Halligalli auf hoher See

CRUISES **Themenkreuzfahrten sind beliebt, aber nicht immer Selbstläufer.**

Edita Truninger

Heavy-Metal-Cruise, LGBT-Kreuzfahrten, Musikantenstadl-Kreuzfahrt, sogar Fetisch-Cruises: Die Vielfalt an Kreuzfahrten für Szenen oder Subkulten wird jedes Jahr grösser. Seit 16 Jahren gibts mit Costa Cruises und dem Busreisenveranstalter Marti Reisen Volksmusik-Kreuzfahrten. Ein sicherer Wert – und für Costa ein Selbstläufer. «Marti kann auf ein treues Stammpublikum zählen», sagt Dominika Lange, Sales & Trade Marketing Director Costa Kreuzfahrten & Aida Cruises für die Schweiz.

«Gerade der Schweizer Markt nimmt solche Musik-Angebote sehr gut auf», führt Lange aus. Auch Marco Strub von Hotelplan Suisse bestätigt die Affinität des Schweizer Publikums für Themenkreuzfahrten. Das Reiseunternehmen feierte im Mai das fünfjährige Bestehen seiner «Country Music Cruise». Das eher kleinere Schiff mit einer Kapazität von 500 Personen sei gut ausgelastet gewesen, aber gewollt nicht bis auf die letzte Kabine belegt, sagt Mediensprecherin Prisca Huguenin-dit-Lenoir.

IM HERBST WAGT SICH Hotelplan Suisse zum ersten Mal an ein Projekt mit grösseren Dimensionen: Die Costa Victoria, die zur besten Oktoberferienwoche am 5. Oktober als Vollcharter von Hotelplan Suisse und dem Medienkonzern Ringier in See sticht, kann 1700 Musikfans aufnehmen. Mit an Bord sind neben Schlagersängerin Linda Fäh auch Die jungen Zillertaler oder die Altrocker Krokus – Bands aus verschiedenen Musikrichtungen, die man nicht unbedingt auf dem gleichen Festival erwarten würde.

Fans unter sich auf hoher See: Rock-Kreuzfahrt von TUI Cruise.

Das ungewöhnlich breite Programm mit Stilmix «von Schlager bis Volksrock» sei bewusst gewählt, «eine gewisse Bandbreite ist uns wichtig», betont Marco Strub, Head Cruises bei Hotelplan Suisse. Das Engagement von Krokus, deren Musik sich mit den Worten von Strub «am äusseren Rand von Volksrock bewegt», habe einfach gerade gut gepasst, da sich die Schweizer Kultband zu diesem Zeitpunkt gerade auf ihrer Abschiedstournee befindet. Bekannte Namen und ein gutes Line-up, das sei wichtig, weiss Strub aus Erfahrung, so könne man auch den Preis rechtfertigen.

EIN SELBSTLÄUFER werde so eine Themenkreuzfahrt erst mit der Zeit, «am Anfang braucht es Überzeugungsarbeit.» Bis im Oktober dauert es zwar noch etwas, Strub zufolge sei man schon gut unterwegs. Eine Basisauslastung habe man mit dem Charter bereits geschafft, der Break-even sollte erreichbar sein. «Aber natürlich haben wir noch verfügbare Plätze, sonst würden wir keine Anzeigen mehr schalten», sagt Strub. Dank der Medienpartnerschaft mit Ringier sind die Werbemöglichkeiten für den Veranstalter grösser als sonst. Und das Risiko? «Es ist eine gleichberechtigte Partnerschaft», sagt der Cruise-Experte, beide Parteien würden gewisse Risiken tragen. Mit einer vollen Auslastung haben die beiden Player gar nicht erst kalkuliert, zumal im Herbst noch drei andere Themenkreuzfahrten auf dem Mittelmeer stattfinden.

