Fortsetzung

Mitarbeiter auf Flusskreuzfahrten…

Lebenskosten stammen. Darum sind auf den Schiffen praktisch keine Westeuropäer zu finden (vielleicht mit Ausnahme der Kapitäne, die laut Branchenvertreter Daniel Buchmüller 3500 Euro netto erhalten), sondern vorwiegend Osteuropäer. Horvath etwa lebt im Süden von Ungarn, vierzig Kilometer von der serbischen Grenze entfernt. Er brachte mit dem Lohn, den ihm Viking zahlte, seine Familie durch.

Möglich war das aber nur, weil die Passagiere üppige Trinkgelder zahlen, die am Ende der Fahrt auf alle Mitarbeiter aufgeteilt werden. Viking empfiehlt ihren US-Gästen, welche die grösste Passagiergruppe darstellen, 15 Dollar Trinkgeld pro Gast und Tag. Laut Horvath erhielt er nach der einwöchigen Fahrt von Basel nach Amsterdam wie alle anderen Matrosen und Hotelangestellten im Schnitt ein Trinkgeld von 250 Euro – im Monat macht das für einen Vollzeitangestellten 1000 Euro zusätzlich zum Lohn.

Firma behält einen grossen Teil der Trinkgelder ein – laut Arbeitsrechtler ist das unzulässig

Doch das ist Vergangenheit, denn Viking zahlt seit Anfang diesen Jahres den Angestellten die Trinkgelder nicht mehr bar aus. Laut Horvath sehen die Angestellten nichts davon. Die Firma behalte die Trinkgelder für sich. Laut dem St. Galler Arbeitsrechtsprofessor Thomas Geiser ist das rechtlich nicht zulässig. «Der Kunde bestimmt diese Zuwendung für das Personal und nicht für den Arbeitgeber. Behält dieser das Geld, wird dieses zweckentfremdet und der Kunde getäuscht.»

Viking bestreitet, dass sie die Trinkgelder einsackt, bestätigt jedoch, dass sie diese neu als Lohnbestandteil ausbezahlt. «Wir haben im Mitarbeitervertrag vereinbart, dass Trinkgelder Teil des Bruttogehalts sind», sagt der Sprecher. «Alle Trinkgelder werden zur Finanzierung der Gehaltserhöhungen unserer Crew verwendet.» Um wie viel die Löhne erhöht wurden, sagt er jedoch nicht. Aufgrund seiner Angabe, dass Viking Nettolöhne von 1700 Euro zahlt, ist ausgeschlossen, dass den Mitarbeitern die entgangenen Trinkgelder von 1000 Euro vollständig über den Lohn abgegolten werden. Piet Dörflinger, Sekretär der Gewerkschaft Nautilus International, bestätigt aufgrund von Gesprächen mit drei Viking-Angestellten, dass ihnen ein Grossteil der Trinkgelder seit diesem Jahr nicht mehr ausbezahlt wird.

Extrem tiefe Löhne wie bei Viking seien auch bei anderen Schweizer Firmen üblich, sagt Dörflinger. «Viking gehört sogar eher zu den ‹Besseren›.» Die Hotel- und Hauswirtschaftsangestellten auf den Schiffen anderer Flusskreuzfahrtgesellschaften bekämen üblicherweise Nettolöhne zwischen 800 und 1200 Euro. «Die Löhne sind ausbeuterisch. Darum wird immer weiter nach Osten rekrutiert.» Wie viel Lohn die beiden grössten Schweizer Flusskreuzfahrtanbieter Twerenbold und Mittelthurgau ihren Mitarbeitern zahlen, bleibt deren Geheimnis. Der Sprecher beider Unternehmen sagt: «Wir kommunizieren die Löhne von unseren Mitarbeitenden in all unseren Unternehmungen nicht.»

Die tiefen Löhne sind das eine, die überhöhten Arbeitszeiten das andere. Vor einer Woche berichtete die SonntagsZeitung über schwere Vorwürfe eines Matrosen, der über Arbeitszeiten von bis zu 16 Stunden pro Tag und die Verletzung der gesetzlichen Ruhezeitbestimmungen berichtete. Balázs Horvath bestätigt diese Darstellung vollumfänglich. «Die Ruhezeiten wurden nie eingehalten. Oft hatten wir nur vier Stunden Schlaf.»

* Name der Redaktion bekannt

Schon wieder verunfallt ein Viking-Schiff

Die Unfallserie der Schweizer Flusskreuzfahrt-Anbieterin Viking River Cruises reisst nicht ab. Vor zwei Wochen war eines ihrer Schiffe auf der Donau in Budapest in eine tödliche Schiffskollision verwickelt, die 28 Menschen das Leben kostete. Nun hat Viking einen Unfall auf dem Main-Donau-Kanal in Deutschland zu verantworten. Vergangene Woche rammte eines ihrer Schiffe in der bayerischen Stadt Riedenburg die Wand einer Schleuse. Sie wurde so stark beschädigt, dass das Schleusentor nicht mehr geschlossen werden kann. Seither ist die Schleuse nicht mehr befahrbar. Der Schiffsverkehr auf dem Main-Donau-Kanal ruht. 85 Schiffe stehen deswegen im Stau. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Riedenburg schätzt die Dauer der Sperre grob auf «zwei bis drei Wochen». 2016 hatte ein Viking-Schiff auf dem Main-Donau-Kanal einen noch schwereren Unfall verursacht: Bei Erlangen, 110 Kilometer von Riedenburg entfernt, rammte es eine Brücke, weil der Kapitän vergessen hatte, das Führerhaus einzuziehen. Zwei Besatzungsmitglieder starben. 2004 hatte ein anderes Viking-Schiff auf der Donau in Wien bei einem verbotenen Wendemanöver einen Brückenpfeiler gerammt. Mehrere der 135 Passagiere erlitten Prellungen oder Schürfwunden. (pbu)

Grossmacht der Schifffahrt: Die Schweiz

Führende Kreuz- und Flussschifffahrt-Gesellschaften haben ihren Sitz in Genf und Basel – nicht zufällig

Robert Wildi

Basel Genf ist nicht nur UNO-Sitz und weltweit bekannt für seine Privatbanken. Genf ist auch eine internationale Schifffahrtsmetropole. Denn hier steht die Firmenzentrale der Mediterranean Shipping Company (MSC), die weltweit rund 460 Containerschiffe betreibt und gegen 60 000 Mitarbeitende beschäftigt. Im Nebengeschäft betreibt deren Tochter MSC Cruises eine Flotte von 16 Kreuzfahrtschiffen, die 49 000 Passagieren Platz bieten. Damit sind die Genfer Marktführer im europäischen Kreuzfahrtenmarkt. Vor zwei Wochen machten sie Schlagzeilen, nachdem eines ihrer Schiffe in Venedig in ein Dock krachte und ein Ausflugsschiff touchierte.

Warum hat sich die MSC Group zur Eroberung der Weltmeere ausgerechnet eine Basis im Binnenland Schweiz ausgesucht? Das Unternehmen macht vor allem private Gründe geltend. Die Ehefrau des italienischen Gründers und Executive Chairman Gianluigi Aponte, Rafaela Aponte, ist gebürtige Genferin. Das Paar ist mit der Firma Mitte der 1970er-Jahre nach Genf gezogen und hat dort zwei Kinder aufgezogen. Attraktiv sei auch der hochwertige Schweizer Arbeitsmarkt, der viele internationale und für MSC wertvolle Fachkräfte anziehe, heisst es.

Angesprochen auf allfällige Steuervorteile, winkt MSC ab: «Im Gegensatz zu den meisten EU-Ländern, den USA oder Japan, wo Reedereien über eine relativ attraktive Tonnage-Tax besteuert werden, gilt in der Schweiz die klassische Unternehmensgewinnsteuer, was für uns ein Wettbewerbsnachteil bedeutet», sagt eine Sprecherin. Auch das liberale Arbeitsrecht sei kein Grund für den Firmensitz in Genf. «Die MSC-Gruppe beschäftigt rund 1100 Mitarbeitende in Genf, was nur rund 2 Prozent der weltweiten Belegschaft entspricht.»

Nicht nur die steuerlichen Konditionen stimmen

An die rein romantische Version der Verbundenheit der MSC mit der Schweiz glaubt man in der Schifffahrtszene indes nicht. Dass die Schweiz die Tonnage-Tax nach wie vor nicht eingeführt habe, sei zwar ein steuerlicher Nachteil. Gleichwohl bleibe der Standort Genf vor allem aufgrund der Vielzahl von Rohstoffhändlern für die MSC Group attraktiv. Dazu kämen für die über 40-jährige Standorttreue mit grosser Wahrscheinlichkeit attraktive Steuerbedingungen in der Stadt sowie ein wertvolles Beziehungsnetz zum lokalen Finanzplatz.

