



JÖRG A. BOECKMANN

Die einstige Sonnenschein-Branche Kreuzfahrt erfährt aktuell in Teilen der Bevölkerung einen erheblichen Imageverlust. Statt Eistorstenparaden symbolisieren heute rauchende Schornsteine bei den Kreuzfahrtschiffen eine Urlaubsform, die sie gern reguliert und reduziert sehen würden. Und der Widerstand gegen die schwimmenden Ferienresorts wird greifbarer. In Kiel blockierten Anfang Juni Aktivisten das Auslaufen des Kreuzfahrtschiffes „Zuiderdam“ für mehrere Stunden. In Palma formulierten nur Tage später 23 Vereinigungen ihre Forderungen. Wichtigster Punkt: In Zukunft soll nur noch ein Kreuzfahrtschiff pro Tag im Hafen festmachen dürfen. Darüber hinaus soll auch die Zahl der Kreuzfahrtschiffe an Bord beschränkt werden. Die Gruppierungen wollen maximal 4.000 Urlauber am Tag empfangen. Das bedeutet, Schiffe wie die „Oasis of the Seas“, „Norwegian Epic“, aber auch das umweltfreundliche LNG-Schiff „AidaNova“, die Mallorca aktuell regelmäßig anlaufen, könnten dann in Palma nicht mehr anlegen. Neben anderen Forderungen solle das Mittelmeer, genauso wie aktuell Nord- und Ostsee oder die Antarktis, zu einem Gebiet mit besonderer Emissionskontrolle erklärt werden. Auch in den Foren der Mallorca Zeitung erreichen Kreuzfahrt-Beiträge eine extrem hohe Aufmerksamkeit und polarisieren die Leser dabei stark.

Wie kann es einerseits zu diesem Sinneswandel in Teilen der Bevölkerung kommen, wenn die Branche andererseits weiter mit hoher Dynamik boomt? Denn nicht nur die Kritik an der Branche nimmt zu, sondern auch ihr Volumen. Deutschland ist heute nach den USA und China der drittgrößte Markt der Welt und vor Großbritannien Nummer eins in Europa. Mehr als 2,2 Millionen Deutsche sind 2018 auf hoher See gereist, gegenüber 2008 ein Anstieg von 150 Prozent. 2019 wächst die Kapazität auf Schiffen für den deutschen Markt durch Neubauten wie zum Beispiel „AidaNova“ und „Mein Schiff 2“ um 12.000 Betten. Und es gelingt den Anbietern bisher auch sehr gut diese Plätze zu vermarkten, die Nachfrage ist ungebrochen.

Auf der anderen Seite wird die Debatte um die Klimaverträglichkeit dieser Reiseform und um Auswüchse des Overtourismus durch eben dieses Wachstum hitziger. In Deutschland, auch getrieben von reichweitenstarken Stellungnahmen der Nichtregierungsorganisation Nabu und befeuert durch die wachsende Relevanz der aktuellen Klimadebatte, ist die Kreuzfahrt neben der Luftfahrt eine der Branchen, die besonders in der Kritik stehen.

Und wie reagiert die Kreuzfahrtindustrie, was werden die Reedereien angesichts einer veränderten Stimmungslage unternehmen? Auf dem wichtigen Branchenevent „Cruise360“ in Fort Lauderdale konnte ich im April erleben, wie der Vorsitzende des mächtigen Branchenverbandes CLIA, Adam Goldstein, parallel Vice Chairman der Royal-Caribbean-Gruppe, seine gesamte Begrüßungsansprache ausschließlich Nachhaltigkeitsthemen widmete. Dabei betonte er besonders die gegenüber den USA und anderen Märkten höhere Bedeutung grüner Themen in Europa. Auch in Fachzeitschriften, auf Fachmessen und anderen Kongressen nimmt die „Grüne Kreuzfahrt“ heute immer mehr Raum ein. Der erwähnte Branchenverband CLIA und der deutsche Reiseverband DRV haben an Reisebüros kürzlich Argumentationshilfen versandt, die den Mitarbeitern am Counter Argumente für das Gespräch mit potenziell skeptischen Kreuzfahrtskunden vermitteln sollen.

