

**Positionspapier der Cruise Lines International Association (CLIA)  
zur Anhörung vor dem Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages  
am 21. September 2022**

**Kreuzfahrten als Teil des nachhaltigen Tourismus und  
Innovationstreiber der europäischen maritimen Industrie**

Die Hochseekreuzfahrt-Mitglieder der CLIA, dem Weltverband der Kreuzfahrtreedereien, haben sich verpflichtet, im Rahmen der weltweiten Bemühungen um die Dekarbonisierung des Schifffahrtssektors bis 2050 eine kohlenstofffreie Kreuzfahrt anzubieten.

Dieses branchenweite Ziel übertrifft die Verpflichtung der Branche, die von den Regierungen auf nationaler und internationaler Ebene festgelegten Ziele zu erreichen. Darüber hinaus werden die Ziele der Branche durch spezifische Verbesserungen und individuelle Zielsetzungen der einzelnen Kreuzfahrtunternehmen ergänzt.

Die Veränderungen finden aktuell bereits statt. Basierend auf den neuesten, veröffentlichten Daten

- werden bis zum Jahr 2027 weltweit 79 neue Kreuzfahrtschiffe
- mit einem Gesamtwert von 47,5 Mrd. Euro abgeliefert.
- 70 Schiffe davon (entsprechend 89 Prozent) werden auf europäischen Werften gebaut, nämlich in Deutschland, Italien, Frankreich, Finnland, Kroatien, Portugal, Spanien und Norwegen.
- 80 Prozent des Auftragsbestands der Werften entfallen auf den Bau neuer Kreuzfahrtschiffe.

Die Kreuzfahrtindustrie investiert derzeit in neue Schiffe: 78 Kreuzfahrtschiffe sind für die nächsten fünf Jahre in Auftrag gegeben. Da mehr als 90 Prozent dieser neuen Schiffe in europäischen Werften gebaut werden, entspricht dies einer Direktinvestition von mehr als 40 Milliarden Euro in Europa.

Die Wertschöpfung für den Schiffbau ist jedoch noch größer, wenn man bedenkt, dass beispielsweise am Bau eines mittelgroßen Kreuzfahrtschiffs etwa 250 Unternehmen beteiligt sind, die von Technologie-, Motoren- und Gastronomieanbietern bis hin zu Lieferanten von Möbeln und Kunstwerken reichen.

- Die Werftaktivitäten in Europa erreichen somit einen Gesamtproduktionswert von 114,8 Milliarden Euro.
- Dies entspricht 23,8 Prozent des weltweiten Produktionswerts an maritimer Technologie in Höhe von 482,5 Mrd. EUR und schafft direkt und indirekt (hauptsächlich hochqualifizierte) Arbeitsplätze für mehr als eine Million Menschen in Europa.

Die Investitionen, die die Kreuzfahrtindustrie bereits getätigt hat, um ihr Ziel der Dekarbonisierung zu verfolgen, unterstützen somit unmittelbar die industrielle Erneuerung in Europa auch und besonders in Deutschland.

Obwohl Kreuzfahrtschiffe weit weniger als ein Prozent der weltweiten Seehandelsflotte ausmachen, sind Kreuzfahrtunternehmen führend bei der Entwicklung verantwortungsvoller Umweltpraktiken und innovativer Technologien. Die Kreuzfahrtbranche spielt damit eine Vorreiterrolle beim maritimen Umweltschutz.

Bei der Nachhaltigkeit geht es nicht nur um Dekarbonisierung. Wir wenden an Bord komplexe Verfahren zur Abfallreduzierung und zur Sortierung von Materialien für das Recycling sowie die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft in großem Maßstab an. Einige Kreuzfahrtunternehmen können bis zu 100 Prozent der an Bord anfallenden Abfälle durch Beseitigung, Wiederverwendung, Recycling und Umwandlung in Energie wiederverwenden. Weitere Fortschritte sind hinsichtlich moderner Abwasseraufbereitungssysteme zu verzeichnen, die bereits auf 74 Prozent der weltweiten Kreuzfahrtskapazitäten zum Einsatz kommen und auf allen künftigen Schiffen installiert werden. Diese Systeme reinigen die Abwässer nach einem höheren Standard als in vielen Küstenstädten, um die Meeresumwelt zu schützen.