«Zudem fährt kein einziges Schiff der gesamten MSC-Flotte unter Schweizer Flagge», sagt ein Marktbeobachter. Stattdessen würden die vorteilhaften Bedingungen von Offshore-Flaggenstaaten wie Panama oder Malta genutzt. Dieses Vorgehen ist in der gesamten Reedereibranche verbreitet.

Das Argument, dass die Steuerbedingungen in der Schweiz trotz fehlender Tonnage-Tax durchaus attraktiv sind, gewinnt mit Blick nach Basel an Gewicht. Dort hat mit Viking River Cruises ein weiterer Gigant der Schifffahrt seinen Firmensitz. 58 der 72 Flusskreuzfahrtschiffe des vom norwegischen Milliardär Torstein Hagen geführten Unternehmens fahren unter Schweizer Flagge. Viking ist jene Reederei, die in den tödlichen Schiffsunfall von Budapest Ende Mai verwickelt war.

«Für uns ist die Schweiz neben ihrer politischen Stabilität, einem verlässlichen Rechtssystem sowie der sozialen Sicherheit auch steuerlich ein überaus attraktiver Standort», sagt ein Sprecher von Viking River Cruises. Auch seien die Basler Behörden aufgrund der langen Tradition der Rheinschifffahrt der Flusskreuzfahrtindustrie verbunden, was teils erhebliche administrative Erleichterungen verschaffe.

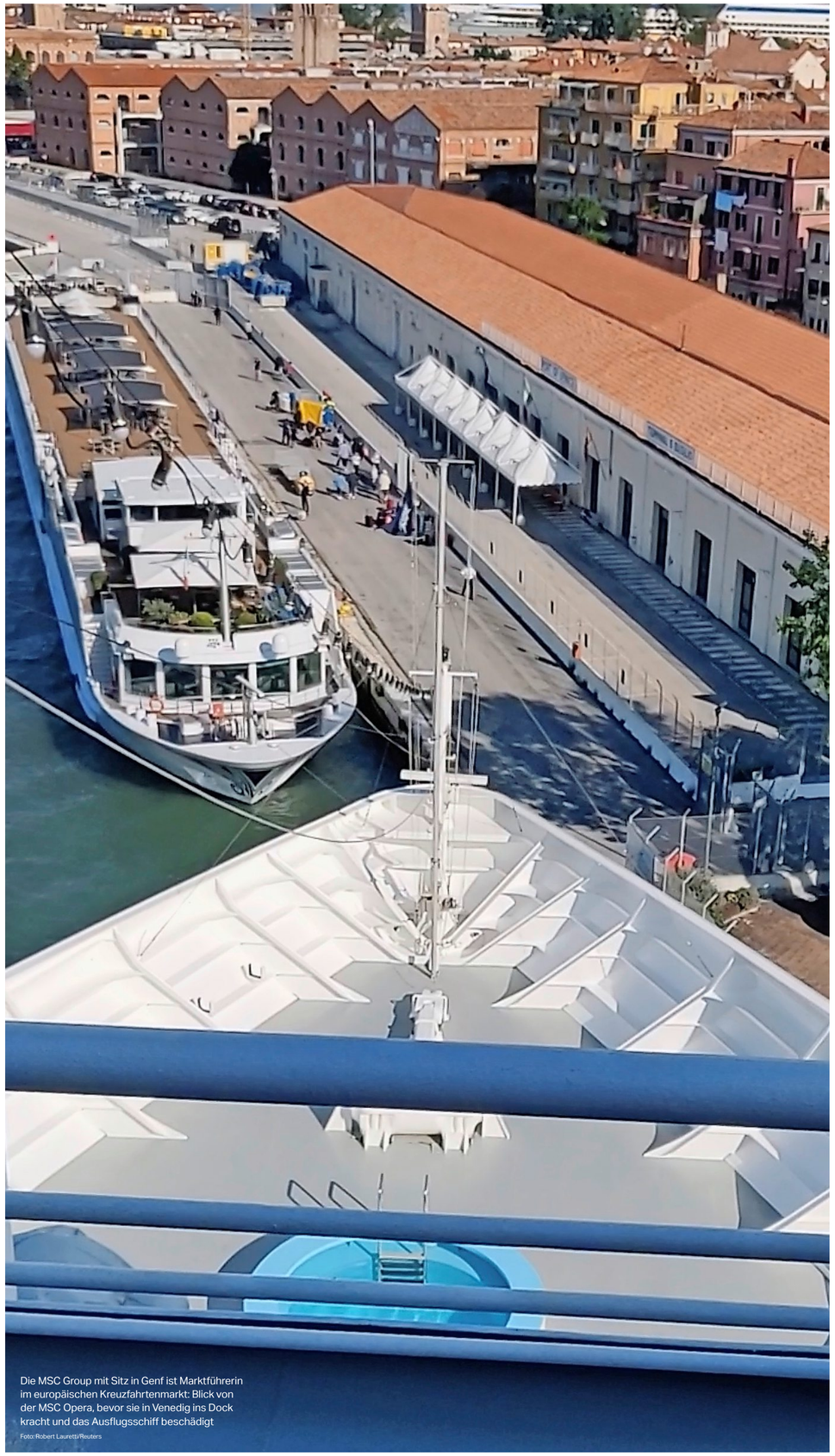
Zudem sind die Schweizerischen Rheinhäfen mit Sitz in Basel die zuständige Behörde für das Schifffahrtsregister für den gesamten Rhein. Auch deshalb lassen sich viele Firmen, die Schiffe betreiben, in der Stadt nieder.

