

Eine aktive Kreuzschifffahrt für nachhaltige Touristik, Energie und Wirtschaften in Deutschland

Bedeutung der Kreuzschifffahrt für die deutsche Wirtschaft und Schiffsbauindustrie

Deutschland ist seit jeher eng mit der Schifffahrt und insbesondere mit der Kreuzschifffahrt verknüpft und der führende Quellmarkt Europas mit über 2,9 Mio. deutschen Kreuzfahrtpassagieren im Jahr 2023. Insgesamt sind über 30 Kreuzfahrtunternehmen in Deutschland tätig, von denen mehrere in Deutschland ansässig sind und speziell deutsche Reisende ansprechen. Dabei kann die Kreuzschifffahrt in Deutschland ein stetiges Wachstum entlang aller Altersgruppen vorweisen.

Im Jahr 2022 schaffte die Kreuzfahrtindustrie über 59.000 Arbeitsplätze und generierte einen Gesamtwert von mehr als 9,3 Mrd. Euro in Deutschland. Neben den Ausgaben der Passagiere und Angestellten auf Land profitiert insbesondere der deutsche Schiffsbau immens von der Kreuzschifffahrt: Die Aktivitäten der Kreuzschifffahrt im Schiffsbau trugen mit 2,1 Mrd. Euro zum deutschen Bruttoinlandsprodukt bei. Im zivilen Schiffsbau in Deutschland macht die internationale Kreuzschifffahrt mit teils über 70 % der Ablieferungen den Löwenanteil aus und stellt so eine tragende Säule für die Wertschöpfungskette der maritimen Industrie in Deutschland dar und sorgt dafür, dass wichtige Expertise vor Ort bleibt.

Kreuzschifffahrt ist nachhaltiger Tourismus

Zeitgleich nimmt die Kreuzschifffahrt ihre Verantwortung im Bereich Dekarbonisierung ernst: Die Technologie für einen grünen Betrieb der Schiffe ist bereits weitgehend vorhanden: Die überwiegende Mehrheit der aktuellen Kreuzfahrtschiffe ist in der Lage, erneuerbare Kraftstoffe mit sehr geringer technologischer Anpassung zu verwenden. Unternehmen setzen teilweise auf Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff, welches etwa 20 % weniger Treibhausgasemissionen verursacht und dann durch die Beimischung von Bio LNG sowie synthetischem LNG Schritt für Schritt zur Dekarbonisierung führen wird. Auch werden erste Schiffe „Methanol ready“ gebaut. Allerdings ist die Verfügbarkeit von nachhaltigen Kraftstoffen der alles entscheidende Faktor. Ob grünes Methanol oder grüner Ammoniak (für die Kreuzschifffahrt aus Sicherheitsgründen eher keine Option), ob synthetisches LNG (CNG), Bio LNG oder Biokraftstoffe, nur wenn die Produktion im großen Maßstab angekurbelt wird, können die ambitionierten Ziele erreicht werden. Und die Schifffahrt steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, die von großzügigeren finanziellen Anreizen für die Herstellung und Lieferung dieser alternativen Kraftstoffe profitieren könnten, wie z. B. für den Straßenverkehr und insbesondere für den Luftverkehr.

Es müssen nun die Rahmenbedingungen durch die Politik geschaffen werden, damit es einen Markthochlauf für nachhaltige Kraftstoffe gibt. Auch sind die Kraftstoffhersteller aufgefordert, in Produktionskapazitäten für grüne Kraftstoffe zu investieren. In den nächsten Jahren werden zunächst Biokraftstoffe eine wichtige Rolle spielen, ohne einen massiven Ausbau der Herstellung von E-Fuels allerdings, wird die Schifffahrt insgesamt große Probleme haben, die Klimaziele zu erreichen.

Ein entscheidender Faktor für das Gelingen der maritimen Energiewende ist der „Austausch“ der Flotten, denn neue und damit mit modernster Technik versehene Schiffe haben das Potential, vollständig CO₂

neutral zu fahren. Hier hat die Kreuzschifffahrt den Vorteil, dass ihre Schiffe durchschnittlich nach 14,1 Jahren ausgetauscht werden, während dies bei der übrigen Schifffahrt nach 20-22 Jahren geschieht.

Zeitgleich investieren Kreuzfahrtgesellschaften in heimische Forschungsprojekte zu nachhaltigen Energieträgern und Hybridoptionen. Neue Schiffe erhalten von vorneherein die entsprechende Technik, bestehende Schiffe werden so nachgerüstet, dass in den Häfen, in denen Landstromversorgung möglich ist, diese genutzt werden kann. Die Landstromversorgung – hier gilt es Schritt für Schritt alle Häfen entsprechend auszustatten, wird einen signifikanten Beitrag zur CO₂- und Emissionsreduktion leisten.

Doch nicht nur im Hinblick auf Antrieb und Kraftstoffe setzt die Kreuzschifffahrt auf Nachhaltigkeit: Plastik- und Einwegprodukte werden möglichst vermieden, dort wo es möglich ist, durch Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen ersetzt und nicht vermeidbare Plastik-/ Einwegprodukte werden optimal verwertet und bereits an Bord für das Recycling vorbereitet. Dabei erfolgt eine Trennung in 40 Kategorien für die landseitige Weiterverarbeitung.

In puncto Energieeffizienz sind Kreuzfahrtschiffe First Mover und haben beispielsweise durch Abwärmenutzung der Motorenwärme, durch Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie, durch Einsatz modernster Materialien und Digitalisierung kontinuierlich ihren Energieverbrauch gesenkt.