DASS HOCHSEEKREUZFAHRTEN mit Motto wegen des hohen Risikos kein einfacher Markt sind, hat auch die Energy-Cruise vom letzten Jahr gezeigt: Die Party-Kreuzfahrt für ein junges Publikum kam zuerst lange nicht zustande und war dann für den Veranstalter Music Cruise und Medienpartner Ringier ein finanzieller Misserfolg.

LEGAL MATTERS

DR. PETER KREPPER, ANWALT UND MEDIATOR

Schiffe versenken – Krisenmanagement parat?

In Budapest sterben auf der Donau bis zu 28 Menschen, nachdem ein grösseres Flusskreuzfahrtschiff ein kleineres Ausflugsboot nachts gerammt und versenkt hat. In Venedig läuft das Kreuzfahrtschiff Opera mit Platz für 3500 Menschen auf ein kleines Touristen-Boot auf; es werden «nur» vier Passagiere verletzt – so zwei Meldungen der letzten Wochen. Der ukrainische Kapitän in Budapest wurde wegen Lebensgefährdung verhaftet und es wird ihm der Prozess gemacht. Man erinnert sich an die Costa Concordia; deren Kapitän ging damals als einer der Ersten an Land und rettete so nur sein eigenes Leben, derweil 32 Passagiere im Meer ertranken. Die strafrechtliche Aufarbeitung tut not, hilft dem Tourismus indes wenig.

Das Flusskreuzfahrtschiff von Budapest ist, wie so viele andere Schiffe von ausländischen Unternehmen ohne näheren Bezug zur Schweiz, in Basel zugelassen. Steuerliche Vorteile und Image-Aspekte mögen das Motiv dafür und der Schweiz das recht so sein. Ob das Management dieser Unternehmen jedoch auch eine Ahnung davon hat, welchen Vorgaben etwa in arbeitsrechtlicher Hinsicht es seine Veranstaltungen damit unterstellt?

Gemäss ehemaligen Mitarbeitenden des Budapester Ramm-Schiffes soll dessen Crew zwei Schichten mit total 16 Arbeitsstunden täglich geleistet haben müssen. Hat der Kapitän die Arbeitszeit-Vorgaben des Arbeitsgesetzes nicht gekannt? War ihm egal, dass auf dem Boot unter Schweizer Flagge auch im Übrigen Schweizer Recht gilt?

Wettbewerb und Kostendruck verlocken dazu, weniger Personal mehr arbeiten zu lassen. Was in der Wirtschaft weitverbreitet ist, schadet dem Ansehen des Tourismus. Kreuzfahrtschiffe haben ihrer Beliebtheit zum Trotz nicht nur ökologisch einen schlechten Ruf weg. Werden sie vermehrt als Todesfallen wahrgenommen, dürfte es mit dem Hype um sie wieder vorbei sein, noch bevor die riesigen Investitionen in immer neue Schiffe sich auszahlen.

Die Lehre aus solchen «Unglücken», die zumeist auf menschlichem Versagen gründen, ist an sich einfach: Wo Todesfolgen für Touristen drohen können, bedarf es strikter Führung und Kontrolle des Personals gerade im Hinblick auf die Arbeitszeiten. Da das Management des TO und der Leistungsträger in aller Regel nicht mitreist, hat es vorzusorgen. Dazu gehören fachtechnisches, medizinisches und rechtliches Know-how für Kapitäne, Reiseleitungen und örtliche Vertretungen. Tritt dennoch ein Unglück ein, entscheidet nicht zuletzt die rasche und kompetente Kommunikation des Managements über Sein oder Nichtmehrsein des KMU-Reiseunternehmens. Erfolgreiche Schweizer Flussschiffahrts-TOs machen gutes Krisen-Management vor. Vom Kölner Flussschiffsunglück vom März 2019 hat man seither nichts mehr gehört. So geht das.

Dr. iur. Peter Krepper lebt und arbeitet als Rechtsanwalt in Zürich – Fragen an pk@ksup.ch.