumpf aus Verbundstoffen wird jeweils in Italien hergestellt, die Motoren stammen von grossen Markenhäusern, und alles andere wird in Corsier selbst produziert.

Gibt es also einen Markt für Freizeitschiffe, die in der Schweiz gefertigt werden? «Ja», gibt sich Simon überzeugt. «Viele Werftbesitzer nähern sich der Pensionierung und glauben nicht so recht daran, aber viele Käufer freuen sich, ein Boot aus lokaler Produktion erwerben zu können.» Klar sei die Produktion hier teurer als anderswo, die Normen und Zulassungsbedingungen seien strenger und die Lohnkosten höher. Wenn man den Kunden aber erkläre, woher die

## «Luc Simon möchte auch auf anderen Seen in der Schweiz und in Savoyen aktiv werden.»

Boote stammten, seien sie durchaus bereit, für das Mehr an Qualität einen Aufpreis zu bezahlen, erklärt der Unternehmer. Es sei nicht schwierig, Käufer zu finden. Diese sind laut Simon entweder über die Kundendatenbank oder dank Mund-zu-Mund-Propaganda zu Pronaval gelangt (etwa via «Radio Ponton», eine Art Marktplatz und Online-Forum zu Themen rund um die Seefahrt).

### Dreimal mehr Personal

Die Abwicklung aller Projekte erforderte zusätzliches Personal, das auch über Temporärfirmen rekrutiert wurde. Inzwischen hat sich der Mitarbeiterbestand aber verdreifacht – von fünf auf 15 Personen. Der Patron hätte die neu-



*Hat mit seinen Schiffen grosse Pläne: Luc Simon, Chef von Pronaval.*

en Mitarbeiter gerne im Kanton Genf rekrutiert: «Die Arbeitskräfte sind hier zwar teurer, aber unter dem Strich ist die Qualität besser», sagt Simon dazu. Es gelang aber nicht, alle benötigten Fachkräfte in Genf zu finden, weshalb viele neue Mitarbeiter aus Frankreich stammen.

Da Spezialisten rar sind, mussten die meisten neuen Mitarbeiter zusätzlich ausgebildet werden. Die Mechaniker zum Beispiel mussten sich mit den Eigenheiten von Schiffsmotoren vertraut machen, deren Bauweise sich schnell verändert. Sie arbeiteten während eines Jahres im Tandem mit einem bereits erfahrenen Mechaniker zusammen. «Jetzt fehlt uns noch ein Werkstattchef für Verbundstoffe und Holz, da haben wir die ideale Besetzung noch nicht finden können», so Simon.

Die grössten Herausforderungen, denen sich Pronaval stellen musste, haben mit dem angestammten Geschäft nichts zu tun. Sie sind vielmehr auf die komplexen Aufgaben zurückzuführen, welche die Übernahme der Werft mit sich brachte, und auf die Behörden. Damit ist nicht die Unterstützung von Unternehmen durch den Kanton gemeint, der bereit war, eine Bürgschaft zu leisten und dessen Unterstützung Simon als «ausserordentlich» taxiert. Probleme kamen aus einer anderen Ecke: «Wir wurden 14-mal von den Behörden überprüft. Dadurch haben wir Zeit und Geld verloren», hält der Patron fest.

Luc Simon liess sich aber nicht entmutigen. Im Gegenteil: Für die Zukunft hat er noch viele Projekte im Köcher. Er plant, die veralteten Firmengebäude abzureissen und durch einen Neubau zu ersetzen. Geplant sind zwei Untergeschosse mit je 2200 Quadratmetern Fläche, in denen während der Winterzeit 120 Boote gelagert werden können. Um die geltenden Vorgaben des Raumplanungsgesetzes einhalten zu können, muss Simon parallel dazu 18 Wohnungen erstellen, die einer Mietzinskontrolle unterliegen.

Da das Projekt zu aufwändig ist, um es voll aus eigenen Mitteln finanzieren zu können, ist er auf Partner angewiesen. Diesen wird er einen Anteil am Bodeneigentum und den Gebäuden überschreiben – und selbst zum Mieter werden in dem Bauprojekt, das er selbst lanciert hat. «Das ist kein Problem. Was zählt, ist, dass wir über ein Gebäude verfügen werden, das unseren Bedürfnissen entspricht.»

### Eine weitere Werft und ein neues Schiff

Um die Geschäftstätigkeit weiterzuentwickeln, wird Pronaval zudem neue Lagerzentren im benachbarten Frankreich eröffnen müssen. Dort sind die Bodenpreise niedriger und die Vorgaben für die Nutzung weniger strikt als in Genf. Zudem sind die Verwaltungen in der Regel froh, wenn sie Unternehmen aufnehmen und Arbeitsplätze schaffen können.

Luc Simon hat aber auch weitere Projekte auf der Genfer Seite des Sees in Planung. Er möchte eine weitere Werft in der Region kaufen und seine Tätigkeit auf das Nordufer ausdehnen. Zudem wäre er durchaus geneigt, auch auf anderen Schweizer Seen und in Savoyen aktiv zu werden. Und er träumt davon, in der ganzen Welt Schiffe zu verkaufen, die zu 100 Prozent «Swiss made» sind. «Dabei denke ich an eine neue Linie, die auf der Basis von alten Schweizer Schiffen entworfen wird», sagt er mit leuchtenden Augen. ■

Pierre Cormon ist Journalist bei «Entreprise romande».