Die Nachfrage wächst und damit auch die Anzahl Schiffe

In der Flussschifffahrt ist die internationale Marktposition der Schweiz noch viel eindrücklicher als auf den Weltmeeren. Von den europaweit gegen 400 Flussschiffen fährt heute rund ein Drittel unter Schweizer Flagge. Deutlich über 300 000 Betten jährlich verkehren auf dem Rhein in Basel.

Und es werden immer mehr. Der hinter Viking führende Schweizer Anbieter Reisebüro Mittelthurgau hat soeben die Inbetriebnahme des elften Flussschiffes der Marke Excellence für Juni 2020 auf der Donau bekannt gegeben. Wachstum ist auch bei Rivage Flussreisen in Windisch AG angesagt, die ausländische Flussschiffe chartert. «Bis 2021 werden wir sicher drei zusätzliche Schiffe ins Rennen schicken, da die Nachfrage permanent steigt», sagt der Geschäftsführer Mike Papritz.

Jährlich buchen schätzungsweise 120 000 Schweizer eine Kreuzfahrt. Geht es nach MSC Cruises, sollen es künftig noch viel mehr werden. Im Rahmen eines ambitionierten Wachstumsprogramms und Investitionen von über 16 Milliarden Franken will die Reederei bis 2027 nicht weniger als 17 neue Kreuzfahrtschiffe auf die Weltmeere schicken. Der weltweite Personalbestand soll um eine fünfstellige Zahl wachsen. «Eine beträchtliche Anzahl davon wird auf die Schweiz entfallen», kündigt die MSC-Sprecherin an. In Genf kann man sich die Hände reiben.



Die MSC Group mit Sitz in Genf ist Marktführerin im europäischen Kreuzfahrtenmarkt: Blick von der MSC Opera, bevor sie in Venedig ins Dock kracht und das Ausflugsschiff beschädigt

Foto: Robert Lauretti/Reuters

Umweltverschmutzer: Kreuzfahrtschiffe stossen enorme Mengen von Abgasen aus Foto: Alamy

47 Luxusliner pusten mehr Dreck in die Luft als 260 Millionen Autos

Eine neue Studie vergleicht die Schwefeloxid-Emissionen von Kreuzfahrtschiffen mit dem Ausstoss des europäischen Privatverkehrs – jetzt stellt die Industrie auf sauberere Treibstoffe um

Zürich Eine Geldbusse von 20 Millionen Dollar kassierte in der vergangenen Woche in Florida die Carnival Corporation. Ein Kreuzfahrtschiff der Carnival-Tochter, Princess Cruises, hatte unweit der Bahamas illegal Plastikteile ins Meer gekippt, Umweltdokumente gefälscht und schlampige Müllentsorgungsdokumente geführt.

Jetzt kommt es für den weltgrössten Anbieter von Kreuzfahrten noch dicker. In einer Studie des Brüsseler Thinktanks Transport & Environment wird Carnival als der grösste europäische Umweltsünder identifiziert. 203 Kreuzfahrtschiffe wurden untersucht, die 2017 diverse europäische Häfen angelaufen hatten.