## **Unterstützung der langfristigen Ziele des EU Green Deal**

Die Kreuzfahrtindustrie unterstützt die langfristigen Ziele des EU Green-Deal und Fit-for-55-Pakets. Sie trägt damit zum Ziel des nachhaltigen Wachstums in Europa bei. CLIA und ihre Mitglieder haben sich verpflichtet, mit den EU-Institutionen und den nationalen Behörden zusammenzuarbeiten, damit die vorgeschlagenen Maßnahmen kohärent, konstruktiv und praxisingerecht sind, damit die Anrainergemeinden weiterhin von den wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen des Kreuzfahrttourismus profitieren können.

Ein wichtiges Dossier ist der Vorschlag zu FuelEU Maritime, der die Nutzung von landseitiger Elektrizität vorschreibt. Eine adäquate Hafeninfrastuktur bildet dabei die Voraussetzung, damit die EU dieses Ziel erreichen kann. Wir begrüßen daher die Aufforderung an die zuständigen Stellen, die Häfen entsprechend zu ertüchtigen. Die Kreuzfahrtindustrie trägt ihren Teil dazu bei, indem sie Schiffe für den Anschluss an die Landstromversorgung ausrüstet. Darüber hinaus setzen sich die CLIA-Mitglieder im Ostseeraum - einschließlich der deutschen Häfen – freiwillig dafür ein, ihre Schiffe an die landseitige Stromversorgung anzuschließen, sobald die Verbindung technisch machbar ist, spätestens jedoch bis zum Jahr 2024.

Der FuelEU Maritime-Vorschlag enthält eine Aufforderung an die Betreiber, nachhaltige Kraftstoffe zu verwenden, aber es gibt keinen Mechanismus oder eine Garantie, dass diese Kraftstoffe seitens der Lieferanten produziert werden. In der vorgeschlagenen Form werden die EU-Maßnahmen nicht ausreichen, um das Entstehen eines echten Angebots an nachhaltigen Schiffskraftstoffen zu stimulieren. Die CLIA begrüßt daher das Konzept einer Quote für nachhaltige Kraftstoffe für Kreuzfahrtschiffe und für den Schifffahrtssektor im Allgemeinen. CLIA fordert die Regulierungsbehörden auf, die Verpflichtungen der Lieferanten zur Bereitstellung nachhaltiger Schiffskraftstoffe zu verstärken

## **Die Kreuzfahrtbranche treibt die Entwicklung nachhaltiger Schiffskraftstoffe voran**

Die Kreuzfahrtbranche investiert unter anderem in die Entwicklung nachhaltiger Schiffskraftstoffe, so dass jedes neue Schiff effizienter betrieben wird, als die vorherige Generation.

Jedes neue Schiff bringt fortschrittlichere Technologien und eine höhere Effizienz mit sich, welche es nachhaltiger machen. Ein großer Fortschritt in den letzten Jahren war die Zunahme neuer Schiffe, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, das keine Schwefelemissionen, 85 Prozent weniger Stickoxidemissionen, fast 100 Prozent weniger Partikelemissionen und 20 Prozent geringere Treibhausgasemissionen verursacht.

- Das weltweit erste LNG-betriebene Kreuzfahrtschiff wurde bereits Ende 2018 in Dienst gestellt.
- Das aktuell verwendete LNG gilt als Übergangskraftstoff, der nicht nur jetzt echte Vorteile bietet, sondern die Voraussetzung schafft, dass LNG-fähige Schiffe künftige Generationen von nachhaltigen Schiffskraftstoffen nutzen können.
- Kreuzfahrtreedereien investieren in Pilotprojekte zur Entwicklung nachhaltiger Schiffskraftstoffe wie ‚Bio-Fuels‘ und synthetische Kraftstoffe. Außerdem wird in Zusammenarbeit mit Schiffbauern, Motorenherstellern, Kraftstofflieferanten und anderen Partnern intensiv an der Entwicklung von neuen Kraftstoffen wie Biokraftstoffen, Methanol, Ammoniak und Wasserstoff geforscht. Bis solche Optionen in die Praxis umgesetzt werden können, sind jedoch noch einige Hürden zu überwinden
- Es wird weitere Herausforderungen bei der Skalierung der Technologie und dem Aufbau einer zuverlässigen Versorgungsinfrastruktur geben.
- Kreuzfahrtunternehmen gehören zu den Vorreitern bei Investitionen und Entwicklung neuer emissionsarmer Technologien und Kraftstoffe im Seeverkehr. Deshalb ist es für die europäische Seeverkehrswirtschaft von entscheidender Bedeutung, Investitionen in neue und nachhaltigere Kreuzfahrtschiffe weiterhin zu unterstützen, da dies die Entwicklung des grünen Wandels im maritimen Sektor vorantreibt und mehr als eine Million Arbeitsplätze in unserer Region sichert.

