



Kurzprotokoll der 17. Sitzung

Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 21. September 2022, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Jana Schimke, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 3

Öffentliche Anhörung

"Fluss- und Hochseekreuzfahrten"

**Teilnehmerliste Ausschussmitglieder**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Droßmann, Falko Hagl-Kehl, Rita Rinkert, Daniel Werner, Lena Yüksel, Gülistan Zierke, Stefan	
CDU/CSU	Brehmer, Heike Donth, Michael Schimke, Jana Wittmann, Mechthilde	Janssen, Anne Vieregge, Kerstin
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Otte, Karoline Schmidt, Stefan	Benner, Lukas
FDP	Hanke, Reginald Tippelt, Nico	
AfD	Moncsek, Mike	
DIE LINKE.	Lutze, Thomas	



Tagesordnungspunkt

Öffentliche Anhörung "Fluss- und Hochseekreuzfahrten"

hierzu wurde verteilt: A-Drs. 20(20)43 (**Anlage 1**)
A-Drs. 20(20)44 (**Anlage 2**)
A-Drs. 20(20)45 (**Anlage 3**)
A-Drs. 20(20)46 (**Anlage 4**)
A-Drs. 20(20)47 (**Anlage 5**)
A-Drs. 20(20)48 (**Anlage 6**)
A-Drs. 20(20)51 (**Anlage 7**)

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste, liebe Sachverständige, ich möchte Sie ganz herzlich zu unserer 17. Sitzung des Ausschusses für Tourismus begrüßen. Es ist unsere erste Ausschusssitzung nach der Sommerpause und wir wollen uns heute zum Thema „Fluss- und Hochseekreuzfahrten“ mit sehr versierten Persönlichkeiten unseres Landes austauschen.

Meine Damen und Herren, wir begrüßen heute verschiedene Sachverständige, die uns zum Thema „Fluss- und Hochseekreuzfahrten“ zur Verfügung stehen. Das ist zum einen Dr. Sascha Gill, Vizepräsident von IG RiverCruise, Sönke Diesener, Referent für Verkehrspolitik beim NABU Bundesverband, Felix Eichhorn, Präsident von AIDA Cruises, Helge Grammerstorf, National Director von CLIA Deutschland, Wybcke Meier, Vorsitzende der Geschäftsführung von TUI Cruises, Susana Pereira-Ventura von ver.di und last but not least Michael Ungerer, CEO von MSC Cruises GmbH. Herzlich willkommen meine Damen und Herren.

Wir haben für die heutige Anhörung folgenden Ablauf vorgesehen. Die Kolleginnen und Kollegen werden sich darin wiederfinden und das auch schon aus den letzten Runden kennen. Wir führen heute zwei Fragerunden durch. In diesen zwei Fragerunden darf jede Fraktion zwei Fragen stellen, die Kolleginnen und Kollegen der Fraktionen haben dafür eine Minute Zeit. Sie, liebe Sachverständige, haben für die Beantwortung jeder Frage drei Minuten. Das heißt, wenn Sie in einer Fragerunde zwei Fragen gestellt bekommen, haben Sie dafür insgesamt sechs Minuten Zeit, diese zu beantworten. Sie sehen hier oben an der Decke auf dem Bildschirm eine Uhr, die läuft dann auch nach unten

runter und daran können Sie sich orientieren. Sollten Sie das aus dem Blick verlieren, dann bin ich angehalten, Sie freundlichst daran zu erinnern.

Die erste Frage wird gestellt von den Kollegen der SPD-Fraktion und das Wort hat Falko Droßmann, bitte sehr.

Abg. **Falko Droßmann** (SPD): Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bin neu in diesem Ausschuss, ich freue mich hier zu sein und wünsche uns allen eine gute Zusammenarbeit. An die Expertinnen und Experten ein ganz herzliches Willkommen und auch vielen Dank für Ihre Statements zu diesem Thema, die Sie vorher abgegeben haben und die wir uns schon sehr aufmerksam durchgelesen haben. Vielen Dank dafür.

Meine erste Frage geht an Frau Pereira-Ventura. Sie haben in Ihrem Bericht die Lage der Besatzungsmitglieder während der Corona-Pandemie beschrieben. Wir haben das alle in den Medien verfolgt und ich in meinem Wahlkreis Hamburg-Mitte sehr hautnah. Es ist von Entlassungen und Einkommensverlusten die Rede in Ihrem Bericht. Arbeiter sind in Häfen gestrandet, ohne Möglichkeiten mit ihren Familien zu sprechen. Die Arbeitsverträge der Besatzungsmitglieder sind oft im Ausland registriert und Gewerkschaften haben es dann schwer, sich für diese Menschen zu engagieren oder deren Rechte durchzusetzen. Meine Frage ist jetzt, haben wir daraus gelernt? Sehen Sie Bestrebungen bei den Veranstaltern oder bei der öffentlichen Hand, dass wenn, was hoffentlich nicht mehr passiert, es nochmal zu solchen Situationen kommt, mit diesen Menschen anders umgegangen wird? Das wäre die erste Frage.

Meine zweite Frage geht an Frau Meier. Frau Meier, wir kennen es auch aus Hamburg so, deshalb möchte ich auch Hamburg als Beispiel nehmen. Um während der Anlegezeit den Emissionsausstoß auf null zu setzen, Sie wissen in welche Richtung die Frage geht, gibt es z.B. in Hamburg Landstromanlagen. In Hamburg-Altona ist sie auch schon in Betrieb, an anderen Standorten ist sie in Bau. Nur werden sie zu wenig genutzt. Vermeintlich auch, weil es deutlich teurer ist, Strom aus dem Stadtnetz zu beziehen, als die alten Diesel laufen zu lassen. Nun sind aber ehrlicherweise Kreuzfahrten keine privilegierten Reisen mehr für die Wohlhabendsten in unserem Land, sondern sind auch, aus meiner



Sicht, eine Form von Massentourismus geworden. Das weisen viele noch zurück, um das aufrechtzuerhalten, aber es sind schon viele, viele tausend Menschen, die auf diese Kreuzfahrten gehen. Legt man die Mehrkosten, die notwendig wären, um Landstrom zu beziehen, auf die Passagiere um, so hat die Hamburgische Behörde für Umwelt, Energie und Klimaschutz festgestellt, dass es vermeintlich für eine ganze Reise pro Woche 10 Euro mehr wären und dann hätten wir dieses Problem mit den Motoren in den Häfen nicht mehr. Halten Sie es für eine Möglichkeit, diese Kosten umzulegen, ich habe die Summe genannt, und damit einen verantwortungsvollen Preis für so eine Reise zu fordern?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Pereira-Ventura, Sie haben das Wort, bitte sehr.

Susana Pereira-Ventura (ver.di): Was haben wir in der Pandemie gelernt und was hat sich geändert? Das ist eine gute Frage. Alle Sozialpartner sind das Problem gemeinsam angegangen, um eine schnelle Lösung zu finden. Das ist uns gut gelungen. Auch in Notfallsituationen haben wir probiert, die Leute so schnell wie möglich an Land zu bringen. Das war das erste Problem, weil die Grenzen geschlossen und die Schiffe noch auf dem Meer waren. Danach kommt z.B. die Flaggenproblematik in dieser Situation. Es war sehr wichtig, weil viele Reeder unter maltesischer Flagge fahren und dieser „flag state“ die Verantwortlichkeit für die Schiffe nicht übernommen hat. Dann mussten wir, und insbesondere die Reeder, eine andere Lösung finden. Wir haben z.B. ein paar Schiffe nach Deutschland gebracht, weil das geht dann um das Havariekommando. Daran sieht man, wie problematisch es ist, die Ausflagung in dieser Krisensituation zu haben. Wir haben erfahren, dass der Staat Malta nicht die Verantwortung für die Schiffe und für die Besatzung übernommen hat. Wir finden es unakzeptabel, dass wir am Ende des Tages dann Lösungen in Deutschland finden müssen, aber es ist so.

Was wir auch gelernt haben, ist, dass es für die deutschen Beschäftigten z.B. die Möglichkeit der Kurzarbeit oder andere Lösungen gibt, um die Leute in der Pandemie zu retten. Die Mehrheit der Arbeitsverträge ist im Ausland abgeschlossen worden. Es gibt viele Fälle, in denen es keine Sozialabgaben gibt, so dass die Leute ihren Job und auch ihr Gehalt verloren haben. Das ist problematisch, aber

ich denke, dass, wenn wir einen Kompromiss machen und sagen „Okay, wir können mehrere Arbeitsverträge hier nach Deutschland bringen“, dann können wir diese zukünftige Situation vermeiden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Meier, bitte sehr.

Wybcke Meier (TUI Cruises GmbH): Darf ich dazu noch einen Punkt ergänzen, bevor ich auf die Frage zum Landstrom eingehe? Ich glaube, Frau Pereira-Ventura, das bezog sich allgemein auf Reedereien und in dem Fall nicht explizit auf die Kreuzfahrt, denn alle, die wir hier sitzen, haben unsere Crew an Bord gehabt. Wir haben uns auch nicht an die Flaggenstaaten gewandt, sondern wir haben dafür gesorgt, dass die Crew, da alle Grenzen geschlossen waren, an Bord verblieben und auch weiter bezahlt worden ist. Ich glaube, das muss man trennen, das ist ein anderes Thema, das ist jetzt nichts, was mit der Kreuzfahrt zu tun hat. Wie gesagt, alle Reedereien, die hier sitzen, haben sich sehr um ihre Crew gesorgt, dann ohne die Crew geht auch der Kreuzfahrtbetrieb in normalen Zeiten nicht, also das ist uns ein wichtiges Anliegen. Das hat aus meiner Sicht mit dem Thema Ausflagung an der Stelle jetzt weniger was zu tun.

Jetzt komme ich gerne zu Ihrer Frage zum Landstrom. Landstrom ist für uns alle, auch für alle Reedereien, die hier in der Runde sitzen, wichtiger Bestandteil und eine wichtige Säule der „Klimaschutz Roadmap“, die wir alle entwickelt haben. Nun ist es so, dass es in Hamburg zurzeit gerade mal ein Terminal gibt, wo Landstrom bezogen werden kann. Es ist ganz sicher nicht ein Kostenfaktor, dass wir den Landstrom nicht beziehen, weil er möglicherweise teurer ist. Ich kann auch sagen, dass selbst in der Zeit, wo nichts mehr ging und die Schiffe still lagen, hat die „Europa 2“ von Hapag Llyod in Altona als aufgelegtes Schiff gelegen und hat kontinuierlich Landstrom bezogen und das in einer Zeit, wo es uns finanziell tatsächlich etwas schwerer gefallen ist. Aber ich mache auch keinen Hehl daraus, dass es für uns alle wichtig ist, dass es nach Möglichkeit grüner Landstrom ist, der uns zur Verfügung gestellt wird. Es hilft auch, wenn wir eine Art Planungssicherheit haben, was die Landstromgestaltung angeht, aber ganz wichtig ist, dass 40 Prozent die Liegezeit in Häfen ausmacht. Insofern ist Landstrom eines der Mittel, die Emissionen



in den Häfen auf null zu bringen und da setzen wir alle was dran. Das ist kein Kostenthema für die Kreuzfahrt.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Frau Meier. Als nächstes stellt die Unionsfraktion, Michael Donth, die Frage, bitte sehr.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank für Ihr Kommen heute und auch Ihre Berichte. Ich mache gerade weiter bei Ihnen, Frau Meier, und bleibe auch bei dem Thema, das der Kollege Droßmann gerade schon angesprochen hat. Wie kann denn der Betrieb der Kreuzfahrtschiffe mit nachhaltigeren Kraftstoffen vorangehen? Auch das Thema Landstrom habe ich mir aufgeschrieben, und zwar ergänzend. Jetzt haben Sie gerade gesagt, in Hamburg gibt es einen Liegeplatz. Rechnet es sich so überhaupt, ein Schiff umzurüsten? Sie liegen mit dem Schiff nicht nur an dem einen Liegeplatz in Hamburg. Ich glaube, in Deutschland haben wir 3, 4, oder 5. Sie können mich korrigieren. Wie sieht es denn in Europa und weltweit aus? Gibt es außer den paar Anschlüssen bei uns, woanders auch noch welche? Nur dann ist es auch wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll, ein Schiff mit der Elektrotechnik umzurüsten. Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage. Welche Rolle spielen denn Werften, Zulieferer, Dienstleister auch als Wirtschaftsfaktor bei uns hier in Deutschland und in Europa, aber vor allem bei uns in Deutschland? Welche wirtschaftliche Bedeutung hat denn Ihre Branche für die deutsche Volkswirtschaft? Vielleicht können Sie das einfach kurz auf den Punkt bringen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Meier, zwei Fragen an Sie, bitte sehr.