Insbesondere wird die Relation von 50.000 Handelsschiffen zu lediglich 300

# Vom Traumschiff zum Feindbild?

Die Branche der Kreuzfahrt boomt, sie kämpft aber um ihren guten Ruf



Die MS Roald Amundsen ist ein hybrides Kreuzfahrtschiff und fährt mit einem LNG-Antrieb. FOTO: HURTIGRUTEN

## ANLÄUFE IN PALMA

- 4.7. AidaStella (5–22 Uhr)
- 4.7. Jewel of the Seas (7–16 Uhr)
- 4.7. Costa Neoriviera (8–20 Uhr)
- 5.7. Costa Fascinosa (9–19 Uhr)
- 5.7. Celebrity Edge (13–21 Uhr)
- 5.7. MSC Seaview (14–23 Uhr)
- 6.7. AidaNova (5–22 Uhr)
- 6.7. Marella Discovery 2 (6–22 Uhr)
- 6.7. Norwegian Epic (13–20 Uhr)
- 8.7. Mein Schiff 2 (4–22 Uhr)
- 8.–9.7. Costa Fortuna (8–1 Uhr)
- 8.7. Oasis of the Sea (8–16 Uhr)
- 8.7. MSC Fantasia (10–23.59 Uhr)
- 9.7. Marella Dream (6–22 Uhr)
- 9.–10.7. Costa Diadema (8.45–1 Uhr)
- 9.7. Silver Whisper (13.30–23 Uhr)
- 10.7. Sirena (8–20 Uhr)
- 10.7. MSC Divina (13.30–23.59 Uhr)
- 12.7. Costa Fascinosa (9–19 Uhr)
- 12.7. MSC Seaview (14–23 Uhr)
- 13.7. AidaNova (5–22 Uhr)
- 13.7. Marella Discovery 2 (6–22 Uhr)
- 13.7. Norwegian Epic (13–20 Uhr)
- 14.7. AidaStella (5–22 Uhr)
- 14.7. Wind Surf (9–17 Uhr)
- 15.7. Costa Neoriviera (8–20 Uhr)
- 15.–16.7. Costa Fortuna (8–1 Uhr)
- 15.7. Oasis of the Seas (8–16 Uhr)
- 15.7. MSC Fantasia (10–23.59 Uhr)
- 16.7. Marella Dream (6–22 Uhr)
- 16.7. Wind Surf (8–18 Uhr)
- 16.–17.7. Costa Diadema (8.45–1 Uhr)
- 17.7. Celebrity Constellation (9–18 Uhr)
- 17.7. MSC Divina (13.30–23.59 Uhr)
- 18.7. Mein Schiff 2 (4–22 Uhr)
- 18.7. Jewel of the Seas (7–16 Uhr)
- 19.7. MSC Lirica (8–21 Uhr)
- 19.7. Costa Fascinosa (9–19 Uhr)
- 19.7. Celebrity Edge (13–21 Uhr)
- 19.7. MSC Seaview (14–23 Uhr)
- 20.7. AidaNova (5–22 Uhr)
- 20.7. Marella Discovery 2 (6–22 Uhr)
- 20.7. Norwegian Epic (13–20 Uhr)
- 21.7. Europa 2 (4–23.59 Uhr)
- 22.–23.7. Costa Fortuna (8–1 Uhr)
- 22.7. Oasis of the Seas (8–16 Uhr)
- 22.7. MSC Fantasia (10–23.59 Uhr)
- 23.7. Marella Dream (6–22 Uhr)
- 23.–24.7. Costa Diadema (8.45–1 Uhr)
- 24.7. Seabourn Encore (8–18 Uhr)
- 24.7. Silver Shadow (8–18 Uhr)
- 24.7. MSC Divina (13.30–23.59 Uhr)
- 25.7. AidaStella (5–22 Uhr)
- 26.7. Costa Neoriviera (8–20 Uhr)
- 26.7. Seven Seas Voyager (8–22 Uhr)
- 26.7. Azamara Pursuit (8–18 Uhr)
- 26.7. Costa Fascinosa (9–19 Uhr)
- 26.7. MSC Seaview (14–23 Uhr)
- 27.7. AidaNova (5–22 Uhr)
- 27.7. Marella Discovery 2 (6–22 Uhr)
- 27.7. Norwegian Epic (13–20 Uhr)
- 28.7. Mein Schiff 2 (4–22 Uhr)
- 28.7. Explorer of the Seas (7–17 Uhr)
- 29.7. Europa 2 (4–22 Uhr)
- 29.–30.7. Costa Fortuna (8–1 Uhr)
- 29.7. Oasis of the Seas (8–16 Uhr)
- 29.7. MSC Fantasia (10–23.59 Uhr)
- 30.7. Marella Dream (6–22 Uhr)
- 30.7. Costa Diadema (8.45–1 Uhr)
- 31.7. MSC Divina (13.30–23.59 Uhr)