### Nutzung von Landstrom zum Nutzen der lokalen Gemeinden

Darüber hinaus rüsten die Kreuzfahrtunternehmen ihre Schiffe für den Anschluss an die Landstromversorgung aus. Diese Option spielt bereits heute eine direkte Rolle bei der Verbesserung der Situation für lokale Kommunen.

- Kreuzfahrtunternehmen investieren in erheblichem Umfang in die Ausrüstung von Schiffen für den Anschluss an das Landstromnetz, wo dieser verfügbar ist. Etwa zwei Drittel der weltweiten Flotte werden in den nächsten fünf Jahren in der Lage sein, Strom aus dem lokalen Netz zu nutzen.
- Bereits heute sind fast 40 Prozent der weltweiten Kreuzfahrtskapazitäten für den Anschluss an Landstrom ausgerüstet, während nur zwei Prozent der Häfen der Welt über mindestens einen Kreuzfahrt-Liegeplatz mit Plug-in-Möglichkeit verfügen.
- Die Nutzung von Landstrom ermöglicht es, die Motoren abzuschalten und so die CO<sub>2</sub> Emissionen während der Liegezeit zu reduzieren. Wir wissen, dass Investitionen in die Hafeninfrastruktur erforderlich und viele Akteure daran beteiligt sind. Dies ist ein weiterer Bereich, in dem die Zusammenarbeit zwischen Hafengesellschaften, Behörden und den Reedereien entscheidend sein wird.

### Eine verantwortungsvolle und nachhaltige Rückkehr der Kreuzfahrt

Unsere Branche hat einen schrittweisen, verantwortungsvollen Neustart absolviert. In der Saison 2022 konnten wir von den fortgesetzt großen Anstrengungen profitieren, die wir geleistet haben, um die Herausforderungen der letzten Jahre zu bewältigen.

- Für das Jahr 2023 erwarten wir über dem Niveau von 2019 und auf dem gleichen Niveau wie ursprünglich für 2020 prognostiziert, zu liegen. Es gibt noch viele Herausforderungen, aber

unsere Branche hat gezeigt, dass sie verantwortungsbewusst und robust ist, um diese Herausforderungen meistern zu können.

