



Positionspapier der IG RiverCruise zur Situation der westeuropäischen Flusskreuzfahrten-Welt



Inhaltsverzeichnis

1. Die Flusskreuzfahrten	3
2. Die Betriebssysteme auf den Schiffen	3
3. Der Umweltschutz	4
4. Das Personal auf den Schiffen und dessen Behandlung	5
5. Die Arbeitgeber – und dessen «kriminelle Energie»	6
6. Zypern, Malta, Schweiz?	7
7. Die Visa	7
8. Die Mindestlöhne	7
9. Die Arbeitszeiten	8
10. Die Sozialversicherungen	9
11. Die Kontrollen der Schiffe und des Personals	9
12. Die IGRC (Interessengemeinschaft River Cruise).....	10

Wir versuchen in wenigen Sätzen auf die immer wiederkehrenden Vorwürfe aus der Presse oder die nicht klar beantworteten Fragen von andern Anspruchsgruppen einzugehen. Eine einstündige Medienkonferenz reicht nicht, um die komplexe Welt der Flusskreuzfahrten zu erklären. Wir sind jederzeit zu längeren Gesprächen oder auch Schiffsbesichtigungen bereit!

1. Die Flusskreuzfahrten

Die Flusskreuzfahrten-Industrie ist sehr komplex geworden. Einige Behörden haben Mühe, die Strukturen bzw. die Internationalität zu verstehen und entsprechend zu behandeln.

- Die Tourismusart der «Flusskreuzfahrten» existiert seit den 60er Jahren (KD auf dem Rhein oder russische Anbieter in Russland). Seit der Öffnung des Main-Donau-Kanals (1992) hat ein regelrechter Boom eingesetzt. Waren 1995 noch knapp 50 Schiffe im Einsatz, so sind es heute über 300!
- Heute stellt die Flusskreuzfahrtbranche eine internationale Industrie dar. Ein Schiff, welches von Amsterdam nach Budapest fährt, durchquert Holland, Deutschland, Österreich, die Slowakei und Ungarn. Das Schiff ist z.B. unter Schweizer Flagge im Einsatz und das Personal ist mit zypriotischen Verträgen ausgestattet. Dies stellt eines der grössten Herausforderungen für die Schiffsbetreiber dar; Es werden Dutzende von Gesetzen angewandt; Sei es das deutsche MiLoG, die holländische Luxussteuer, die ungarische Mehrwertsteuer – jedes Land findet etwas, womit man die Reeder belasten kann, bzw. woran diese sich halten müssen.
- Grundsätzlich ist es das Ziel der Reedereien, die internationalen (oder – in Frankreich – die nationalen) Wasserstrassen zu befahren und den Gästen unbeschwertes Reisen innerhalb Europas zu ermöglichen. Dies hat zu einem Anstieg der Reisen nach Europa mit Gästen aus Übersee, vor allem den USA wie aber auch Australien geführt. Dabei schätzen diese Gäste im Besonderen die einfache und bequeme Art des Reisens als Alternative zu den früher üblichen Busreisen. Letzteres führt auch zu einer enormen Entlastung des Verkehrs auf den Straßen, vor Allem in den Städten und damit verbunden zu einem umweltverträglicheren Tourismus.

2. Die Betriebssysteme auf den Schiffen

Vorwurf: Die Reedereien verschleiern ihre Geschäfte!

- Im Gegensatz zu den Anfangszeiten, in denen ein Schiffsbesitzer das Hotelmanagement, die Technik und Nautik in Eigenregie realisiert hat, weil er nur eines oder wenige Schiffe besass, sind heute sehr viel mehr Player mit größeren Flotten in diesem Geschäft tätig. Hierdurch entstand im Laufe der Zeit eine Spezifizierung diverser Tätigkeitsbereiche, die verschiedene Modelle und Kombinationen ermöglichen. Grundsätzlich können folgende Teilnehmer in diesem Business auftreten:
 - Die Eigentümerschaft des Schiffes (Privatperson, Bank, Leasinggesellschaft, Fondsgesellschaft, Tour Operator oder dessen Firma in Europa)