Wybcke Meier (TUI Cruises GmbH): Es ist so, dass es in Europa meines Wissens gerade „round about“ 20 Häfen gibt, wo Landstrom bezogen werden kann, aber alle Reedereien, die moderne und neue Schiffe haben, wie auch TUI Cruises mit der „Mein-Schiff-Flotte“ sind für Landstrom voll ausgerüstet und können Landstrom beziehen und das machen wir. Es wäre sicherlich früher schöner gewesen, wenn mehr Häfen sich auf Landstrom schon ausgerichtet hätten, aber nichtsdestotrotz ist das ein wesentliches Ziel und ist auch Bestandteil des „European Green Deal“, dass Landstrom, so er

denn da ist, verpflichtend genommen wird von der Kreuzfahrt. Das werden wir auch alle tun, auch wenn es vielleicht etwas mehr kostet als das zu dem wir die Energie selber herstellen könnten. Das ist Punkt eins.

Wie kann die Kreuzfahrt grüner werden? Wir alle werden auch künftig auf Flüssiggas als Brückentechnologie setzen. Auch dort gibt es die Möglichkeit, zunächst mit LNG zu starten und dann auf Bio-Kraftstoffe zu setzen. Wir alle betreiben moderne Schiffe, die von TUI Cruises mit der „Mein-Schiff-Flotte“ sind alle gebaut zwischen 2014 und 2019, also sehr, sehr modern, extrem energieeffizient und die beste Tonne Treibstoff ist bekanntlich die, die gar nicht erst verbrannt wird. Wir wissen, dass diese Motoren, die wir haben, auch mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, so dass wir zunächst mit Beimischung CO₂ massiv senken können und dann auch irgendwann 2030 und spätestens 2050 ausschließlich damit fahren können. Dazu bedarf es allerdings noch der Verfügbarkeit dieses Kraftstoffes und auch zu einem Preis, der uns das wirtschaftlich dann möglich macht.

Der wirtschaftliche Faktor Kreuzfahrt steht, glaube ich, in allen Papieren explizit drin. Alle Schiffe, die in jüngster Zeit gebaut worden sind und die auch von deutschen und europäischen Reedereien genutzt werden, sind hier in Europa gebaut worden und auch viele in Deutschland. Die neuen Schiffe der „Mein-Schiff-Flotte“ wurden bei der MEYER WERFT, zwar nicht hier in Deutschland, aber an dem finnischen Standort Turku gebaut. Es sind nicht nur die Werften, sondern es kommen auch noch rund 200 Zulieferer dazu, die es braucht, um ein solches Schiff dann tatsächlich zu dem werden zu lassen, was es ist, nämlich moderne Urlaubsschiffe oder Urlaubsdestinationen auf See. Und natürlich auch, ganz stark, die technischen Innovationen, sie sind alle hier aus Deutschland, aus Europa gekommen, die wir heute haben und die wir alle auf unseren modernen Schiffen im Einsatz haben. Nicht zu vergessen ist auch das Thema „Kreuzfahrt-Wertschöpfung“, das ist in den Destinationen auch noch ein wichtiges Thema und gehört auch noch mit da rein.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Frau Meier. Nächste fragstellende Fraktion ist BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Herr Benner hat das



Wort, bitte sehr.

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):
Erstmal schön, dass wir hier gemeinsam sitzen. Mir ist völlig klar, dass die Kreuzfahrtbranche in den Gesamtemissionen der Schifffahrt nicht unbedingt das Problem ist, aber sie kann ein sehr großer Teil zur Lösung sein, weil sie als Industrie auch das Kapital mitbringen, da nach vorne zu gehen.

Meine erste Frage geht an Sie, Herr Dr. Gill. Ich glaube, die Flusskreuzfahrt steht an einem ganz anderen Punkt als die Hochseekreuzfahrt, sowohl was die technologischen Möglichkeiten angeht aufgrund der viel höher gegebenen Hafennähe, was die Möglichkeit von Elektro angeht. Sie steht aber auch vor dem großen Problem der Extremwetterereignisse, sowohl Hoch- als auch Niedrigwasser. Da würde mich einmal interessieren, wie Sie sich da mit Blick auf die Zukunft aufstellen, wo Sie auch die Probleme sehen und vor allen Dingen, wie Sie den Stand der Flusskreuzfahrt auch mit Blick auf die Antriebswende einordnen.

Meine zweite Frage geht an Sie, Herr Diesener. Wir haben jetzt schon ein bisschen gehört, wo die Branche hingeht. LNG eventuell als Brückentechnologie. Der NABU gibt immer das „Kreuzfahrt-Ranking“ raus und deswegen würde ich Sie noch einmal bitten, uns vielleicht einen Überblick zu geben, wo stehen wir gerade. Vor allen Dingen auch die Frage, sind wir noch beim Schweröl oder schon darüber hinweg. Wo stehen wir gerade bei der Flotte?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Zuerst Dr. Gill, bitte sehr.

Dr. Sascha Gill (IG RiverCruise): Danke schön. Die erste Frage war zu den Antriebstechnologien. Das ist richtig, bei der Binnenschifffahrt ist das etwas anders. Der große Vorteil in der Binnenschifffahrt ist, dass die Distanzen viel, viel kürzer sind, die wir reisen und dass die Schiffe zu mehr als 50 Prozent in Häfen liegen. Das Schiff steht untertags im Hafen und ist in der Nacht unterwegs. Wir haben es mit dem Landstrom in Frankreich mit allen Projekten, die bis 2025, 2026 umgesetzt werden, durchgerechnet. Wir können 55 Prozent CO2 nur mit den Projekten einsparen, die jetzt in Planung sind und umgesetzt werden müssen. Diesen 55-Prozent-

Sprung werden wir großteilig mit Landstromanlagen schaffen. Der Rest wird bei uns mit „Pooling“ gemacht und bei diesem „Pooling“ fokussieren wir uns auf „Hydrogen“ aus dem einfachen Grund, wir können hier mehrere Schiffe zusammenfassen, auch in der CO2-Berechnung und hier mit „Hydrogen“ den nächsten Sprung machen. LNG z.B. lassen wir komplett aus in der Binnenschifffahrt, einfach weil diese „Transitionstechnology“ für uns momentan nicht relevant ist.

Niedrigwasser ist ein riesengroßes Thema. Es war ein großes Thema dieses Jahr, aber auch im Jahr 2018. Hier gibt es schon Bewegungen. Heute wird z.B. schon in Kaub, einer typischen Niedrigwasserstelle, ausgebaggert. Hier wird nachgegraben, um sicher zu machen, dass nicht nur die Binnenschifffahrt im „Cruise-Sektor“ weiterfahren kann, sondern auch die 16.000 Schiffe, die im „Cargo-Betrieb“ unterwegs sind. Das ist momentan schon am Laufen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Dr. Gill und Herr Diesener hat das Wort.

Sönke Diesener (NABU Bundesverband): Vielen Dank für die Frage Herr Benner. Es ist so, dass wir das „Kreuzfahrt-Ranking“ tatsächlich jetzt nach zwei Jahren wieder herausgegeben haben. Wir haben uns während der Zeit, als die Kreuzschiffindustrie fast brachgelegen hat, zurückgehalten. Wir sind auch tatsächlich auf Dinge gestoßen und auch positiv gestoßen, beispielsweise, dass Ziele nicht zurückgesteckt worden sind. „Europa 2“ an Landstrom in Hamburg, ist genannt worden. Sachen sind auch in der Zeit ausgetestet worden. Von daher, was die einzelnen Schritte angeht, wie das Austesten neuer Technologien, steht die Kreuzfahrtbranche gerade in Deutschland oder auch die hier Vertretenen ganz gut da. Voranbringen von Brennstoffzellen, von großen Batterien oder anderen Sachen, auch den Landstrom. Ich meine, das ist nicht von der Hand zu weisen, dass der Landstrom gerade jetzt in der letzten Zeit hier mit Rostock, Kiel und Hamburg einen ganz schön großen Sprung gemacht hat. Daran ist die Kreuzfahrt in Deutschland nicht unschuldig, also das ist erstmal gut.

Wo steht die ganze Flotte, ist die Frage. Die steht auf Schweröl. Das ist tatsächlich ein Riesenproblem für uns. Das Gros der Flotte zumindest bei den



großen Schiffen, also TUI oder AIDA fährt leider weiter mit Schweröl. Das ist für uns tatsächlich ein Dorn im Auge. Das sind sehr, sehr dreckige Treibstoffe. Sie enthalten sehr, sehr viele Schadstoffe, die werden zum Teil ins Meer ausgewaschen oder auch die Schwermetalle z.B. werden über die Emission in die Luft gegeben. Da müssen wir dringend von weg und es gehört auch zur Glaubwürdigkeit bei den Ankündigungen, die heute Richtung Klimaschutz, Richtung Umweltschutz gemacht werden, dazu, dass die Dinge, die heute sehr einfach sind, nämlich Umstellen von Schweröl auf Marinediesel auch gemacht werden und da sehen wir die Kreuzfahrt auch tatsächlich in der Pflicht.

Das ist in meiner Stellungnahme einmal gezeigt, die Kreuzfahrtschiffe nutzen ungefähr zu 50 Prozent noch Schweröl kombiniert mit „Scrubber“. Bei der Containerschiffahrt sind es nur 18 Prozent, also die Kreuzfahrt ist der Teil der Schifffahrtsbranche, der anteilig am stärksten auf Schweröl setzt. Das ist tatsächlich enttäuschend aus unserer Sicht, aber bei dem Voranbringen der neuen Technologien sehen wir auch einige gute Sachen zu CO₂ und LNG, weil das gefragt war. Ja, man kann die CO₂ Bilanzen um 20 Prozent verbessern, aber wir haben auch noch die Methan-Emissionen, das heißt, hier in den Stellungnahmen der Reedereien steht 20 bis 25 Prozent Reduktion der CO₂ Emission. Die Treibhausgasemissionen gehen mit der heutigen Technik der Viertaktmotoren auf den Kreuzfahrtschiffen nicht zurück. Das gehört auch zur Wahrheit dazu, das heißt, LNG ist gut für Luftreinhaltung, aber für die Klimabilanz ist es im Moment keine Lösung.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als nächstes hat die FDP-Fraktion das Wort, Nico Tippelt bitte sehr.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Ich freue mich ganz besonders als leidenschaftlicher Kreuzfahrer, dass Sie heute hier sind und unsere konkreten Fragen beantworten wollen. Ich würde meine erste Frage an Helge Grammerstorf stellen und auch nochmal auf diese nachhaltigen Schiffskraftstoffe abstellen. Sie führen aus, dass Kreuzfahrtreedereien in Pilotprojekte zur Entwicklung nachhaltiger Schiffskraftstoffe wie „Bio-Fuels“ und synthetische Kraftstoffe sowie in die Entwicklung von neuen Kraftstoffen investieren, sagen aber auch, dass bis zum Einsatz in der Praxis, Schwierigkeiten zu überwinden sind.