- Wir wollen ein guter Partner für die lokalen Behörden sein, um sie bei ihrem Tourismusmanagement zu unterstützen. Wichtig ist ein sachkundiger Dialog, der sich an den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort orientiert. In Dubrovnik zum Beispiel gibt es nur sehr wenig Platz innerhalb der Stadtmauern, um Besucher aus allen Teilen der Welt unterzubringen. An anderen Orten hängt das Problem mit der Infrastruktur zusammen. In Barcelona beispielsweise, gibt es lösbare Herausforderungen bei der Verteilung von Touristengruppen auf verschiedene Orte, um Staus an den beliebtesten Sehenswürdigkeiten zu vermeiden. Der Kreuzfahrtsektor stand und steht zu einer verantwortungsvollen und zielorientierten Diskussion bereit.
- Es ist wichtig, die Lösungsansätze auf der Grundlage fundierter Daten zu ermitteln. Im Hafen von Marseille zum Beispiel machen Kreuzfahrten nur fünf Prozent aller Hafenanläufe aus. In Barcelona ergab eine Studie der öffentlichen Verwaltung von Barcelona Regional zur Luftqualität 2019, dass etwa sieben Prozent der Gesamtemissionen in der Stadt auf den Hafenverkehr zurückzuführen sind. Auf dieser Grundlage errechnete der Hafen, dass der Kreuzfahrtverkehr im Durchschnitt für 0,7 Prozent der Nox Emissionen und 0,16 Prozent der Partikelemissionen (PM10- und PM2,5) verantwortlich ist, was zugleich einen Rückgang gegenüber den Vorjahren darstellt. Die Studie ergab, dass die größte Emissionsquelle der Straßenverkehr ist, welcher 60 Prozent der Emissionen in der Stadt verursacht.
- In den letzten Jahren haben CLIA und die Kreuzfahrtgesellschaften enger mit ihren Partnern in den Häfen und in den Regierungen zusammengearbeitet, um nach Möglichkeiten zu suchen, den Tourismus zu steuern und gleichzeitig die wirtschaftlichen Möglichkeiten zu erhalten, welche die Kreuzfahrt bietet. In Dubrovnik (Kroatien) haben wir zum Beispiel gemeinsam ein Konzept für das Management des Reiseziels erarbeitet, das auf den Kriterien der Vereinten Nationen für nachhaltigen Tourismus basiert. In jüngster Zeit hat CLIA Partnerschaften in Orten wie Korfu und Heraklion in Griechenland geschlossen und mit den lokalen Behörden zusammengearbeitet, um gemeinsam mit dem Global Sustainable Tourism Council (GSTC) Forschungen zum Tourismusmanagements zu finanzieren. Projekte wie diese bieten einen Rahmen für das künftige Destinationsmanagement, so dass alle Parteien davon profitieren können.
- Im Februar 2022 unterzeichneten die auf den Balearen tätigen Kreuzfahrtgesellschaften im Hafen von Palma ein Manifest zum nachhaltigen Kreuzfahrttourismus. Im Februar 2018 wurde zwischen dem Hafen von Barcelona und dem Stadtrat eine Vereinbarung über die Anläufe von Kreuzfahrtschiffen unterzeichnet, die vorsieht, dass die Kreuzfahrtschiffe am Adossat-Pier anlegen, der weiter von der Stadt entfernt ist. Die Vereinbarung sorgte für Klarheit und seitdem investieren die Kreuzfahrtunternehmen in die Destination. Da die Pandemie kurz darauf ausbrach, sehen wir der Gelegenheit entgegen, die Vereinbarung nunmehr bald in Kraft treten lassen zu können.

## Flusskreuzfahrtunternehmen sind Teil der Kreuzfahrtgemeinschaft

CLIA ist der einzige Verband, der Hochseekreuzfahrtunternehmen und Flusskreuzfahrtveranstalter mit Reisebüros und der gesamten Kreuzfahrtbranche zusammenbringt. Die weltweite Pandemie hat auch den Flusskreuzfahrtsektor in Mitleidenschaft gezogen. In diesem Jahr sind zum ersten Mal alle Flusskreuzfahrtunternehmen wieder auf europäischen Gewässern tätig.

Da Flusskreuzfahrten auf Binnengewässern stattfinden und durch ländliche Gebiete und Städte führen, genießt der Respekt für die Gemeinden und die umliegenden Lebensräume entlang der Routen Priorität.

Die Betreiber von Flusskreuzfahrten arbeiten partnerschaftlich mit lokalen Regierungen, Nichtregierungsorganisationen und Gemeinden zusammen, um geeignete Lösungen für die lokalen Gegebenheiten zu finden. Zu den Initiativen gehören soziale Unternehmensprojekte zur Förderung lokaler Handwerksbetriebe, Naturschutzprojekte zur Unterstützung des Tierschutzes und Gemeindeprogramme zur Bereitstellung von sanitären Einrichtungen und Zugang zu sauberem Wasser.

- Flusskreuzfahrtunternehmen verpflichten sich zu verantwortungsbewussten Tourismuspraktiken und höchsten Standards im Umweltschutz.
- Flusskreuzfahrtunternehmen verpflichten sich, die Flüsse zu schützen, die Einleitung von Abfällen zu vermeiden und die lokalen Umweltvorschriften entlang der Route einzuhalten.
- Viele Flusskreuzfahrtunternehmen setzen neue Verfahren und Technologien ein, um Energieeffizienz, Wassereinsparung und Recycling zu fördern.
- Wie bei Hochseekreuzfahrten wird auch bei Flusskreuzfahrten die Nutzung von Landstrom zunehmend zur Norm.

Kontakt:

**CLIA Cruise Lines International Association**

Helge H. Grammerstorf, National Director

House of Cruises

Bergstedter Chaussee 104

22395 Hamburg