Systemen zur Abgasnachbehandlung. Die Branche sei zudem bereit, in Häfen Landstrom einzusetzen, dieses sei jedoch in nur sehr wenigen Häfen möglich, könnte aber lokale Emissionen drastisch reduzieren.

Am einfachsten fällt es der Branche, mit den Neubauten zu punkten. Sogar der kritische Nabu lobt Aida für die „Nova“. Weitere Schiffe mit den modernen LNG-Antrieben sind unter anderem für Costa, Carnival und TUI Cruises in Bau beziehungsweise in der Planung. Auch im Expeditionsbereich tut sich etwas. Das norwegische Unternehmen Hurtigruten stellt in diesen Tagen das erste Hybrid-Expeditionsschiff für besonders nachhaltige Reisen in sensible Gebiete in Dienst. Hapag-Lloyd verzichtet auf den Expeditionsschiffen ab 2020 auf Schweröl und bietet ihren Kunden zudem die Möglichkeit, mit einem Klimarechner ihren ökologischen Fußabdruck auszurechnen und mit einer Spende auszugleichen.

Und trotzdem könnte mehr getan werden. Übrigens auch seitens der Kunden. Denn im Verkauf von Kreuzfahrten spielen Nachhaltigkeitsthemen heute immer noch eine kleine Rolle, die Mehrpreisbereitschaft ist gering. Diese Beobachtung wird auch von einem Experiment der Hochschule Bremerhaven gestützt. Der Fachbereich Kreuzfahrten unter Leitung von Prof. Alexis Papatthanassis hat Menschen, die eine einwöchige Kreuzfahrt buchen die Möglichkeit gegeben, ein Nachhaltigkeitszertifikat zu erwerben. Dieses sollte 50 Euro kosten. Die Mehrheit der Probanden hat diese Möglichkeit nicht genutzt.

Sicher bin ich mir, dass allein die gigantischen Investitionen für die bisherigen und geordneten Neubauten die Branche zwingen, Nachhaltigkeit permanent mehr in den Fokus zu stellen – erst in sensibleren Märkten, später auch global. Nach dieser notwendigen Metamorphose dürfte die Kreuzfahrtindustrie anderen Branchensegmenten auch wieder einen Bug voraus sein. Imagewandel funktioniert in beide Richtungen.

# 50

Euro sollte ein freiwillig buchbares Nachhaltigkeitszertifikat kosten

Kreuzfahrtschiffen betont. Und diese tun tatsächlich überproportional viel, um Emissionen zu verringern. Einige Reedereien verwenden schon heute schwefelarmen, relativ sauberen Marinediesel – jedoch längst nicht alle Betreiber – Schweröl ist leider noch Standard. Hervorgehoben wird auch die bereits auf über 100 Schiffen erfolgte Nachrüstung von