Könnten Sie ausführen in welchem Umfang sich die Reedereien dort engagieren? Können Sie ein bisschen konkreter werden, was so die genaue Anzahl der Projekte, was das finanzielle Volumen angeht und erläutern, welche Probleme ihren Mitgliedern dabei konkret begegnen und wie diese aus Ihrer Sicht behoben werden können?

Daran noch die Frage anschließend, Sie nennen Tourismusverträglichkeit als einen Schwerpunkt Ihrer Arbeit. Könnten Sie ausführen, welche Anstrengungen Ihre Mitglieder konkret unternehmen, um das Problem einer Überforderung von Einheimischen durch „Overtourism“ zu adressieren? Diese Brennpunkte sind beispielsweise Dubrovnik oder Barcelona.

Eine kurze Frage habe ich noch an Sascha Gill. Sie fordern eine deutliche Erhöhung der Investitionen in die Infrastruktur. Welche Auswirkungen können und müssen veränderte Rahmenbedingungen wie häufigeres Niedrigwasser auf die Pläne zum Ausbau der Infrastruktur haben?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die erste Frage an Herrn Grammerstorf und dann Herr Dr. Gill.

Helge Grammerstorf (CLIA Deutschland): Vielen Dank für die beiden Fragen. Lassen Sie mich zunächst zu den alternativen Kraftstoffen kommen. In der Tat, es gibt nach wie vor viele Schiffe, die im Moment noch mit Schweröl fahren, nicht ganz so viele, wie gelegentlich gesagt wird, wenn ich mir nämlich die Studie anschau, auf die eben nochmal Bezug genommen wurde. Sie sagt nicht aus, dass 50 Prozent der Schiffe mit Schweröl fahren, sondern 50 Prozent der Kreuzfahrtschiffe, und damit mehr als in anderen Bereichen der Schifffahrt, verfügen über einen „Scrubber“, aber die Verwendung der Kraftstoffe ist hier ausdrücklich zusammengefasst. Es geht also um Schweröl, Marinedieselöl und Marinegasöl. Die Bestrebungen der Kreuzfahrt sind ganz klar, davon wegzukommen. Die Kreuzfahrt unternimmt im Moment sehr, sehr viele Anstrengungen, um die neuen Kraftstoffe zu erforschen und einzusetzen, wenn sie denn serienreif sind. Im Moment ist es so, dass verflüssigtes Erdgas für uns die einzige Möglichkeit ist, jetzt eine Maschine einzubauen, die schon serienreif ist und von der wir auch wissen, wenn das Schiff in Dienst gestellt ist, dass sie verfügbar ist. Es ist richtig, dass



das LNG, das wir heute verwenden, nämlich fossiles LNG, für die Umweltemissionen, also Feinstaub, Schwefeloxid, Stickoxide sehr große Vorteile bringt, teilweise bis zu 90 Prozent und mehr Reduktion ausmachen. Für das Treibhausgas, also CO₂, bringt das LNG im Moment noch nicht so viel, wie wir das am Ende anstreben, weil in der Tat, wir hier eine Reduktion von plus/minus 20 Prozent haben. Das ist also noch relativ wenig und wird in der Tat auch durch den Methanschlupf zum Teil kompensiert.

Die LNG-fähigen Maschinen, und das sind immer diese „Dual-Fuel-Motoren“, wie sie genannt werden, können nämlich sowohl Diesel als auch LNG verbrennen. Das ist deswegen erforderlich, weil es noch nicht überall auf der Welt LNG gibt. Das Schiff würde schlicht still stehen, wenn es dann am Ende nicht mehr versorgt werden kann, das heißt, die Schiffe müssen die Möglichkeit haben, sowohl Diesel als auch LNG zu benutzen. Sie stellen, soweit sie es irgendwie können, die Verwendung mit LNG sicher, aber sie können auch etwas anderes.

Übrigens nur so als Randnotiz, die Schiffe, die die „Dual-Fuel-Motoren“ haben, können kein Schweröl mehr fahren, das heißt, diese Schiffe fahren nur entweder LNG oder Diesel. Der „Dual-Fuel-Motor“, das heißt, der LNG-fähige Motor, den wir heute einbauen oder in Zukunft einbauen können, ist aber die Voraussetzung dafür, dass später diese Schiffe mit synthetischen Kraftstoffen mit „E-Fuels“ betrieben werden können und dann können wir nicht nur die Umweltemission reduzieren, die wir dann sowieso reduziert haben, sondern auch das CO₂, denn diese Kraftstoffe werden dann kein CO₂-Ausstoß mehr haben. Das heißt also mit anderen Worten, das ist tatsächlich eine Brücke zu etwas Besseren, das ist aber die Voraussetzung heute, das einzubauen, damit wir überhaupt dieses Bessere nachher auch benutzen können.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Grammerstorf und als nächstes Dr. Gill, bitte sehr.

Dr. Sascha Gill (IG RiverCruise): Die Frage war zur Infrastruktur in der Binnenschifffahrt. Da gibt es zwei Punkte. Einmal die Wasserwege selbst, das heißt, der Tiefgang in den Wasserwegen oder „Fairway“. Dafür typische Stellen sind z.B. Kaub,

Pfelling, Maxau. Das sind Stellen, wo wir als Kreuzfahrtschiffe nicht weiter fahren können, wenn Niedrigwasser ist, aber auch, ich komme nochmal zurück, die 16.000 Cargoschiffe nicht. Das heißt, es ist Stillstand im Cargo, aber auch für die Flusskreuzfahrt, wir kommen dort nicht weiter. Da gibt es auch Projekte, die vorangetrieben werden müssen. Diese Ansprachen dafür gibt es schon seit 15 bis 20 Jahren, die müssen vorangetrieben werden, dass diese Baggerungen dort stattfinden, um das Flussbett auszubaggern, damit bei Niedrigwasser auch gefahren werden kann.

Das zweite Problem ist die Energie selbst. Die Häfen des „Ten-T-Netzwerk“, wo natürlich auch diese Cargoschiffe fahren, sind verpflichtet bis 2030 Landstrom-Anlagen zu bauen. Dazu gibt es auch eine Gesetzgebung. Bis 2030 gibt es dort Landstrom und das heißt, für uns in der Kreuzfahrtschiffbranche, dass wenn wir dort stoppen und länger als zwei Stunden dort andocken, müssen wir uns an den Landstrom anschließen. Das heißt, der Ausbau dieses Netzes ist im vollen Gange, da bin ich auch sehr zuversichtlich. Jedoch die Forderung, die wir stellen, ist, dass man gleichzeitig auch das Wasserstoffnetz ausbaut, das ist wichtig, weil mit Elektrizität alleine werden wir eventuell zu 50/55 Prozent kommen, eventuell, aber wir werden nicht die 90 Prozent erreichen, die gefordert werden. Darum müsste das im gleichen Gang passieren. Das sind die zwei Dinge, die mit der Infrastruktur zusammenhängen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als nächstes hat Kollege Moncsek von der AfD-Fraktion das Wort, bitte sehr.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Vielen Dank an die Damen und Herren, die heute hier als Fachleute da sind. Meine Fragen gehen an Frau Meier und an Herrn Ungerer. Der NABU fordert in seiner Stellungnahme zur heutigen Anhörung folgende Regulierungen für die Kreuzfahrtbranche um das Klima zu schützen: Generelles Schwerölverbot und Landstrompflicht. Wir haben viel dazu gehört, die „E-Fuel-Quote“, LNG, großartige Ausweisung von Niedrigemissionsgebieten auf See.

Dazu meine zwei Fragen. In welchem Zeitraum und mit welchem finanziellen Aufwand können



die Unternehmen derartige Vorhaben voraussichtlich zeitnah erfüllen? Welche Auswirkungen hätte eine zu kurzfristige Einführung derartiger Vorgaben auf Ihr Unternehmen in Hinsicht auf Arbeitsplätze und überhaupt Beschaffung, Sie hatten das schon mal angedeutet in verschiedenen Statements, der Menge der alternativen Kraftstoffe?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Meier, bitte sehr.

Wybcke Meier (TUI Cruises GmbH): Zu der Forderung von NABU auf den Schwerölverzicht. Ich möchte auch kurz Herrn Grammerstorff ergänzen. Wir alle haben uns auf den Weg gemacht, darauf mittelfristig zu verzichten, aktuell fahren wir bei der „Mein-Schiff-Flotte“ noch mit Schweröl. Allerdings mit einem umfassenden Abgasnachbehandlungssystem, mit den sogenannten „Scrubbern“, die operieren wir auch im sogenannten „Closed-Loop“, im geschlossenen Modus. Das heißt, wir geben keine verunreinigten Abwässer in die See ab, also das möchte ich einmal festhalten. Damit erreichen wir hervorragende Ziele, nämlich 75 Prozent Reduktion der Stickoxid-Emissionen, 99 Prozent Schwefel, da sind wir auf einem guten Weg, damit erreichen wir schon was, obwohl es Schweröl ist. Das muss man festhalten. Die „Hapag-Lloyd-Flotte“ operiert bereits seit zwei Jahren komplett mit Marine-Gasöl, da verzichten wir auf Schweröl. Sie können sich heute den Bunkerpreis anschauen, welche finanziellen Auswirkungen das hat, wenn wir komplett von jetzt auf gleich umstellen. Es wäre eine Verdopplung bis zu Verdreifachung der Treibstoffkosten für uns alle, je nachdem wann die alternativen Kraftstoffe, die „E-Fuels“ oder auch die „Bio-Fuels“ in dem Maße verfügbar sind, also das ist eine Frage der Verfügbarkeit und natürlich auch der Kosten. Wir gehen heute in den Projektionen davon aus, dass die Kosten für Biokraftstoffe, dass die noch mal etwa 20 Prozent über den MGO-Kraftstoffen liegen. Die Frage war, wann das zeitlich möglich ist. Deswegen sitzen wir unter anderem hier zusammen, damit wir gemeinsam in den Dialog gehen mit den Produzenten, mit der Politik in den Häfen, um zu sehen, wann ist Verfügbarkeit da und wer bekommt dann auch den Kraftstoff.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Ungerer bitte.

Michael Ungerer (MSC Cruises GmbH): Übrigens, ich bin nicht Geschäftsführer der MSC Cruises GmbH in Deutschland, sondern Geschäftsführer von „Explorer Journeys“, das ist eine neue Marke, ein neues Unternehmen der MSC Gruppe in Genf und ich bin hier als Vertreter der Geschäftsleitung in Genf und der Eigentümerfamilie.

Ich kann mich meinen Vorrednern nur anschließen und vielleicht noch eine bisschen eine andere Perspektive ergänzen. Wir sind Familienunternehmen, die seit Jahrhunderten von der Seefahrt gelebt haben, die also einen anderen Blick der Dinge haben. Wir haben einen Gründer, eine Eigentumsfamilie, einen Shareholder. Wir sind also nicht von anderen Shareholdern getrieben, um irgendwelche Quartalsergebnisse maximieren zu müssen, sondern wir können nach dem Optimum streben. Entschuldigung, wenn ich so ein bisschen aushole, es geht nur darum auch mal eine andere Perspektive zu bringen und wir sind der Umwelt und der nächsten Generation gegenüber verpflichtet. Das ist das, was unser Eigner uns jeden Tag sagt, das heißt, das Optimum heißt, eine langfristige Perspektive zu haben, in Generationen zu denken, sprich, wenn man ein Schiff heute bestellt und wenn man, egal ob das ein Frachtschiff, ein Flussschiff oder ein Kreuzfahrtschiff ist, dann trifft man eine Milliardenentscheidung für die nächsten 20 bis 30 Jahre.