- Die Managementfirma, die für die Nautik und Technik zuständig ist (liefert nautisches Personal, kümmert sich um den Schiffsbetrieb, die Umsetzung der Fahrpläne und die Liegestellen-Reservation etc.). Sitz der Firma können alle europäischen Länder sein.
- Die Managementfirma, die für den Hotelbereich zuständig ist (liefert das Hotelpersonal aus europäischen oder aussereuropäischen Ländern, kümmert sich um den Hotelbetrieb auf dem Schiff und um alle arbeitsrechtlichen Fragen der Hotelcrew). Sitz der Firma können alle europäischen Länder sein; meistens aber Schweiz, Zypern und Malta infolge historischer Entwicklung.
- Der Tour Operator (Reiseveranstalter), der das Schiff meist mehrere Jahre vom Eigentümer chartert und dafür sorgt, dass es Gäste gibt, die auf dem Schiff mitreisen. Sitz des Tour Operators können alle Länder sein; u.a. auch Amerika oder Australien.

3. Der Umweltschutz

Die Flusskreuzfahrtschiffe fahren mit Schweröl, kippen den Müll und die Fäkalien direkt ins Wasser und sind Feinstaubsünderinnen!

Diese Vorwürfe kommen nicht von ungefähr. Vor vielleicht 40 Jahren haben sich die Flusskreuzfahrtschiffe tatsächlich nicht so umweltfreundlich verhalten und die dazumal gebräuchlichen Antriebssysteme hatten noch nicht die Priorität, umweltfreundlich zu funktionieren.

In der Zwischenzeit ist viel Zeit vergangen und die Flusskreuzfahrtindustrie steht, wie auch die Automobil- oder Luftfahrtindustrie, unter dem immer stärker werdenden Druck der Behörden und der Öffentlichkeit, ihre Antriebe und das Leben an Bord möglichst verträglich für die Umwelt zu gestalten. Anwohnende, Behörden und Greta sorgen dafür, dass kein Tag vergeht, ohne dass sich die Managements der Reedereien mit diesen Fragen auseinandersetzen.

Und es passiert einiges:

- **Abfälle** werden längst getrennt und in möglichst komprimierten Mengen an landseitig zur Verfügung gestellten Sammelstellen entsorgt.
- **Abwässer** (Fäkalien und Schwarzwasser) werden durch moderne, bordeigene Kläranlagen gereinigt. Größere Stücke können nicht mehr ins Wasser entsorgt werden, dafür sorgen etliche Filterstufen.
- Je länger je mehr werden **Abgase** gereinigt, bevor sie aus dem Kamin geblasen werden. Dunkle Russwolken gehören bald der Vergangenheit an.
- **Plastic-free-ships:** Bereits arbeiten mehrere Reedereien daran, den Gebrauchsplastik von ihren Schiffen zu verbannen (Trinkhalme, Seifenverpackungen, Geschenkverpackungen etc.).
- **Schweröl** wird auf den Flüssen nicht verwendet. Unsere Schiffe fahren mit schadstoffärmeren Marine Diesel. Die moderneren Schiffe haben auch zusätzliche Elektromotoren.
- Weitere Entwicklungsstufen, an welchen mit Hochdruck gearbeitet wird und zum Teil auch schon im Einsatz sind: Abgasreinigungsanlagen, schadstofffreie HyMeth-Motoren (<https://www.hymethship.com/>), Gas-to-liquid-Treibstoffe. Auf dem Douro wird an einem vollelektrischen Schiff experimentiert (die Hürde: Ladestationen an Land!).

Die Industrie investiert viel Geld in den nachhaltigen Betrieb ihrer Flotten. Selbstverständlich passiert sowas nicht innert Jahresfrist. Es sind Entwicklungsprozesse, die stetig voranschreiten und die hohe Investitionssummen fordern. Bei älteren Schiffen ist eine Umrüstung auch nicht mehr machbar, weil der Platz dafür fehlt.

Die Industrie hat mit dem österreichischen Umweltminister ein Abkommen unterzeichnet, wo sie sich verpflichtet, der Umwelt und der Donau Sorge zu tragen.

Wir kämpfen darum, dass die Bemühungen der Industrie, dem Ruf nach einem nachhaltigen Betrieb zu folgen, anerkannt wird und nicht permanent auf den vergangenen Sünden herumgehackt wird. Wir haben verstanden und wir arbeiten an der Lösung.

4. Das Personal auf den Schiffen und dessen Behandlung

Vorwurf: «Sklavenhaltung» - Statement: Wer mit Bezug auf die Crew eines Kabinenschiffes von «Sklaven» spricht oder schreibt, macht seine Arbeit nicht seriös!

- Der Erfolg dieser Reiseart und die gestiegene Anzahl der Schiffe bedeutet auch, dass eine grosse Anzahl an qualifiziertem Personal benötigt wird. Grob geschätzt sind 12'000 Mitarbeitenden/Innen im Hotelbereich und ca. 2500 im nautischen Bereich in der Flusskreuzschiffahrt auf europäischen Gewässern beschäftigt.
- Um den Personalbedarf decken zu können, werden die Menschen in aller Herren Länder rekrutiert, wobei vornehmlich auf traditionelle Schiffsnationen (Hochsee- wie auch Flussschiffahrt) zurückgegriffen wird. Die allermeisten stammen aus den osteuropäischen Ländern, aus asiatischen Ländern und aus ein paar mitteleuropäischen Ländern wie Holland oder Frankreich.
- Es gab und gibt zahlreiche Bemühungen, – auch mit Arbeitsämtern und Hartz 4 Programmen – Crew aus Deutschland oder z.B.: Spanien oder Portugal zu rekrutieren. Diese Arbeitnehmer allerdings zeigen wenig bis kein Interesse an der Arbeit auf den Schiffen.
- Das Personal auf den Schiffen wird auf modernen Schiffen in 2er Kabinen untergebracht; selbstverständlich auf dem untersten Deck, da die anderen Decks den zahlenden Passagieren vorbehalten sind. Allerdings hat sich der Standard für Kost und Logis der Crew in den letzten Jahren erheblich verbessert. So verfügen z.B. alle Kabinen Tageslicht, es gibt Crewmessen, abwechslungsreiche Verpflegung und z.T. sogar einen für die Crew ausgerichteten Aussenbereich. Es gibt natürlich noch ältere Schiffe, bei denen die Unterbringungsbedingungen weniger komfortabel sind: So kann es auch heute noch dazu kommen, dass eine Kabine zu dritt oder viert genutzt wird (im Übrigen in der Hochseekreuzschiffahrt wie aber auch in der Hotellerie an Land deutlich häufiger anzutreffen). Aber die Anzahl dieser älteren Schiffe reduziert sich kontinuierlich. Die Crew wird im Rahmen der Einstellungsgespräche über die Unterbringung an Bord orientiert.

- Die hierarchischen Strukturen an Bord eines Flussschiffes sind nicht anders als auf einem Kreuzfahrtschiff auf hoher See oder für den Hotelbereich in einem Hotel an Land. Die physische Nähe, welche die Teams haben und die Tatsache, dass die Mitarbeitenden abends nicht einfach nach Hause zu ihren Familien gehen können, setzt einen starken Fokus an die Qualität des Lebens an Bord, stellt eine besondere Herausforderung bei der Führung solcher Teams und wirkt sich ganz direkt auf die Qualität des Produkts und des angebotenen Services aus. Es werden moderne Management-Methoden angewandt und viele Firmen haben interne Abteilungen, welche sich um die Schulung und Entwicklung der Crew kümmern, um möglichst viel Stabilität und niedrige Fluktuationsraten zu erreichen. Im Vergleich zur Hochseeschifffahrt, in der Verträge mit Einsatzzeiten von 3 bis 4 Monaten am Stück ohne einen freien Tag die Norm sind, bieten viele Firmen im Flusskreuzfahrtesgeschäft bezahlten Urlaub während der Saison an und ermöglichen so den Mitarbeitenden, in regelmässigen Abständen ihre Familien zu Hause zu besuchen.