Fazit: Insgesamt stiessen die Ozeanriesen in Europa rund 62 Kilotonnen Schwefeloxide aus. Hinzu kamen 155 Kilotonnen Stickoxide, 10 Kilotonnen Feinstaub und 10,2 Kilotonnen CO_2.

Die 47 Luxusliner von Carnival samt Unternehmenstöchtern stiessen mit rund 30 Kilotonnen zehnmal mehr Schadstoffe aus als alle 260 Millionen europäischen Autos zusammengenommen.

MSC Cruises rangiert nach Carnival auf Platz 2

Unter den Top Ten der grössten Umweltverschmutzer finden sich fünf Carnival-Unternehmen: Costa Cruises, P&O, Aida, Princess Cruises und Cunard Line.

Auf Rang 2 landete die in Genf ansässige private Kreuzfahrtlinie MSC Cruises, die mit ihren Schiffen im genannten Zeitraum 10,2 Kilotonnen Schwefeloxide und 18,8 Kilotonnen Stickoxide erzeugten.

Julia Schütz von MSC erklärt, dass «50 Prozent der eigenen Schiffe bereits mit einem Abgasreinigungssystem (EGCS) ausgestattet sind». In allen Häfen Europas und sensiblen Regionen wie der Lagune in Venedig würden «schwefelarme Kraftstoffe» eingesetzt. Noch wichtiger sei aber, dass «bis Ende des Jahres 74 Prozent der Gästekapazitäten durch die EGCS-Technologie abgedeckt sein werden». EGCS ermöglicht das Herauswaschen von Abgasen und die Entfernung von Schwefeldioxid bis zu 97 Prozent.

Spanien, Italien, Griechenland, Frankreich und Norwegen sind gemäss Transport & Environment am stärksten von der Umweltbelastung betroffen, weil dort die attraktivsten Urlaubsziele liegen. Besonders gefährdet sind die Städte Barcelona, Palma de Mallorca und Venedig. In Barcelona lag die Schwefeloxidbelastung der 105 Schiffe um das Fünffache höher als die Emissionen der 558 000 in der Stadt registrierten Autos.

In Dänemarks Überwachungsgebieten für Schwefelemissionen emittierten die Ozeanriesen 18-mal mehr Schwefeloxide als die 2,5 Millionen im Land registrierten Autos. Bei Stickoxiden entsprach die Menge von 107 Kreuzfahrtschiffen noch etwa der Hälfte der dänischen Autoflotte.

In der Studie wurden aber nur reguläre Dieselautos und keine Schwerlastwagen gezählt. Unklar ist auch, ob nach dem Dieselskandal die manipulierten Verbrauchszahlen berücksichtigt wurden. Andererseits wurden keinerlei kommerzielle Schiffe wie Öltanker, Containerschiffe oder Frachter berücksichtigt – sie machen mehr als 90 Prozent der weltweiten Flotten aus. Im Kreuzfahrtsektor lassen sich allerdings «eher Verbesserungen umsetzen», sagt Niels Jungbluth von der Beratungsfirma ESU Services, «zudem kommen die Schiffe jeden Tag in den Hafen, deshalb sind diese Emissionen viel relevanter».

Landstrom-Vorrichtungen fehlen häufig

In der Branche tut sich einiges. Schweröl ist bisher der wichtigste Treibstoff, er soll aber durch schwefelärmeren, dafür teuren Marinediesel abgelöst werden. Neue Schiffe wie zum Beispiel die Aida Nova sollen durch alternative Ressourcen wie Flüssiggas angetrieben werden.

Ab 2020 gelten neue Richtlinien der International Maritime Organization: Es darf dann nur noch Treibstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,5 Prozent verwendet werden. Anhaltendes Ärgernis ist die häufig fehlende Energieversorgung durch Landstrom, um die Umweltbelastung zu reduzieren. Der Branchenverband CLIA betont, dass heute schon 55 Schiffe über Landstrom-Vorrichtungen verfügen.

Doch Faig Abbasov von Transport & Environment erwartet trotz aller Bemühungen weiter hohe Umweltbelastungen durch Schwefeloxide: Es wird rund 30 Jahre brauchen, bis alle älteren Schiffe ersetzt sind. Hans-Jürgen Maurus