Wir sind nicht alleine auf der Welt, sondern ein ganz klarer Appell an Sie alle und auch einige, die hier nicht mit im Panel sitzen, das ist eine gemeinschaftliche Aufgabe, das können wir auch nicht alleine stemmen. Wir haben uns verpflichtet AGO abzuschaffen, phasenweise. Wir wissen, dass das ein Übergangskraftstoff ist, der teilweise noch verwendet wird. Die Schiffe, die wir für meine neue Marke bestellt haben, fahren alle mit MGO und Katalysatoren. Vier davon werden auch LNG haben und die nächsten zwei für 2027/2028 werden mit Wasserstoff und einer Brennstoffzelle betrieben. Technologie, die es heute in der Größenordnung noch gar nicht gibt. Sie haben sicherlich schon von einigen Pilotprojekten gehört, aber in dieser Größenordnung, in der wir diese brauchen, um z.B. einen Tag im Hafen komplett emissionsfrei verbringen zu können, die gibt es heute noch nicht. Das ist also auch eine Wette für die Zukunft, dreieinhalb Milliarden Euro Investition.



Im Übrigen wird es auch eine Lösung für LNG geben, was diesen „Methane Slip“ betrifft. Wir haben auch für diese zwei Schiffe 27/28 Motoren bestellt, diese nächste Generation von Hauptmaschinen, die keinen „Methane Slip“ mehr haben werden und der Hersteller uns auch heute schon versichert, dass das auch retroaktiv eingeführt werden kann. Das geht nur schrittweise, es gibt keinen anderen Weg und es geht nur zusammen. Das heißt, mit Ihnen, mit den Herstellern, mit den Lieferanten, Infrastruktur, Harmonisierung der Rahmenbedingungen, Training für Crew, „Bunker-Hubs“ einzurichten und im Dialog. Das ist unser Standpunkt. Danke.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Ungerer und das Wort hat jetzt Herr Lutze von der Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Ich muss mich erstmal outen, ich gehöre zu den Menschen, die gerne Urlaub machen, aber im Leben nicht auf ein Hochseekreuzfahrtschiff gehen würden. Aber das ist dann wenigstens offen und ehrlich und trotzdem bin ich froh und dankbar, dass Sie hier sind und heute im Ausschuss zum einen Ihre Stellungnahmen abgeben und zum anderen auch uns als Abgeordnete für Fragen zur Verfügung stehen.

Meine beiden Fragen gehen an die Kollegin von ver.di. Ver.di hat in ihrer Stellungnahme auch sehr deutlich auf die Arbeitsbedingungen, die zumindest in Teilen nicht besonders attraktiv sind, auf den Schiffen hingewiesen. Ich sehe sicherlich auch, dass es da bei dem einen oder anderen Anbieter auch Unterschiede gibt, auf der anderen Seite gibt es sicherlich auch einen ganz knallharten Wettbewerb, der auch zu bestimmten Bedingungen letztendlich führt. Deswegen meine beiden Fragen. Worin sieht ver.di die Hauptprobleme, was die Bezahlung und was die Rechte angeht? Stichwort z.B. unbefristete Arbeitsverträge und so weiter, die wir an Land haben, aber offensichtlich auf hoher See nicht?

Die zweite Frage. Was würde sich die Gewerkschaft denn vom Gesetzgeber Deutscher Bundestag oder vielleicht von der europäischen Ebene wünschen, damit zumindest für den Teil, den die Tarifpartner nicht unter sich ausmachen, sondern die der Ge-

setzgeber vorgibt, die Rahmenbedingungen möglicherweise besser werden und letztendlich für die Anbieter auch alle gleich? Denn ein Wettbewerbsnachteil „Tarifvertrag“ ist für meine Begriffe auch nicht unbedingt das non plus ultra.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): An alle Kollegen nochmal die Bitte, wirklich die Redezeiten einzuhalten. Frau Pereira-Ventura, bitte sehr.

Susana Pereira-Ventura (ver.di): Danke für die Fragen. Bei der Hochsee-Kreuzschiffahrt ist die Situation folgende: Ein Teil der Besatzungen hat Arbeitsverträge mit Eigentümern, deren Standort in Deutschland ist und somit deutsche Tarifverträge. Es gibt deutsche und europäische Besatzungen, die in Deutschland wohnhaft sind. Das ist das Hauptwort, sie haben dann einen deutschen Tarifstandard. Dann haben wir eine Mehrheit, dass Leute aus anderen Ländern kommen und auch in anderen Ländern wohnen. Diese Leute kommen von Leiharbeitsfirma, die ihren Sitz in Europa haben, beispielsweise auf Zypern oder Malta. Diese Besatzungsmitglieder erhalten ausländische Tarifverträge und wir haben dann internationale Tarifverträge für diese Besatzung. Problematisch ist das, weil genau dies ist Leiharbeit. Es sind befristete Verträge von meistens 3 bis 9, 11 Monaten. Es gibt keinen Sozialschutz, weil es keine sozialen Abgaben gibt, manchmal auch keine Sozialpflicht. Man muss man sagen, in den Philippinen gibt es ein paar Regeln, aber außerdem ist es kompliziert und die Arbeitsbedingung sind bei diesen Beschäftigten niedriger, weil es sehr anders ist, mit diesen Leiharbeitsfirmen zu verhandeln. Das ist ganz anders, sie sind nicht an nationale Regeln oder an internationales Recht gebunden und das macht alles ein bisschen schwer.

In der Flusskreuzschiffahrt ist die Situation aus meiner Sicht noch grausamer, weil es da weniger Kontrollen gibt. Wir haben fast keine Tarifverträge und wir haben viele ausländische Unternehmen, die den deutschen Fluss benutzen und die nationale Regelung nicht beachten. Wir haben z.B. viele Fälle von Leuten, die weniger als deutschen Mindestlohn erhalten. Von daher brauchen wir insbesondere bei Flusskreuzschiffahrt mehr Kontrollen. Die deutschen Behörden müssen auf diese Schiffe kommen und sich die Arbeitsbedingungen anschauen, um nationales Recht durchsetzen. Das ist



etwas, was wir fordern. Von den Unternehmen fordern wir, dass sie mit uns auch die internationalen Tarifverträge abschließen, weil wir dann bessere Bedingungen durchsetzen und mit der Zusammenarbeit anfangen können. Ich glaube, viele von denen sind auch offen dafür, das zu machen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Damit sind wir am Ende der ersten Fragerunde. Wir starten mit der zweiten Fragerunde und der Kollege Drobmann von der SPD-Fraktion hat das Wort, bitte sehr.

Abg. **Falko Drobmann** (SPD): Seien Sie uns nicht böse, sieben ExpertInnen und ich kann nur vier Fragen stellen. Das ist nicht persönlich gemeint, das ist mir wichtig, vorab nochmal zu sagen.

Die erste kurze Frage geht an den Weltverband der Kreuzfahrtreederei, Herr Grammerstorf, langer Titel kurze Frage: Sie sind eben auf die unterschiedlichen Energiemixe eingegangen. Können Sie uns etwas zum Thema Wasserstoff sagen? Dazu auch die Frage, mit welchen Schritten und welchen Herausforderungen in nächster Zukunft zu rechnen ist?

Herr Dr. Gill, seien Sie mir nicht böse, aber ich habe Ihren Bericht auch aufmerksam gelesen und ich sage es jetzt mal ein bisschen kurz, weil ich es ja kurz halten muss, Ihre Antwort auf die Klimakrise und das Niedrigwasser ist, dass wir die Flüsse ausbaggern, damit Sie dann mit Ihren Mineralöl getriebenen Schiffen fahren können. Können Sie dazu etwas sagen? Das haben Sie eben gesagt. Das heißt, wir haben eine höhere Fließgeschwindigkeit, die Uferzonen gehen kaputt und alles, was mit Flussausbaggerungen so zu tun hat. Ist das wirklich Ihre Antwort?

Alle anderen Stellungnahmen sind darauf eingegangen, dass bis 2030 die Klimaschutzziele eingehalten werden und dass Dekarbonisierung umgesetzt ist. Alle sagen, sie machen das. Sie sagen, man darf den Klimaschutz nicht als letztes nehmen. Also ich würde ihn sogar als erstes nehmen. Sie sagen, man darf es nicht als letztes nehmen und Sie sagen als Einziger für die Flusskreuzfahrt, dass nicht Sie diese Anstrengungen unternehmen, sondern Sie erwarten, dass die öffentliche Hand das übernimmt. Das isoliert Sie so ein bisschen in Ihrer Stellungnahme von den anderen. Seien Sie mir

nicht böse. Das waren die Fragen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Zunächst Herr Grammerstorf und dann Dr. Gill, bitte sehr.

Helge Grammerstorf (CLIA Deutschland): Vielen Dank Herr Drobmann. Ich gehe vielleicht auf den Wasserstoff sozusagen im Kontext mit den anderen alternativen Kraftstoffen ein. Wasserstoff ist sicherlich ein Kraftstoff bzw. die Derivate daraus, den wir in Zukunft häufig auf den Sümpfen sehen werden. Die Krux zurzeit ist, dass es sehr intensive Forschung dafür gibt, aber es gibt noch keine Aggregate, die so serienreif sind, dass sie in erheblichem Umfang ein Schiff versorgen könnten. Allerdings gibt es erste Installationen, und das werden wir ab jetzt häufiger sehen, die beitragen können, das heißt, im Wesentlichen sprechen wir auf den Schiffen von der Stromerzeugung und dort kann eine Brennstoffzelle beispielsweise einen wesentlichen Teil beitragen, so wie andere auch.

Gleichzeitig wird an „Bio-Fuels“ geforscht. Es wird uns irgendwann grünes Methanol zur Verfügung stehen, neben dem Wasserstoff. Es gibt auch das Thema Ammoniak, das sehe ich allerdings im Moment auf den Kreuzfahrtschiffen eher nicht aufgrund seiner besonderen toxischen Wirkung. Das wird vielleicht in anderen Bereichen dann zu sehen sein.

Ziel der ganzen Übung ist, dass wir, und dazu haben wir uns in der Industrie verpflichtet, bis 2050 CO₂ neutral sein werden, und zwar mit der gesamten Flotte. Das ist ungefähr doppelt so schnell, wenn Sie so wollen, wie das, was die IMO fordert. Die IMO fordert 50 Prozent Reduktion bis 2050, wir werden 100 Prozent erreichen. Das Etappenziel, wenn Sie so wollen, ist 40 Prozent Reduktion bis 2030 zu erreichen. Das ist ziemlich ambitioniert, aber wir meinen, dass wir das einhalten und erreichen können und insofern sind wir sehr optimistisch für die Zukunft.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Dr. Gill, bitte schön.

Dr. Sascha Gill (IG RiverCruise): Ich glaube, ich muss dazu ausholen. Die Ausgangslage in der Binnenschifffahrt ist etwas anders. Wir fahren nicht mit Marine-Diesel, wir haben Diesel-Elektrik. Wir



haben „Stage V Engines“ bei uns auf den Schiffen und die Schiffe sind im Großteil nicht älter als zehn Jahre. Die Kreuzfahrtschiff-Industrie im Fluss hat sich erst wirklich in den letzten zehn Jahren entwickelt. Ich spreche immer von unseren „Members“ und über 70 Prozent sind nicht älter als zehn Jahre.

Wenn es darum geht, die Flüsse auszubaggern und dergleichen, der Grund dafür ist auch ganz klar. Wir fahren ganz genaue Fahrpläne, also das heißt, wir wissen ganz genau, wann wir in welchem Hafen sein müssen und das ist getaktet, weil die Anlegeplätze sehr minimiert sind. Wenn Sie heute z.B. von Basel nach Amsterdam fahren, haben Sie einen über zwei Jahre lang vorgebuchten Anlegeplatz. Es wird weit nach vorne gebucht und dann ist er auch nur für Sie zugänglich, weil oft kein zweites, kein drittes oder viertes Schiff dort stehen kann. Daher ist es wichtig, dass diese Schiffe ganz genau in diesem Takt fahren und nicht aufgrund von Niedrigwasser nicht rechtzeitig in den Hafen kommen und dann keinen Landstrom nehmen können. Daher ist es wichtig, dass diese Taktung funktioniert.

Zum Ausbau des Landstromnetzes muss ich sagen, dass viele Betreiber dieser Pontons privatisiert sind. Wir, ich spreche jetzt von Viking, operieren über Hundert Pontons selber. Das heißt, der Landstrom wird im Großteil, speziell hier in Deutschland, von den Betreibern installiert und auch finanziert. Na klar, es gibt auch Förderungen dazu, der Landstrom ist nicht wirklich so das große Probleme in der Binnenschifffahrt.

Der nächste Schritt ist der Wasserstoff, den wir auch auf diese Anlagen hinbringen müssen. Da muss es eine Gesetzgebung geben, da muss auch Deutschland nachziehen, so wie es in Paris und in Wien schon passiert. Es gibt dort schon diese Tankstellen. Auch das ist etwas, das umgesetzt werden muss. Daher auch diese Ausbaggerung. Das hat mehr damit zu tun, dass die Taktung von diesen 350 Schiffen ganz genau funktionieren muss, weil bei diesen Pontons auch die Cargo-Branche unterwegs ist. Da gibt es auch um die 16.000 Schiffe, da ist einfach „Traffic Management“ dahinter. Darum ist das so wichtig, da ist einfach die Dimension etwas anders. Es ist nicht der weite „Ocean“ dahinter. Aber ja, wir finanzieren auch selber, wir haben auch als Firmen z.B. in Paris eine Stromtankstelle

gebaut und haben dort 1,2 Millionen Euro investiert. Das war vor ca. zwei Jahren.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Dr. Gill. Die Unionsfraktion ist an der Reihe und Michael Donth hat das Wort, bitte sehr.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ich hätte zwei Fragen an Herrn Eichhorn, damit er sich heute nicht vergessen fühlt und weil er auch als Vertreter eines durchaus Erfolgsunternehmens mit Sitz in den neuen Bundesländern hier bei uns zu Wort kommen soll.

Corona, Ausfall, geschlossene Schiffe, Unmöglichkeit mit den Schiffen unterwegs zu sein. Wie sieht es bei Ihnen aus? Frau Meier hat uns schon berichtet, wie es mit den „Crews“ auf den Kreuzfahrtschiffen aussah. Vielleicht können Sie das noch etwas ausführen? Sind Ihnen auch im Nachgang „alle an Bord geblieben“, also jetzt in Führungszeichen. Haben Sie aktuell Rekrutierungsprobleme? Wir haben in Deutschland Fachkräfte- oder Arbeitskräftemangel und das hat dann auch wieder Einfluss, ich repliziere auf das, was die Kollegin von ver.di gesagt hat. Es sind sehr oft Arbeitskräfte aus Südasiens, Südostasien. Wenn die Arbeitsbedingungen auf Ihrem Schiff schlecht wären, stünden den Arbeitskräften auch andere Schiffe offen. Weltweit ist die deutsche Kreuzfahrtbranche nur ein Teil und wir wissen, die Container sind viel mehr.

Die zweite Frage, wie bewerten Sie das Buchungsverhalten der Gäste nach Corona und jetzt in den Inflations- und Krisenzeiten? Was können Sie uns dazu sagen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und zweimal ist gefragt worden Herr Eichhorn, bitte sehr.

Felix Eichhorn (AIDA Cruises): Vielen Dank für die beiden Fragen. Ich starte mit den Informationen wie die Corona-Pandemie die Kreuzfahrt getroffen hat. Frau Meier hat das vorhin schon ausgeführt. Natürlich haben wir uns sehr um unsere Crew gekümmert, weil die an Bord war. Wir haben Flugzeuge gechartert, als es weltweit keine Linienflüge mehr gab. Wir haben mit unseren Schiffen die Crews zusammengebracht und sind mit den Schiffen bis nach Asien gefahren, um sie wieder nach



Hause zu bringen. Das ging auch koordiniert, teilweise auch über die Reedereien hinweg, sodass wir uns dann sehr, sehr stark um unsere Crew gekümmert haben.

Das war einer der Hauptgründe meiner Meinung nach, warum es uns gelungen ist, als wir jetzt wieder gestartet sind in den letzten zwei Jahren, peu à peu die Flotten wieder komplett zurückzubringen. Für AIDA fahren seit Mai dieses Jahres komplett alle Schiffe. Wenn ich das so ein bisschen auch mit all den Klagen vergleiche, die man im landseitigen Tourismus, Gastronomie und Bars hört, kann ich für uns zu mindestens behaupten, dass wir eine deutlich höhere Quote von Crews haben, die wieder zurückgekommen sind und auch die Quote, was die Anzahl der Arbeitsplätze im Vergleich zu den offenen Stellen betrifft, ist bei uns deutlich höher. Wir müssen keine Öffnungszeiten einschränken oder die Produkte anpassen. Ich glaube, das zeigt genau das, was Sie auch schon angedeutet haben, wenn wir unsere Mitarbeiter ausbeuten nicht gut behandeln würden, wenn wir nicht attraktive Arbeitsmodelle anbieten würden, dann wäre das nicht der Fall.

Vielleicht noch ein Punkt, weil vorhin so ein bisschen der Fokus war, es gibt keine Gesetze auf hoher See. Dem ist selbstverständlich nicht so. Es gibt die „Maritime Labour Organization“, die genau diese Gesetze allen vorschreibt. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir hier an Land so viele Kontrollen bekommen, was Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen betrifft in unseren Büros, wie das, was wir mit unseren Schiffen das ganze Jahr über in allen Häfen bekommen, sowohl von unserem Flaggenstaat, als auch die Hafenkontrollen, die da kommen können. Ich glaube, da sind sehr klar die Regeln geklärt und wie gesagt, wenn wir keine attraktiven Arbeitgeber wären, dann würden wir in einer anderen Diskussion hier auch sein.

Buchungslage, zweite Frage von Ihnen. Es ist bei Kreuzfahrten, glaube ich, gar nicht so sehr anders als beim allgemeinen Tourismus. Da ist ein Nachfrageüberhang gewesen, glaube ich. Nach zwei Jahren, in denen nicht sehr viel Tourismus, gerade international, ging, sind auch da die Gäste sehr stabil wieder zurückgekommen. Mehr und mehr Zielgebiete sind weltweit auch wieder möglich. Wir fahren, glaube ich, bei uns 90 Prozent der Zielgebiete

weltweit wieder an, gerade der asiatische Markt ist noch ein bisschen geschlossen, wie Sie wahrscheinlich auch alle wissen, aber ansonsten sehr stabil. Testen war von Anfang an eine Grundbedingung. Auch impfen war über lange Zeit eine Voraussetzung gewesen und wir hatten auch einen sehr sicheren Betrieb über die ganze Zeit sicherstellen können. Das sehen wir auch jetzt im Buchungsverhalten. Natürlich ist der Ausblick für den Winter mit den teilweise Aussichten was Corona betrifft, aber auch was Energiekrise betrifft, etwas vorsichtiger, aber was wir sehen, ist, dass die Gäste reisen wollen und deswegen viele kurzfristige Buchungen auch aktuell passieren, wir in der Gesamtsumme aber eine deutliche Erholung sehen. Auch und gerade im Vergleich zu den letzten Jahren. Wir haben in einzelnen Zielgebieten sogar schon wieder die 2019er Werte erreicht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Eichhorn und an der Reihe ist die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Herr Benner, bitte sehr.

Abg. **Lukas Benner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage geht auch an Sie, Herr Eichhorn. Ich bin kein Tourismusexperte, sondern in meiner Fraktion für die Antriebswende der Schifffahrt, sowohl Binnen- als auch Hochsee, zuständig. Deswegen nochmal meine Frage. Die Kreuzfahrtschifffahrt zeichnet im Gegensatz zur Containerschifffahrt, ich sage mal, die besondere Lage aus, dass sie nicht nur den Antrieb haben, sondern enorme Strommengen auch für den Bordstrom, für das ganze Entertainment der Besucherinnen und Besucher. Man vernimmt immer wieder bei Forschungsprojekten, dass z.B. der Bordstrom schneller auf Wasserstoff und alternative Antriebe umzustellen ist als der Hauptantrieb. Mich würde daher nochmal interessieren, wie aus Ihrer Sicht der Stand ist, ob Sie dazu schon Erfahrungen weitergeben können?

Meine zweite Frage an Sie, Frau Meier. Sie haben eben zu den „Scrubbern“ ausgeführt. Mir ist völlig klar, was die für Luftreinhaltung tun, bei CO₂-Minderung tun Sie gar nichts. Mich würde nochmal ganz konkret interessieren, Sie nennen auch in Ihrer Stellungnahme viel LNG, aber auch da haben wir keinen Weg in Richtung Klimaneutralität, worauf setzt TUI Cruises mit Blick auf wirklich klimaneutrale Kraftstoffe und nicht nur besser als Schweröl in der Klimabilanz?



Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Eichhorn.

Felix Eichhorn (AIDA Cruises): Vielen Dank Herr Benner für die Fragen. Wir haben viel über Landstrom gesprochen und in der Gesamtsumme liegen wir mit knapp 40 Prozent der Zeit in den Häfen, wo dann natürlich Hotelstrom benötigt wird, so dass für uns ganz klar ist, dass eine der Möglichkeiten ist, eben diese Landstrom-Infrastruktur weiter auszubauen. Wir haben aktuell nur 20 Liegeplätze in Europa, die nutzbar sind. Da, wo es möglich ist, nutzen wir diese auch. Wir haben in Hamburg das pilotiert, wir haben dann die Absichtserklärung sowohl mit der Landesregierung Schleswig-Holstein, als auch Mecklenburg-Vorpommern als AIDA geschlossen und mit angestoßen, genau diese Nutzung auch zu gehen und wir hoffen, dass dann auch in Hamburg das Hauptterminal, was in Steinwerder ist, entsprechend ausgestattet werden kann

Vielleicht, damit Sie ein Gefühl dafür bekommen, was so ein durchschnittlicher CO₂-Verbrauch ist, gerade auf den großen, modernen Schiffen. Wenn Sie das umrechnen, verbrauchen wir heute in einer Woche ungefähr so viel CO₂ wie ein „One-Way-Flug“ von Hamburg nach Palma. Also die großen Schiffe sind eben auch sehr effizient in den Jahren geworden und deswegen auch der Stromverbrauch, den wir für das gesamte Unterhaltungsprogramm haben, aber auch für die Unterkunft z.B. der Crew. Wir produzieren unser Wasser selber, also wenn Sie das auch vergleichen würden zu anderen Urlaubsformen, wo es viel mehr einzelne Quellen auch von Stromverbrauch gibt, sind Hochseeschiffe heute sehr, sehr effizient unterwegs. Das heißt, Sie können eine Woche mit uns an Bord fahren und verbrauchen so viel wie wenn Sie in Hamburg in den Flieger steigen und nach Palma fliegen, und dann sind Sie noch nicht wieder zurückgekommen. Ich glaube, das ist wichtig. Wir sind damit noch nicht zufrieden genug und wir wollen daran auch weiter arbeiten.

Die Frage, was sind die nächsten Schritte? Wir installieren gerade eine 10 Megawatt Batterie und wir hoffen, dass wir dann in dieser technologischen Entwicklung auch so weit gehen können, dass wir z.B. eine Stunde, vielleicht auch zwei je nach Energiebedarf, das Schiff komplett über

Strom aus dieser Energie bekommen, der idealerweise im Hafen als ökologischer Strom geladen werden kann.

Wir testen gerade Brennstoffzellen. Wasserstoff per se, Herr Grammerstorf hat das ausgeführt, wird an Bord von Schiffen sehr schwer zu lagern sein, das heißt, wir werden den in Methanol z.B. umwandeln müssen. Das ist genau das Forschungsprojekt, was auch gerade läuft, was auch gefördert worden ist in der Vergangenheit in Zusammenarbeit mit der MEYER WERFT, auch mit einem deutschen Brennstoffzellenhersteller und auch der Bundesregierung. Ich glaube, da gibt es viele Anstrengungen. Uns gehen einige Sachen davon ehrlicherweise auch nicht schnell genug, aber es ist eben noch eine neue Technologie. Wir haben vor zwölf Jahren begonnen, die ersten Entscheidungen für LNG zu treffen. Wir haben schon 2004 in die ersten Schiffe von uns Räume eingebaut, wo man so einen Landstromanschluss reinbekommt, aber es dauert, bis dann die Technologie komplett dann auch in den Häfen und in der Infrastruktur nachzieht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Meier, bitte.

Wybcke Meier (TUI Cruises GmbH): Da kann ich gleich anschließen, ohne das zu wiederholen. Landstrom gilt für uns ganz genau so, das muss ich nicht wiederholen, das hat Herr Eichhorn perfekt ausgeführt.

Was tun wir noch? Wir haben drei Neubauschiffe geordert, die auch alle in Europa gebaut werden, eins wieder bei der MEYER WERFT in Turku und zwei in Italien. Das Schiff, das bei der MEYER WERFT in Turku gebaut wird, wird „Methanol-ready“ sein, das heißt, da leisten wir einen großen Beitrag. Perspektivisch soll es natürlich grünes Methanol werden, was wir dann idealer Weise dort nutzen.

Das ist der eine Schritt, das andere wurde auch von Herrn Grammerstorf schon ausgeführt, LNG als Brückentechnologie. Die „Dual-fuel-Motoren“, die uns dann in die Lage bringen „E-Fuels“ und ähnliches zu nutzen, was dann eine signifikante Reduktion von CO₂-Emission mit sich bringt. Auch die Tatsache, dass die Schiffe der „Mein-Schiff-Flotte“, die wir jetzt operieren, zwischen 2014 und 2019 in



den Dienst gestellt worden sind, sollen nach Testphasen, nachdem was wir heute an Erkenntnissen haben, dann auch umrüstbar sein, sodass sie auch mit Methanol betrieben werden können. Das ist alles in der Erprobung. Wir haben ansonsten auch mit unserem „Shareholder“, wir haben nicht nur die TUI als „Shareholder“, „Royal Caribbean Cruise Lines“ Forschungsprojekte laufen, was Brennstoffzellen angeht und ähnliches. Also wir tun das Möglichste und schöpfen auch schon heute das Möglichste aus. Ich glaube, wenn man sich wirklich die Stromverbräuche mal anschaut und schaut, was wir alle auf den Schiffen an relativ wenig Energieaufwand haben, um einen Hotelbetrieb für 2500 Passagiere beispielsweise möglich zu machen, indem wir Abwärme von Motoren nutzen und ähnlichem, eine sehr effiziente Klimaanlage ansetzen und so weiter, dann sind wir verglichen mit vielen anderen Bereichen schon sehr, sehr weit vorne.

Ohne jetzt die Zeit strapazieren zu wollen, aber da verlangt es, glaube ich, tatsächlich mal tiefer einzublicken und auch wirklich die Vergleiche anzustellen. Da muss sich die Kreuzfahrt nicht verstecken. Da sind wir, gerade was den Hotelbetrieb angeht, wirklich heute schon sehr, sehr gut unterwegs und wie Herr Eichhorn auch schon sagte und auch alle Mitstreiter und für die „CLIA“, es ist für uns essentiell, dass wir CO₂ massiv reduzieren, absolut. Die TUI hat sich auch dazu entschlossen, das Ganze wissenschaftlich messbar zu machen bzw. verifizieren zu lassen. Wir haben unsere Klimaziele bei der „Science Base Targets Initiative“ eingereicht und erwarten jetzt im Laufe des Oktobers die Rückmeldung, um uns dann auch da nochmal wirklich wissenschaftlich basiert, daran messen zu lassen, dass wir CO₂ mittel- und langfristig reduzieren können, sodass wir dann tatsächlich klimaneutrale Kreuzfahrten anbieten können.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank und als nächstes fragt Nico Tippelt von der FDP-Fraktion.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Wir haben zwei konkrete Nachfragen zu Ihren Stellungnahmen. Die erste Frage geht nochmal an Frau Meier von TUI. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, dass Sie während der Pandemie die Arbeitsplätze an Land erhalten konnten und es keine betriebsbedingten Kündigungen gab. Parallel spricht ver.di mit Ver-

weis auf Ihren Jahresabschluss von einer Reduktion des Landpersonals um ein Viertel. Wie kommt es zu diesen unterschiedlichen Einschätzungen?

Die zweite Frage geht an Herrn Eichhorn von AIDA. In seiner Stellungnahme fordert ver.di eine Abschaffung von Steuervorteilen, konkret der Tonnagesteuer. Begründet wird dies mit einer Verfehlung der Zielsetzung dieser Maßnahme. Sehen Sie dies ähnlich oder aus welchen Gründen sollte die aktuelle Besteuerung beibehalten werden?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Meier, bitte sehr.

Wybcke Meier (TUI Cruises GmbH): Vielen Dank. Das ist relativ schnell beantwortet. Für die TUI Cruises GmbH kann ich ganz definitiv sagen, dass wir innerhalb der Pandemie keine betriebsbedingten Kündigungen ausgesprochen haben. Wir haben es gut mit dem Bezug von Kurzarbeitergeld geschafft, keine betriebsbedingten Kündigungen auszusprechen. Was es hingegen gab, ist, dass wir natürlich auch Kolleginnen und Kollegen in bestimmten Bereichen verloren haben, die sich anderen Branchen zugewandt haben. Möglicherweise bezieht sich die Zahl von ver.di auf die TUI AG, aber das vermag ich nicht zu sagen, das ist spekulativ.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Eichhorn, bitte sehr.

Felix Eichhorn (AIDA Cruises) Vielen Dank für die Frage. Die Kreuzschifffahrt ist, wie die globale Schifffahrt, global unterwegs und es gibt die Tonnagesteuer-Regeln, die für Cargo-Schiffe und auch für Kreuzfahrtschiffe gelten. Dadurch, dass wir jetzt unseren Umsatz nicht nur hier in Deutschland produzieren, sondern weltweit im Einsatz sind und auch da letztendlich in den lokalen Einsatzgebieten dann auch anteilig die Steuern zahlen, gerade was „Onboard-Leistungen“ betrifft, ist es ein sehr differenziertes Steuermodell. Aber so, wie es in der globalen Schifffahrt letztendlich auch heute die Regelungen gibt, gelten die auch für die Kreuzfahrtschiffe.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als nächster ist Herr Moncsek von der AfD-Fraktion dran.



Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Frau Meier, Sie sind schwer gefragt heute, habe ich gemerkt, aber ich kann mich der Sache auch nicht entziehen in der zweiten Runde. Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass immerhin sechs Ihrer zwölf Schiffe Landstrom benutzen, das sind 50 Prozent.

Meine Frage lautet: Welche konkreten Forderungen haben Sie denn an die Politik und die Hafentreiber hinsichtlich des Ausbaus der landseitigen Infrastruktur und, viel wichtiger, hinsichtlich der Planbarkeit der Energiepreise?

Wybcke Meier (TUI Cruises GmbH): Wie eingangs schon gesagt, wäre es sehr hilfreich für uns als Reedereien, wenn wir tatsächlich planbare Zahlen hätten. Es ist in jedem Hafen unterschiedlich geregelt, was tatsächlich den Preis für Landstrom angeht. Wenn wir das gemeinsam erreichen könnten, verlässlichere Größen zu haben, wäre das sehr hilfreich. Insgesamt kann ich mich nur all den Forderungen anschließen. Ich würde aber eher sagen, Forderungen trifft es gar nicht, sondern wir Reedereien unterstützen den massiven Ausbau von Landstrom-Anlagen in den Häfen und eine Forderung oder eher eine Bitte wäre, dass die Hafentreiber mit den Reedereien in den Austausch gehen, dass möglichst flexible Anlagen gebaut werden und nicht eine feste Installation. Da gibt es sehr viel „Best-Practice“, wo wir voneinander lernen können. Ansonsten hoffen wir, dass es zu einem schnellen Ausbau der Infrastruktur kommt.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Vielen Dank. Darf ich die zweite Frage stellen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Meier war so schnell, deswegen kann Herr Moncsek jetzt noch seine zweite Frage stellen.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Das war ganz schnell geantwortet, vielen Dank. Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Gill.

In Ihrer schriftlichen Stellungnahme führen Sie aus, dass Niedrigwasser auf der Wasserstraße zu vielen Stornierungen und Mehrkosten bei den Flusskreuzfahrtunternehmen geführt haben. Dies hätte nach Ihrer Einschätzung durch notwendige Infrastrukturinvestitionen an den Wasserstraßen

verhindert werden können. Welche konkreten Infrastrukturinvestitionen erwarten Sie vom Bund, von den Ländern, um Betriebseinschränkung oder Mehrkosten der Flusskreuzschifffahrt bei Niedrigwasser zukünftig zu verringern? Geben Sie uns mal konkrete Beispiele. Sie haben vorhin von Ausbaggerung schon geredet, da haben wir ein großes Zeitfenster, gibt es denn noch andere Sachen, die Sie da im Blick haben?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Gill.

Dr. Sascha Gill (IG RiverCruise): Die Ausbaggerung ist das „Key-Thema“, da muss ich auch dran festhalten. Die Schiffe müssen stehen bleiben, wenn das Wasser niedrig ist. Das ist immer die eine Sache. Sie haben das Umgekehrte natürlich auch. Bei Hochwasser sind die Brücken zu niedrig. Es geht in beide Richtungen. Umweltmaßnahmen, speziell jetzt bei Niedrigwasser, kann man z.B. an den Donauauen sehen. Da sind die ganzen Seitenwasserstraßen wieder aufgemacht worden. Die wurden in Österreich zugeschüttet, sind jetzt wieder aufgemacht worden und das sind jetzt Reservoirs für Wasser, um das Wasser auch zu halten. Das heißt, wenn man Niedrigwasser-Perioden hat, dann ist es wie ein Schwamm, das saugt das Wasser auf und „releas“ es dann auch ganz, ganz langsam. Ich spreche nicht von Begradigungen oder der Gleichen, es geht nur um die Fahrrinne, das heißt, Sie haben ja auch dieses Fischkreuz, das rein geht in die Wasserstraße, das den Fluss verlangsamt und aufgrund der Verlangsamung wird das Wasser erstens mal rausgedrückt in diese Schwämme, aber dann auch in die Wasserstraße selbst, also in die Furche, wo man dann fährt. Es ist wichtig, dass das überall gemacht wird und das hilft natürlich.

In Deutschland sind es im Großteil drei Bereiche, die wirklich nachgebaggert werden. Das ist Max, Kaub und Pfelling. Das sind die drei Bereiche und das muss man einfach vorantreiben, dass die gesäubert werden, dass hier nicht, keine Sandanlagerungen sind, dass Steine ausgebaggert werden und dergleichen. Es gibt aber hier von der EU schon Vorschläge und auch Pläne dafür. Das ist eigentlich das, was so schnell wie möglich gemacht werden muss. Der WWF ist auch dahinter, also das passiert in den Donau-Auen, wo eben diese Seitenstraßen wieder aufgemacht werden.



Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Letzter Fragesteller ist Herr Lutze von DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.):

... **keine Tonaufnahme zur ersten Frage**

Die zweite Frage geht dann an die Kollegin Müller von der Bundesregierung. Vorhin ist von ver.di gesagt worden, dass das Hauptproblem bei den Binnenkreuzfahrten die fehlende Kontrolle ist. Jetzt bin ich nicht ganz im Bilde, was den Zuständigkeitsbereich angeht, aber ich vermute mal, dass bei Bundesschifffahrtsstraßen der Bund und nicht die Länder zuständig sind. Sehen Sie das ähnlich, dass es dort ein Problem gibt? Das ist gar kein Vorwurf, aber hat die Bundesregierung das im Blick, um da Abhilfe zu schaffen? Diese Frage kann auch gerne schriftlich beantwortet werden, wenn das jetzt zu spontan ist.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die erste Frage ging an Frau Pereira-Ventura, bitte sehr.

Susana Pereira-Ventura (ver.di): Ich hoffe, dass ich die Frage richtig verstanden habe, weil das war nicht so laut. Sie haben gefragt, ob es ein Ranking für schlechte Arbeitgeber gibt. Wir machen jetzt auf internationaler Ebene, wir gehören zu der ITF, das ist die „International Transport Workers' Federation“, ein Pilotprojekt und machen über eine Liste die Klassifizierung der Arbeitgeber offen. Diese Liste basiert auf Infos, die wir von den Seeleuten erhalten, aber es ist eine sehr schwere Herausforderung, weil wir haben tausende von Arbeitgebern, tausende von Leiharbeitsfirmen und in manchen Ländern geht alles ein bisschen chaotisch zu und es ist schwierig, alles richtig einzuordnen. Aber wir probieren schon das zu machen mit dem Feedback, das wir von den Leuten bekommen, aber auch mit unserer internen Recherche, aber ein gesamter Überblick wird ein bisschen schwer. Wir kennen schon ein paar Akteure, die ein bisschen schlechter sind und wir kennen auch die besseren Akteure.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Und zuletzt Frau Müller, bitte sehr.

Claudia Müller (Koordinatorin der Bundesregierung für maritime Wirtschaft und Tourismus, BMWK): Nur ganz kurz. Mir liegen keine Berichte

vor, dass es hier mangelnde Kontrollen gäbe. Das ist wie in allen anderen Bereichen, dass das die Berufsgenossenschaften entsprechend machen, in diesem Fall ist das die BG Verkehr, die auch für die Binnenschifffahrt zuständig wäre.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, wir sind damit am Ende unserer heutigen sehr aufschlussreichen, interessanten und informativen Anhörung. Ich möchte mich ganz, ganz herzlich bei Ihnen bedanken, liebe Damen und Herren Sachverständige, dass Sie den Weg auf sich genommen haben, um uns ein Stück weit mehr aufzuklären, mit Ihnen ins Gespräch zu kommen. Es war uns eine Freude und wir hoffen, dass wir Sie bald wiedersehen, vielleicht auf dem Schiff, ansonsten gerne auch im Bundestag. Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg, sage nochmal herzlichen Dank im Namen des Ausschusses.

Schluss der Sitzung: 16:15 Uhr

Jana Schimke, MdB
Vorsitzende

Anlage 1

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache
20(20)43

21.09.2022 - öffentliche Anhörung



RIVER CRUISE BRANCHE

Nachhaltigkeit als Nachwirkung der Pandemie.

ABSTRACT

Auf Anfrage des Deutschen Bundestags, Ausschuss für Tourismus, wurde das folgende Dokument erstellt. Die Anfrage wurde mit folgendem Thema betitelt: «Besonderes Augenmerk der Anhörung wird darauf gelegt, wo die Branche nach der Corona-Pandemie steht und wie sie sich entwickelt sowie den gesteigerten Nachhaltigkeits- und Umwelthanforderungen begegnet.»

Diese schriftliche Stellungnahme beinhaltet eine Marktstudie, welche die momentane Situation nach der Pandemie wiedergibt. Ferner werden zum Thema Nachhaltigkeit die Fachbereiche Elektrizität, Wasserstoff und autonomes Fahren mit berücksichtigt, um aufzuzeigen, wo sich die Branche hinentwickelt.

*IG RiverCruise, the European River Cruise Association
24/08/2022*

Die Flussfahrtbranche geht zuversichtlich in die Zukunft, braucht aber Rahmenbedingungen, die ihre Lösungen zulässt.

Die Branche nach Corona

1. Die touristische Buchungslage hat sich nach Corona erholt, jedoch bereitet die Infrastruktur Probleme und massive Kosten.
2. Der Mangel an lizenzierten Kapitänen beeinträchtigt die Nachhaltigkeitsstrategie der EU und wirkt sich negativ auf die Sicherheit aus.
3. Die Infrastruktur der Schiffwege kann nicht mit den niedrigen Wasserständen mithalten; Die Digitalisierung geht langsam voran.

Fokus und Roadblocks in der Nachhaltigkeitsstrategie

4. Das von der IG RiverCruise indizierte ISO28701 Zertifikat ist ein wichtiger Standard im Sicherheits- und Nachhaltigkeitsmanagement für alle Schiffstypen auf den Wasserstraßen;
5. Erste Carbon-Berechnungen zeigen bis zu 50 % CO2 Reduktion mit Landstrom; die Batterie-Technologie erweist sich als minimaler, aber wichtiger Faktor;
6. Investitionen in Wasserstoff-Tankstellen muss noch vor 2030 stattfinden; Transition-Technologien sind nicht zielführend (Referenz: CO2 Pooling Data);
7. Remote Controlled Navigation fördert die Sicherheit und hilft, den Bedarf an Lizenzen zu rationalisieren.

1 DIE TOURISTISCHE BUCHUNGSLAGE HAT SICH NACH CORONA ERHOLT, JEDOCH BEREITET DIE INFRASTRUKTUR PROBLEME UND MASSIVE KOSTEN.

(Source: Auszug aus der Flusskreuzfahrtstudie der IG River Cruise veröffentlicht am 15 September 2022)

Die Fluss-Kreuzfahrtbranche verblieb 2021 ein weiteres Jahr im Bann der Corona-Krise, vermochte aber dem zweiten Pandemiejahr in Folge verhalten zu trotzen.

Der Saisonstart musste weit nach hinten verschoben werden. So waren zu Beginn nur Reisen innerhalb Deutschlands möglich. Die italienischen und französischen Märkte öffneten nach langer Lockdownphase erst im Juni 2021.

Überseepassagiere aus Nordamerika, die in normalen Jahren rund 50% des Passagieraufkommens ausmachen, fanden sehr spät und nur in geringer Zahl den Weg nach Europa. Dies änderte sich drastisch mit dem Fall der Test und Impfpflichten in vielen Ländern, womit amerikanische Gäste wieder Europareisen gebucht haben.

Aussagekräftige Vergleichszahlen konnten vorwiegend für den deutschen Reisemarkt erhoben werden. Drei- bis vier Tagesfahrten waren auf deutschen Flüssen bei vielen Anbietern der Nachfragerenner.

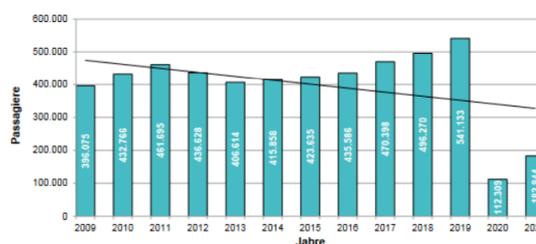
	2021	2020	Veränderungen absolut	Veränderungen in %
Passagieraufkommen	182.844	112.309	70.535	62,80 %
Passagiernächte	1.365.076	991.666	373.410	37,65 %
Durchschnittliche Reisedauer (in Nächten)	7,47	8,83	0,52	7,42 %

2021 sah eine 63 % Steigerung der Passagierzahlen im Vergleich zu 2020, jedoch wird die Branche erst in den Jahren 2023 zu den Belegungszahlen von 2019 zurückkehren.

Die Konzentration auf eine Streckenführung innerhalb von Landesgrenzen hatte zur Folge, dass auch kleinere Häfen, die sonst seltener

angelaufen werden, öfter berücksichtigt wurden.

Mit einem Zuwachs um 62,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 182.844 Passagiere im Jahr 2021 zeigte sich eine positive Tendenz der in Deutschland verkauften Reisen.



Nur ein Drittel der 541.000 Deutschen Touristen, die im Jahr 2019 eine Flusskreuzfahrt buchten, wurden in 2021 willkommen geheißen. Das Jahr 2023 verspricht ähnliche Zahlen wie in 2019.

Im Zweijahresvergleich lag Deutschland, der größte europäische Markt, bei etwa einem Drittel des Volumens des Jahres 2019 (541.133 Passagiere). In der Branche werden für die Folgejahre weiter erhebliche Steigerungsraten und innerhalb von zwei Jahren das Erreichen des Vor-Corona-Niveaus erwartet.

Die Saison 2022 hat sich gut entwickelt. Zwölf neue Schiffe wurden von den Mitgliedern der IG River Cruise in Dienst gestellt.

Schiffsname	Reederei / Veranstalter	Passagierzahl (Doppelbelegung)
Albertina	SE-Tours	152
Amadeus Cara	Lüftner	170
AmaLucia	AmaWaterways	158
Annabelle	Scylla für Phoenix Reisen	180
Antonia	Rijfers für Phoenix Reisen	190
Emerald Luna	Emerald Waterways	180
Spirit of the Rhine	Saga River Cruises	192
S.S. Sao Gabriel	Uniwold	100
TM Capella	PCE River Cruiser AG	182
TM Vega	PCE River Cruiser AG	182
Viking Egdír	Viking River Cruises	190
Viking Gýmír	Viking River Cruises	190
Gesamt	12	2.066

Eine Studie im Auftrag der IG River Cruise zeichnet ein positives Bild im Vertrauen der Branche in die Zukunft. Es wurde in Neubauten investiert und in neue Technologien der Nachhaltigkeit.

Die Passagierzahlen haben sich im Vergleich zu 2021 erhöht, sind aber bei vielen Anbietern noch weit unter dem Vor-Corona-Niveau.

Der Zuwachs an internationalen Gästen ist steigend, da die erleichterten Einreisebestimmungen sich positiv auf die Reiselust auswirken.

Die Niedrigwasser-Situation hatte leider zur Folge, dass mehrere Anbieter, die Reisen stornieren mussten oder mit erheblichem finanziellem Aufwand die Reisen via Bus, Bahn und Hotel weiterführen mussten. Dies hätte mit der nötigen Infrastruktur-Investition verhindert werden können (siehe European Barge Union EBU Press Release).

Im Ganzen sieht die Branche vertrauensvoll in die Zukunft, rechnet mit starkem Zuwachs, ist aber auch gewillt, weiter in die Infrastruktur zu investieren.

2 DER MANGEL AN LIZENZIERTEN KAPITÄNEN BEEINTRÄCHTIGT DIE NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE DER EU UND WIRKT SICH NEGATIV AUF DIE SICHERHEIT AUS.