5. Die Arbeitgeber – und dessen «kriminelle Energie»

Die Behörden äussern sich öffentlich dazu, dass die «Arbeitgeber zum Teil betrügen und kriminell sind». Das ist eine Generalverunglimpfung, die weder fair, noch seriös, noch notwendig ist.

- Die grossen Managementfirmen auf dem Markt (z.B. River Advice, G&P, sea chefs) beschäftigen zusammen rund 4'000 Mitarbeitende auf den Flüssen. Diese Firmen – mit ihnen auch die grössten Reedereien - können sich nicht erlauben, «kriminell» oder «betrügerisch» zu arbeiten. In zwei Fällen zählen auch grosse, deutsche Hochseereedereien zu deren Kunden und es wäre verheerend, wenn der Ruf geschädigt würde. Generell gilt für diese Unternehmen: Wenn bei einer Kontrolle ein Fehler oder Missmanagement festgestellt wird, dann wird umgehend gehandelt und der Fehler wird korrigiert. Alle anderen Behauptungen sind falsch.
- Es kann – vielleicht auch innerhalb der IGRC – «schwarze Schafe» geben, die allenfalls gezielt oder bewusst unrichtige Angaben machen. Diese sind uns nicht bekannt – werden uns von den Behörden auch nicht bekannt gegeben. Wenn wir von solchen «schwarzen Schafen» Kenntnis hätten, würde unsererseits sofort gehandelt und das Gespräch gesucht werden.
- Ein Arbeitgeber ist nicht a priori „kriminell“, wenn er die idealsten Arbeitsbedingungen erforscht und anwendet. Dazu gehören z.B. zypriotische Arbeitsverträge, da Zypern aufgrund jahrhundertlanger Schifffahrtstradition über eine entsprechende Ausbildungs- und Infrastruktur verfügt. Ebenso werden schweizerische Arbeitsverträge geschlossen, aufgrund der Erfahrung mit der Schifffahrt auf dem Rhein und der hohen Akzeptanz bei der Crew. Aber das ist – nach unserem Verständnis – legitim und in jeder anderen Branche Usus: Wir sind eine Industrie, die international arbeitet und suchen uns, immerhin innerhalb der EU, wo die Dienstleistungsfreiheit gelten sollte, den für die einzelnen Firmen besten Weg, was auch oft zum Vorteil der Mitarbeitenden gereichen kann.
- Hinter jeder Reederei und hinter jeder Managementfirma stehen Menschen, die bekannt sind und sich auch untereinander kennen, verbunden mit mehrmals im Jahr stattfindenden Treffen, z.B. bei den Treffen der IGRC oder an der Schifffahrtstagung. Es gibt keine «Strohänner» oder «unbekannte Geldgeber». Es handelt sich um eine kleine und übersichtliche Branche. Die Investitionen für einen Markteintritt sind sehr hoch und machen das Geschäft uninteressant für kurzfristige Spekulationen.

6. Zypern, Malta, Schweiz?

Die Mitarbeitenden auf den Schiffen besitzen Arbeitsverträge die mit zypriotischen, maltesischen oder schweizerischen Firmen abgeschlossen sind. Oder mit französischen. – Hat das mit Ausbeutung, Gewinnmaximierung oder billigen Gehältern zu tun?