In modernen Osmoseumkehranlagen produzieren moderne Kreuzfahrtschiffe aus Meerwasser den hochwertigen Trinkwasser und reduzieren damit erheblich die Aufnahme von Trinkwasser in den Destinationen. Daneben setzt die Kreuzschifffahrt auf Reduzierung des Wasserverbrauchs an Bord, beispielsweise durch Infrarot-Wasserhähne und Vakuumtoilettensysteme. An Bord der neuen Schiffe werden biologische Membrankläranlagen genutzt, die einen Abwasserreinheitsgrad erreichen, der selbst von vielen Klär- und Reinigungsanlagen an Land nicht erzielt wird.

Kreuzfahrt mit Planbarkeit von Gästebewegungen wichtiger Partner für Destinationen

In vielen Ländern steigt die Belastung durch den zunehmenden Tourismus. Im Gegensatz zum Landtourismus lassen sich die Gästebewegungen von Kreuzfahrten planen und kontrollieren. Durch enge Abstimmungen und regelmäßige Evaluationen mit den Destinationen schaffen die Reedereien gezielt praktische Lösungen, um Partnerstädte und Häfen zu unterstützen. Insgesamt haben Kreuzfahrten weltweit nur einen Anteil von 2 % am Gesamttourismus und oft weniger als 5 % bei unseren Destinationen. Venedig wird oft als Beispiel erwähnt: Der Anteil der Kreuzfahrttouristen an der Gesamtzahl der Touristen in Venedig liegt bei 1,6 Millionen von insgesamt rund 30 Millionen Besuchern jährlich. Das Beispiel Dubrovnik, wo sich CLIA und die Stadt auf eine gemeinsame Entwicklung eines Destinationsmanagement-Plans für die Stadt auf Grundlage der UN-Kriterien für nachhaltigen Tourismus verständigt haben, zeigt, dass die Branche reagiert.

Ein weiterer Aspekt in der aktuellen Overtourism Debatte ist die Wohnungsnot der Bewohner, die durch zunehmende Vermietung von Ferienwohnungen ausgelöst wird. Die Kreuzfahrtgäste übernachten auf den Schiffen (bzw. in den turn around Häfen in Hotels) und tragen zu dem Problem nicht bei.

Zudem zeigen unsere Daten, dass etwa 60 Prozent der Gäste noch einmal an die Orte ihrer Reise zurückkehren und so den langfristigen Tourismus in den Ländern erheblich stärken. Diese Entwicklung war beispielsweise mit amerikanischen Touristen in Spanien zu beobachten.

CLIA in Deutschland

Dabei sieht sich CLIA als engagierter Partner für Behörden, Politik, Häfen und Städte, der die Interessen und Ambitionen der globalen Kreuzschifffahrt bündelt sowie mit seinen internationalen Erfahrungen an Lösungen für einen nachhaltigen Tourismus mitarbeitet.

Um Deutschland als wichtigen Quellmarkt, Industriestandort und Tourismusziel für die Kreuzschifffahrt beizubehalten wird sich CLIA in Deutschland durch folgende Maßnahmen engagieren:

1. Einbeziehen von Kreuzfahrten in die nationale Tourismusstrategie und aktive Teilnahme an der Nationalen Plattform Zukunft des Tourismus, dabei Einbringen von internationalen Best Practice Beispielen und Abbau von Vorbehalten gegen den Kreuzschifffahrtstourismus.
2. Einbringen in die Verfahren zur zügigen Umsetzung des „Fit for 55“-Pakets mit den Forderungen:
 - Nutzen der Einnahmen aus dem maritimen EU-Emissionshandel (EU-ETS) für die Dekarbonisierung der Schifffahrt:
Ab dem 1. Januar 2024 wird das EU-ETS schrittweise auf die CO₂-Emissionen aller großen Schiffe ausgeweitet, die EU-Häfen anlaufen, unabhängig von ihrer Flagge. Die Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten verschaffen Deutschland einen wichtigen Haushaltsspielraum in Zeiten einer angespannten Haushaltslage. Diese Einnahmen sollten zumindest in Teilen genutzt werden, um den immensen Investitionsbedarf der maritimen Dekarbonisierung zu adressieren.
 - Anreize für Produktion und Bereitstellung von nachhaltigen Kraftstoffen für die Schifffahrt:
Im Zuge der Umsetzung der Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED III) empfiehlt CLIA sowohl die Festschreibung der durch die REDIII ermöglichten, jedoch freiwilligen Quote zur Bereitstellung von erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO sowie alle RED III kompatiblen Kraftstoffe) als auch die Erhöhung des Multiplikators für RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe auf Zwei. So kann vermieden werden, dass der Schifffahrtssektor die alleinige Verantwortung für die Kraftstoffbeschaffung trägt.
3. Etablieren von CLIA als fester Ansprechpartner für Ministerien und zuständige Bundestagsabgeordnete in maritimen und touristischen Fragen.
4. Agieren auf Bundes- und Länderebene für eine ausreichende Infrastrukturbereitstellung für nachhaltige Kraftstoffe und Landstromversorgung nach den Vorgaben der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) in der Nationalen Hafenstrategie.
5. Unterstützung des Schiffbaus und der maritime Dekarbonisierung durch passgenaue Förderprogramme, Forschung und Einbeziehen in den Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt.