

GROSSE PÖTTE



Jörg A. Boeckmann
www.kreuzfahrten-ab-palma.es
www.urlaubaufsee.de

Wie kein anderer Zweig in der Touristikindustrie kann der Kreuzfahrtsektor seit nunmehr vielen Jahren mit Erfolgen prahlen. Immer neue Schiffe mit spektakulären Attraktionen an Bord, ein Angebot, das mittlerweile für fast jeden Geschmack ein Produkt bietet und permanent wachsende Passagierzahlen und Tonnage bedingen sich gegenseitig. Und doch erlebt die erfolgsverwöhnte Branche heute mehr Gegenwind als je zuvor.

Auf der Fachmesse Seatrade in Hamburg Anfang September bestimmten zwei kontroverse Themen die Agenda. Zum einen ging es um das Phänomen *overtourism*, also die empfundene Überbelastung von Zielgebieten durch die Mengen von Urlaubern. Zum anderen um die Diskussion über die Luftverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe. Beide Themen sind auch auf Mallorca hochaktuell und werden auch in den sozialen Netzwerken der Mallorca Zeitung kritisch diskutiert.

Überlaufene Ziele

Wie unter anderem die Demonstrationen der vergangenen Wochen gezeigt haben, hat ein Teil der Bewohner Mallorcas den Eindruck, dass bezüglich der Urlaubszahlen das zumutbare Maximum erreicht oder überschritten worden ist. Dass diese Meinung nicht allgemein geteilt wird, entnimmt man etwa den teils entsetzten Entgegnungen der touristischen Lobbys. Dieses Phänomen gibt es nicht nur in Palma oder auf Mallorca, sondern auch in anderen Zielgebieten, die touristisch besonders frequentiert sind: Venedig, Dubrovnik, die griechische Insel Santorin oder auch Barcelona. Die Kreuzfahrer sind dabei, besonders auf Mallorca, oft nur ein Teil des Problems. Aber Kreuzfahrtschiffe sind nun einmal sehr präsent und sichtbar und ziehen somit den Unwillen der Einwohner besonders an.



■ Einfahrt einer schwimmenden Stadt in die Lagunenstadt: die „MSC Preziosa“ in Venedig. FOTO: MEROLA/ANSA/DPA

Die Skepsis wächst

Wie berechtigt ist die Kritik an der Kreuzfahrtindustrie? Betrachtungen eines Profis, der schon viele Reisen verkauft hat

Wie stark eine Destination unter den zusätzlichen Besuchern leidet oder eben auch nicht, hängt zum einen von der Größe der Stadt oder der Region ab und zum anderen auch davon, wie sich die Besucher verteilen. Würden die Ausflüge also nicht nur nach Valldemossa und in Palmas Altstadt, sondern auch nach Manacor, Inca oder Büger führen, gäbe es weniger Klagen. In der deutschen Fachpresse wird bereits diskutiert, ob die Inselregierung auf Mallorca Exkursionen in touristisch wenig genutzte Regionen zum Beispiel mit den Einnahmen aus der Touristensteuer finanziell fördern sollte.

Aus meiner Sicht sollte eine Kombination aus einer klugen Steuerung der täglichen Passagierzahlen im Hafen, einem breiteren Ausflugsangebot auch jenseits der Hotspots sowie dem wachsenden Bewusstsein, dass auch Kreuzfahrttouristen für erhebliche Einnahmen stehen, zu einer auch mittelfristigen Akzeptanz führen. Auf Schiffsreisen in Nordeuropa, Kanada und der

amerikanischen Ostküste konnte ich in den angelaufenen Häfen häufig noch eine Begeisterung bei der lokalen Bevölkerung für die Schiffe erleben, die in den Mittelmeergestaden selten geworden ist.

Zu bedenken ist auch, dass wenn gleich die Kreuzfahrer aktuell das westliche Mittelmeer bevorzugen, auch die Türkei für mehr Schiffsanläufe dankbar wäre. Die türkische Regierung hofft auf die Rückkehr der schwimmenden Resorts und subventioniert derzeit den Anlauf von Passagierschiffen. Die Routen der Reedereien könnten sich auch wieder stärker nach Osten verlagern.

Rauchende Schornsteine

Der weitere Grund für eine kritische Betrachtung des wachsenden Kreuzfahrttourismus sind die Emissionen. Zum siebten Mal präsentierte die Nichtregierungsorganisation Nabu zum Auftakt der Seatrade-Messe ihr Ranking der schmutzigsten Kreuzfahrtschiffe. Wie in jedem Jahr kritisiert die Organisation die Kreuzfahrtreedereien auch diesmal scharf.

Kein einziges Kreuzfahrtschiff in Europa sei aus Umweltsicht uneingeschränkt empfehlenswert, urteilt die Organisation. Am besten schnitten noch Tui und Hapag-Lloyd Cruises ab, weil sie immerhin Stickoxidkatalysatoren verwendeten. Große Reedereien wie Costa, MSC und Royal Caribbean ließen dagegen aus Nabu-Sicht „keinerlei relevante Aktivitäten zum Schutz von Umwelt und Gesundheit“ erkennen.

Besonders hart geht der Nabu in diesem Jahr mit Aida Cruises ins Gericht. Ebenso wie das Schwesterunternehmen Costa habe die Reederei „medienwirksam Investitionen in Abgassysteme angekündigt, ohne diese dann umzusetzen“. Die Reederei verweist hingegen darauf, dass vom nächsten Jahr an mit der „Aida Nova“ das weltweit erste Schiff zum Einsatz komme, das mit dem Flüssiggas LNG betrieben wird. Dadurch würden die Emissionen von Feinstaub und Schwefeloxiden fast vollständig vermieden und die Emission von Stickoxiden um bis zu 80 Prozent gesenkt.

Das erzielte Medienecho der Diskussion um schmutzige Schiffe ist in Deutschland mittlerweile groß, und die Skepsis gegenüber den Passagierschiffen wächst auch in besonders kreuzfahrtaffinen Städten wie Hamburg. Das zwingt die Reedereien, sich mehr mit dem Thema zu beschäftigen und ihre Umweltbilanz unter anderem durch Verwendung emissionsärmerer Antriebskonzepte und Treibstoffe zu verbessern. Dabei ist auch zu beachten, dass internationale Anbieter erst beginnen, das Thema höher zu priorisieren.

Die Sache mit dem Nabu und der Kreuzfahrtindustrie ist verfahren. Die Umweltschützer sprechen von einer rein ergebnisorientierten Politik der Anbieter, beklagen mangelnde Transparenz und die nur zögerliche Umsetzung angekündigter Verbesserungen. Die Interessensvertretung der Reedereien, CLIA, moniert hingegen einen undifferenzierten Umweltpopulismus und verweist darauf, dass alle gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden und darüber hinaus viele Anbieter zusätzliche Bemühungen unternehmen.

Richtig ist aus meiner Sicht, dass gerade die deutschen Unternehmen versuchen, die beliebte Reiseform auch in ihrer gesellschaftlichen Akzeptanz langfristig zu stützen und an innovativen Konzepten arbeiten. Längst nicht alle Möglichkeiten werden aber sofort umgesetzt, zum einen weil technische Lösungen komplex und nicht immer sofort anwendbar sind, zum anderen aber auch weil wirtschaftliche Überlegungen vielfach im Vordergrund stehen. Mit dem steigenden Druck der Öffentlichkeit und neuen Anforderungen auch seitens der Gesetzgeber wird sich die Branche weiterentwickeln. Die hierfür benötigten Ressourcen mögen das Ergebnis kurzfristig schmälern, sorgen jedoch langfristig für den Fortbestand und Erfolg der Wachstumsbranche auch in kritischen Märkten.

Aus meinen eigenen Erfahrungen im Vertrieb von Schiffsreisen bleibt die Erkenntnis, dass hinsichtlich der Kaufentscheidung für das eine oder andere Schiff heute die Speisenauswahl am Buffet, die Größe des Pools und der Preis eine vielfach wichtigere Rolle als die Abgaswerte spielen. Und das ist nicht nur auf See so.

SCHIFF AHOI

DIE „QUEEN ELIZABETH“ IN SICHT

Mit 72 Anläufen bleibt es voll in Palmas Hafen, auch wenn die Zahl der Schiffe mit 81 im Vorjahreszeitraum höher war. Seltene Besucher sind dabei die im Stile traditioneller Ocean-Liner gestaltete „Queen Elizabeth“ sowie die Kreuzfahrtyacht „Seadream II“. Für Segelfans interessant ist der „Star Flyer“ von Star Clippers Kreuzfahrten. Das Unternehmen baut aktuell am größten Segelschiff der Welt, welches 2018 auf den Markt kommt.

5.10. Mein Schiff 5 (4–22 Uhr)
6.10. AidaAura (5–22 Uhr)
6.10. Hebridean Sky (7–17 Uhr)
6.10. Corinthian (8–18 Uhr)

6.10. Celebrity Constellation (10–18 Uhr)
7.10. Tui Discovery (6–23 Uhr)
7.10. AidaPerla (6–22 Uhr)
7.10. Norwegian Epic (13–20 Uhr)
8.10. Freedom of the Seas (7–16 Uhr)
8.10. Nautica (8–18 Uhr)
10.10. Mein Schiff 3 (4–22 Uhr)
10.10. Thomson Majesty (6–23 Uhr)
10.10. Costa Diadema (9–17 Uhr)
10.–11.10. MSC Orchestra (14–00.30 Uhr)
11.10. Le Lyrial (7–19 Uhr)
11.10. MSC Splendida (15–23.59 Uhr)
12.10. AidaStella (5–22 Uhr)

12.10. Seadream II (8–18 Uhr)
12.10. Marina (8–17 Uhr)
12.10. Queen Elizabeth (9–17 Uhr)
13.10. AidaAura (5–22 Uhr)
13.10. Celebrity Silhouette (7–17 Uhr)
14.10. AidaPerla (6–22 Uhr)
14.10. Tui Discovery (6–23 Uhr)
14.10. Saga Pearl (8–18 Uhr)
14.10. Norwegian Epic (8–17 Uhr)
15.10. Mein Schiff 5 (4–22 Uhr)
15.10. AidaBella (5–22 Uhr)
15.10. Riviera (7–14 Uhr)
15.10. Seadream II (8–21.30 Uhr)
17.10. Thomson Majesty

(6–23 Uhr)
17.10. Costa Diadema (9–17 Uhr)
17.–18.10. MSC Orchestra (14–0.30 Uhr)
18.10. MSC Splendida (15–23.59 Uhr)
19.10. Star Pride (8–18 Uhr)
19.10. Wind Star (8–16 Uhr)
20.10. Boudicca (7–16 Uhr)
20.–21.10. MSC Preziosa (9–19 Uhr)
21.10. Mein Schiff 3 (4–22 Uhr)
21.10. Tui Discovery (6–23 Uhr)
21.10. AidaPerla (6–23.30 Uhr)
23.10. Azmara Quest (7–22 Uhr)
23.10. Norwegian Epic

(8–17 Uhr)
24.10. Thomson Majesty (6–23 Uhr)
24.10. Silver Spirit (8–14 Uhr)
24.10. Corinthian (8.30–18 Uhr)
24.10. Costa Diadema (9–17 Uhr)
24.10. Riviera (9–18 Uhr)
25.10. Mein Schiff 5 (4–22 Uhr)
25.10. MSC Preziosa (8–17 Uhr)
25.10. Seven Seas Explorer (8–19 Uhr)
25.10. MSC Splendida (15–23.59 Uhr)
26.10. AidaBlu (5–22 Uhr)
26.10. Crystal Symphony (8–17 Uhr)
27.10. Star Flyer (9–18 Uhr)

28.10. Tui Discovery (6–23 Uhr)
28.10. AidaPerla (6–22 Uhr)
28.10. Corinthian (8–18 Uhr)
28.10. Star Breeze (9–19 Uhr)
29.10. AidaBlu (5–14 Uhr)
29.–30.10. MSC Preziosa (9–19 Uhr)
31.10. Thomson Majesty (6–23 Uhr)
31.10. Costa Diadema (9–17 Uhr)
31.10. Sea Cloud (13.30–23 Uhr)
1.11. Mein Schiff 3 (4–22 Uhr)
1.11. Jewel of the Seas (7–17 Uhr)
1.11. MSC Splendida (15–23.59 Uhr)