- Der Abschluss von Arbeitsverträgen mit Firmen aus unterschiedlichen Ländern basiert auf dort vorhandenem Know-How für diese Branche und ist nicht das Resultat von Billiglöhnen. So stellt z.B. Zypern eine traditionelle Schifffahrtsnation dar verbunden mit gut ausgebildeten Menschen und gut strukturierter Infrastruktur, die es Unternehmen unserer Branche ermöglicht, die vorher aufgeführten Anforderungen an ein international tätiges Unternehmen besser zu bewältigen. Ähnliches gilt für die Schweiz, in der die Rheinschifffahrt eine lange Tradition hat und somit gute Voraussetzungen für Firmengründungen vorhanden sind.

7. Die Visa

Mitarbeitende aus Asien brauchen Visa – Wir lesen oft, dass diese mit «Touristenvisa» arbeiten. Das ist falsch und – aufgrund der Kontrollen – gar nicht möglich!

- Die Mitarbeitenden aus aussereuropäischen Ländern benötigen Visa, um Ihre Tätigkeit auf den Schiffen auszuführen. Deutschland ist eines der Länder, die solche Visa ausstellt. Diejenigen Reedereien und Managementfirmen, welche z.B. Indonesier beschäftigen, bemühen sich im Rahmen der Gesetze um diese Visa. Leider ist z.B. die Schweiz noch nicht bereit, Visa zu erteilen aufgrund des Geschäftssitzes der Firma in der Schweiz. So können nur jene Mitarbeitenden einen Schweizer Titel erhalten, die auf Schiffen arbeiten, welche die Schweiz anfahren und gleichzeitig einen Schweizer Arbeitsvertrag haben.
- Aussereuropäische Crewmitglieder ohne Visa haben keine Chance, auf den Schiffen zu bleiben. Sie werden bei den Kontrollen sofort festgestellt und ausgewiesen.

8. Die Mindestlöhne

«Der FC Bayern verdient pro Heimspiel 4'087'000 EUR (nämlich 75'000 Zuschauer zu 54.50 EUR Durchschnittspreis pro Ticket!)» - Diese Aussage ist ungefähr so wahr wie: «Der Stundenlohn auf einem Schiff beträgt EUR 2.85» (gemäss Passauer Neue Presse)!

- Die Löhne in den Verträgen sind für gewöhnlich Nettolöhne. Das heisst, was im Vertrag steht, erhalten die Mitarbeitenden im Minimum ausbezahlt. Kosten wie Kranken-, Unfallversicherungen, Rentenversicherungen und Quellensteuer sind bereits abgezogen.

Das heisst: für einen seriösen Vergleich mit Bruttogehältern, wie man sie gängiger Weise z.B. in Deutschland als Referenz im Kopf hat, muss – je nach Steuer- und Sozialabgaben – ein um 30 - 50 % höherer Wert veranschlagt werden

- Die Reedereien halten natürlich alle gültige Mindestlohnvorgaben, z.B. das deutsche Mindestlohngesetz, ein

Zu diesen Leistungen kommen diverse monetäre und nicht monetäre Leistungen dazu: Kost und Logis (im Gastgewerbe üblich), Uniform, Trinkgeldanteile, Reise von der Heimadresse zum Schiff und zurück, Ferienanteile. Diese sind – je nach Firma – verschieden. Aufgrund der Konkurrenz unter den Arbeitgebenden, werden an dieser Stelle keine Zahlen veröffentlicht. Sie orientieren sich aber an den Gesetzen.

9. Die Arbeitszeiten

Das ist eine Herausforderung für die ganze Gastronomiebranche. Es gibt Zeiten auf den Schiffen, in denen die Crew deutlich mehr als 8 – 10 Stunden arbeiten muss. Doch dies ist nur temporär und ganz sicher nicht «wochenlang».

- Folgende Faktoren können dazu führen, dass die Arbeitszeit eines Mitarbeitenden auf den Schiffen temporär ansteigen kann:
 - Zu Beginn einer Saison ist die Fluktuation am grössten. Mitarbeitende erkennen, dass es «doch keine Arbeit für sie ist» oder fühlen sich der Arbeit körperlich nicht gewachsen und kommen einfach nicht mehr zur Arbeit. Das bedeutet, dass ein Schiff kurzzeitig «unterbesetzt» sein kann. Dies ist nur im Hotelbereich möglich, bei der Nautik sind die Anzahl der Mitarbeitenden gesetzlich vorgeschrieben. Diese adhoc-Kündigungen führen in logischer Konsequenz dazu, dass die restliche Hotelcrew übergangsweise länger arbeiten muss, bis ein Ersatz eingestellt werden kann.
 - Auch kann es sein, dass eine oder mehrere Reisen als «VIP-Reisen» deklariert werden. Hier versteht sich von selbst, dass vom Personal der äusserste Einsatz verlangt wird, um die Reederei, den Arbeitgeber im besten Licht erscheinen zu lassen.
 - Solche Überzeiten werden schnellstmöglich kompensiert. Es werden Frei-Tage gewährt. Allerdings ist es kaum möglich, diese ausserhalb des Schiffes zu verbringen.
 - Viele Jobs an Bord sind sehr unregelmässig: Ein Bartender z.B. muss um die Mittagszeit anwesend sein, vielleicht beim Afternoon-Tea und abends an der Bar. In den Zwischenstunden kann er sich ausruhen.
 - Die Arbeitgeber können – aus Platzmangel – nicht einfach drei Leute mehr als Reserve einstellen. Spitzentage muss das Team abfedern. Das ist an Bord genau gleich wie in einer Gaststätte.
 - Die Industrie arbeitet seit Jahren an der Verbesserung dieser Problematik. So wurde – zusammen mit den Reedereien und Sozialpartner– die heute gültige europäische Arbeitszeitenregelung erarbeitet. Auf vielen Schiffen wird eine Arbeitszeitenkontrolle geführt, um die Arbeitszeiten der Mitarbeitenden in den Griff zu bekommen.
 - Arbeitszeiten und -bedingungen an Bord werden bereits seit geraumer Zeit behördlicherseits kontrolliert und die Kontrollen werden zunehmend engmaschiger – es

ist also keinesfalls so, dass es irgendwo an Bord dauerhafte verdeckte Missstände geben könnte, auf die der Sensationsjournalismus endlich einmal aufmerksam machen müsste.

Tatsache aber ist auch, dass die Mitarbeitenden möglichst viel arbeiten wollen! Entweder weil sie sich mit dem Betrieb, der Arbeit und dem Team identifizieren und einen bestmöglichen Service bieten oder weil sie möglichst viel verdienen wollen, um mit dem Ersparten zu Hause ein Haus zu bauen, die Familie zu unterstützen oder sonstige Wünsche zu erfüllen. Freie Tage an Bord sind bei der Crew nicht sehr beliebt, da es z.B. für ein ukrainisches Crewmitglied keinen Sinn macht, das Schiff für den «freien Tag» zu verlassen. Ihm ist vielmehr daran gelegen, derartige Freitage zu bündeln, um dann nach der Saison für einen möglichst langen Zeitraum wieder bei der Familie im Heimatland sein zu können. Die Crew bevorzugt somit die Kumulation der freien Tage zu Gunsten längerer Urlaube oder eines früheren Saisonendes.

10. Die Sozialversicherungen

Auf Schiffen der Flusskreuzfahrt komme es immer wieder zu Verstößen bei der Sozialversicherung von Hotelpersonal, z.B. mit Konstrukten in Liechtenstein.

- Sämtliche Crewmitglieder sind in dem Land, in welchem das Unternehmen seinen Sitz hat, sozialversichert. Das ist gesetzlich vorgeschrieben.
- Sofern der Arbeitgeber zum Wohl der Crewmitglieder eine globale Sozialversicherungslösung als Alternative zur staatlichen Versicherung abschliessen möchte, kann er das. Eine seriöse global agierende Schweizer Krankenversicherungslösung verschafft sich Zugang zur EU über Liechtenstein. Die Allianz bietet ebenfalls eine globale Versicherungslösung für Crewmitglieder an. Nach unseren Informationen hat diese Versicherungslösung der Allianz den Sitz in Irland und ist deswegen auch nicht unseriös.

11. Die Kontrollen der Schiffe und des Personals

Das Zauberwort heisst: «Aquapol!» Die vereinigten Wasserpolizeien Europas machen Jagd auf die Verbrecher auf dem Fluss! Die Medien sind regelmäßig behördlicherseits über Aquapol-Einsätze informiert, berichten jedoch nicht immer ausgewogen und kompetent.

- Grundsätzlich ist die Industrie froh, dass mit den Kontrollen rechtswidrige Praktiken eliminiert werden und somit alle Marktteilnehmer dieselben Bedingungen haben. Wir begrüßen deshalb die Kontrollen der Aquapol und zeigen uns grundsätzlich kooperativ.
- Was unsere Arbeit erschwert, ist die Tatsache, dass wir viele verschiedene Länder durchfahren, mit ebenso vielen Gesetzen konfrontiert werden und unsere Arbeitsweisen immer wieder anpassen müssen. Diese Tatsache – so scheint uns – wird in den Kontrollen der AQUAPOL nicht berücksichtigt bzw. herrscht dort z.T. Unkenntnis über die Regelungen der einzelnen Länder. Nach einer Kontrolle sind jeweils umfassende Erklärungen notwendig, um zu beweisen, dass die Reedereien nichts verschleiern wollen.

- Zunehmend werden Kontrollen von Aquapol von Medienvertretern begleitet und reisserische Resümees gezogen, was angesichts der oben dargestellten komplexen Materie gar nicht möglich ist. Dies stellt nach unserer Einschätzung weder seriöse Medienarbeit – der wir uns nicht verschliessen – noch eine adäquate behördliche Massnahme dar.
- Gerne unterstützen wir eine kompetente und ausgewogene Berichterstattung durch Erklärungen und Einordnungen, die i.d.R. nur von Fachleuten gegeben werden können.

12. Die IGRC (Interessengemeinschaft River Cruise)

Die vor 18 Jahren gegründete IGRC und ihre Mitglieder haben sich zusammengeschlossen, um die Rahmenbedingungen in der Flusskreuzfahrt zu verbessern, für mehr Transparenz zu sorgen und allenfalls gegen Probleme gemeinsam vorzugehen. – Die IGRC ist eine reine «Interessengemeinschaft», ohne rechtliche Handhabe!

- Die IG vertritt 240 Schiffe und somit ca. 65 Prozent der Schiffsanbieter inkl. Managementfirmen.
- Die IG RiverCruise kann nicht Vertragspartner für Gewerkschaften sein. Das lässt weder die Rechtsform zu, noch entspricht es den von den Mitgliedern beschlossenen Statuten.
- Richtigerweise sollten die Gewerkschaften mit den einzelnen Marktteilnehmern ihre Verhandlungen aufnehmen, falls sie finden, dass deren Mitarbeitenden «wie Sklaven ausgebeutet werden».
- Das avisierte Ziel der IG RiverCruise kann höchstens ein «Code of Conduct» sein. Dieser wurde bereits mehrfach diskutiert und auch umgesetzt.
- Die IGRC bietet sich Medienvertretern als Anlaufstelle und Kompetenzträger an, wenn diese über das Thema Flusskreuzfahrten berichten möchten. Die IGRC kann z.B. Zahlen und Hintergrundinformationen liefern, hochkarätige Interviewpartner vermitteln und bei ihren Mitgliedern Drehgenehmigungen, Mitreisemöglichkeiten, Stockmaterial etc. anfragen.

Kontaktadressen:

IG RiverCruise, Uferstrasse 90, CH-4019 Basel
 igrivercruise.com / info@igrivercruise.com

Präsident: Daniel Buchmüller Telefon +41 61 631 12 71
daniel.buchmueller@riveradvice.com

Co-Präsidium: Alexander Nothegger, Lucas Sandmeier, Daniel Thiriet, Ben Wirz