(Der [Masterplan Binnenschifffahrt](#) beschäftigt sich im Kapitel 5 mit diesem Thema)

Tausende von Hochsee-Offizieren sind bereit, auf die Binnenwasserstraßen zu wechseln, und erkennen die soliden europäischen Arbeitsgesetze und Arbeitsbedingungen als klaren Vorteil an. Der Transfer kann innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden.

2.1 EU-RICHTLINIE ERMÖGLICHT ÜBERTRAGBARE KOMPETENZEN AUF FLÜSSEN.

Die Europäische Kommission hat die NAIDES III-Politik im Juni 2021 willkommen geheißen. Diese Politik manifestiert die Zukunft der europäischen Wasserstraßen und skizziert einen Weg des erheblichen Wachstums bis 2030 (25 %) und des weiteren Wachstums bis 2050 (50 %). Besatzungsprognosen auf der Grundlage der europäischen Verkehrspolitik zeigen eine Lücke von 5800 nautischen Besatzungsmitgliedern bis 2030.

Die europäische Richtlinie 2397 vom 12. Dezember 2017 zeigt einen Weg für Hochsee-Offiziere auf, um in die Binnenschifffahrt einzusteigen. Ein kürzlich durchgeführtes Projekt, bei dem 160 Seeoffiziere rekrutiert und neun Monate lang auf einem speziellen Ausbildungsschiff ausgebildet wurden, hat ein starkes Interesse von Hochsee-Offizieren für die Binnenschifffahrt gezeigt. Das strenge Arbeitsrecht in Europa und die hervorragenden Arbeitsbedingungen sind für die Offiziere attraktiv.

2.2 PRÜFUNGSPRAKTIKEN BEHINDERN DIE SCHLIEßUNG DER ARBEITSKRÄFTELÜCKE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT.

Der Streit um die Sprache, die für die Prüfung verwendet werden soll, behindert die Möglichkeit, diese Lücke zu schließen.

CESNI (der Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) hat in seiner ES-QIN-Ausgabe 2019 die Standards rund um die Prüfung für Bootsführer (auch als Kapitän oder erster Offizier bezeichnet) beschrieben. Es wird klar festgelegt, dass die nationale Stelle die Sprache bestimmen kann und dass mehrere Sprachen für die Prüfung verwendet werden können.

Die nationalen Stellen in den verschiedenen Ländern entlang der Wasserstraßen haben beschlossen, die Prüfung nur in der Landessprache abzulegen, ohne zu berücksichtigen, dass die Belegschaft Englisch als gemeinsame Sprache sprechen könnte.

Als solche sind Offiziere aus Italien, Großbritannien und Skandinavien nicht in der Lage, die Prüfung durchzuführen, da die Sprache, die im Land neben den Flüssen gesprochen wird, nicht Teil ihres nationalen Sprachmixes ist. Auf den Flüssen ist jedoch immer mehr Englisch zu verwenden, um zwischen den Schiffen zu kommunizieren.

2.3 EMPFEHLUNGEN

Erlauben Sie, dass Englisch als Prüfungssprache für Bootsführer / Kapitän / 1. Offizier verwendet wird, um dem Mangel an Nautikern in der Binnenschifffahrt entgegenzuwirken.

3 DIE INFRASTRUKTUR DER SCHIFFSWEGE KANN NICHT MIT DEN NIEDRIGEN WASSERSTÄNDEN MITHALTEN.

(Source: Auszug des Press Release der European Barge Union EBU vom 18 August 2022)

(Der [Masterplan Binnenschifffahrt](#) beschäftigt sich im Paragrafen 1 mit diesem Thema)

Seit einigen Wochen leidet Europa unter einer Hitzewelle, die u. a. zu dramatisch niedrigen Wasserständen auf europäischen Wasserstraßen führt. Der Binnenschifffahrtssektor (Fracht- und Flusskreuzfahrtsektor) ist entschlossen, seine Dienstleistungen fortzusetzen und der europäischen Gesellschaft und Industrie auch unter diesen sehr schwierigen Umständen zu dienen.

3.1 DIE WASSERSTÄNDE AN DEN WICHTIGSTEN FREI FLIEßENDEN EUROPÄISCHEN FLÜSSEN SIND IN DEN LETZTEN WOCHEN DRASTISCH GESUNKEN.

Auf dem Rhein ist der Wasserstand auf der wichtigen Strecke bei Kaub inzwischen dramatisch niedrig und erreicht ein kritisches Niveau. Die Niedrigwassersituation stellt die Branche vor große Herausforderungen. Auf dem derzeitigen Niveau können Frachtschiffe nur weniger als ein Viertel ihrer normalen Kapazität tragen.

Passagierschiffe können diese Stellen nicht mehr überqueren und müssen mit aufwendigen logistischen Maßnahmen wie Bus, Hotel und weiteren Schiffen Passagiere ans Ziel bringen. Dies führt nicht nur zu Mehrkosten, sondern vervielfacht den CO₂-Ausstoß.

Auf der Donau war der Binnenschiffsverkehr in den vergangenen Wochen ebenfalls mit einem dramatisch niedrigen Wasserstand konfrontiert, auch aufgrund mangelnder Instandhaltung der Wasserstraße durch die bulgarischen Behörden. Dies verursachte sogar eine Blockade vieler Schiffe während einiger Wochen Anfang Juli und beeinträchtigte u.a. auch die Getreidelieferungen aus der Ukraine nach Westeuropa.

3.2 DIE EBU UND DIE IG RIVER CRUISE FORDERN INVESTITIONEN IN DIE INFRASTRUKTUR.

Die Binnenschifffahrt fordert daher die nationalen Behörden weiterhin auf, alle erforderlichen Anstrengungen zu unternehmen, um eine ungehinderte Durchfahrt von Schiffen auf allen wichtigen europäischen Wasserstraßen zu gewährleisten. Offensichtlich hat der Mangel an Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur in den letzten Jahren zu der aktuellen Situation geführt. „Eine geförderte Erhöhung des modalen Anteils der Binnenschifffahrt geht Hand in Hand mit dem Engagement der Behörden, das derzeit fehlt“, betont Theresia Hacksteiner, Generalsekretärin der EBU (siehe *Press Release vom 18 August*).

Die Infrastruktur ist das Rückgrat der Dienstleistungen und der Zuverlässigkeit unserer Branche. Die Binnenschifffahrt benötigt daher ein zuverlässiges, sicheres, kostengünstiges und klimaresistentes Infrastrukturnetz. Mit über 40.000 km schiffbaren Wasserstraßen und 250 Binnenhäfen befördert die Binnenschifffahrt derzeit rund 550 Millionen Tonnen Güter pro Jahr und gewinnt im Bereich des Kreuzfahrt- und Personenverkehrs zunehmend an Bedeutung.

Gesellschaften und wichtige Industrien in Europa sind auf eine nahtlose Versorgung ihrer Güter über Wasserstraßen angewiesen, während der Tourismus auf Wasserstraßen eine wichtige Säule des europäischen Tourismus ist. Im Gegensatz zu den verstopften Straßen verfügen die europäischen Wasserstraßen über freie Kapazitäten, was im Einklang mit dem EU Green Deal ein erhebliches Potenzial für die Verkehrsverlagerung bietet.

Aufgrund mangelnder Investitionen in die Wasserstraßeninfrastruktur und vernachlässigter Instandhaltungssituationen treten jedoch häufiger Niedrigwasserperioden auf und untergraben die Zuverlässigkeit des Binnenschiffverkehrssektors.

3.3 DER EUROPEAN GREEN DEAL MUSS JETZT UMGESETZT WERDEN.

Es wird erwartet, dass die Binnenschiffahrt ihren Anteil an den Verkehrsleistungen erheblich erhöhen wird. In den vergangenen Jahren konnte dies aufgrund der vernachlässigten Instandhaltung der Wasserstraßeninfrastruktur und mangelnder Investitionen nicht realisiert werden. Die EBU fordert daher alle Beteiligten, insbesondere die Mitgliedstaaten mit entsprechender Wasserstraßeninfrastruktur, auf, ihrer Verantwortung bei der Erfüllung ihrer Aufgaben gerecht zu werden. Sie fordert auch die Europäische Kommission und die Fluss-Kommissionen auf, eine starke koordinierende Rolle in diesem Prozess zu übernehmen.

www.ebu-uenf.org

4 DAS VON DER IG RIVERCRUISE INDIZIERTE ISO28701 ZERTIFIKAT IST EIN WICHTIGER STANDARD IM SICHERHEITS- UND NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT FÜR ALLE SCHIFFSTYPEN AUF DEN WASSERSTRAßEN

Fünfundzwanzigtausend Schiffe werden im Jahr 2050 die europäischen Wasserstraßen befahren (Europäische Kommission 2021). Der massive Fokus auf die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schifffahrt als nachhaltige Alternative stellt eine Branche, die sich in ihrer Heterogenität in einer wirtschaftlich und finanziell schwierigen Situation befindet, vor große Herausforderungen. Diese Kampagne konzentriert sich auf die Etablierung eines ISO-Managementstandards, der eine gemeinsame Best Practice sowie den Wissensaustausch und den Umgang mit Risiken auf dem Fluss fördert.

4.1 WAS IST DAS PROBLEM?

Der International Safety Management Code (ISM), der 1993 von der internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) verabschiedet wurde, wurde auf der Grundlage von Informationen über mehrere Unfälle in den vergangenen Jahren erstellt. Dazu gehörten Vorfälle, wie der Untergang des Passagierschiffs Titanic, das Grounding des Öltankers Exxon Valdez und ein Überschlag der Fähre in Skandinavien, bei dem Hunderte von Menschen ums Leben kamen.

Jeder Unfall wurde analysiert und die Erkenntnisse wurden genutzt, um den Kodex zu verbessern und neue Sicherheitsmaßnahmen und -verfahren umzusetzen. Der ISM-Code gilt

jedoch nur für Hochseeschiffe, die in internationalen Gewässern fahren. Schiffe, die auf Binnenwasserstraßen fahren, fallen nicht unter dieses Abkommen, da ihre Spezifität und der geografische und logistische Unterschied nicht mit Seeschiffen vergleichbar sind.

Daher gelten diese Maßnahmen nicht für die Binnenwasserstraßen, und es gibt auch keinen einheitlichen internationalen Standard für das Lernen aus Unfällen, wie er im ISM-Code berücksichtigt wird. Mehrere Länder und Regionen haben technische Anforderungen für Wasserstraßen und Schiffbau festgelegt, obwohl ein kombinierter Managementstandard nicht verfügbar ist.

Stattdessen muss ein Schiffsführer Regeln einhalten, die in unterschiedliche Managementpraktiken interpretiert werden können, und lässt das Unternehmen, das das Schiff betreibt, oft ohne Verantwortung.

Die internationale Normenorganisation (ISO) hat verschiedene Managementsystemnormen wie ISO 45001, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz oder ISO 14001 Umweltmanagement festgelegt. Obwohl diese Standards einheitlich sind, sind sie für jede Branche anwendbar und bewältigen daher nicht die einzigartigen Herausforderungen in der Schifffahrt. Somit ist eine mangelhafte Aufnahme durch Unternehmen zu erkennen.

4.2 WARUM IST DAS WICHTIG?

Die Einführung der 17 Nachhaltigkeitsentwicklungsziele (SDG) durch die Vereinten Nationen hat die Notwendigkeit eines einheitlichen Ansatzes weiter unterstrichen, der die Voraussetzungen für eine Unternehmensrisikobewertung und die daraus resultierende Studie zur nachhaltigen Gestaltung des Unternehmens schafft.

Mit dem Fehlen eines Managementsystems bleibt es dem Kapitän eines Schiffes überlassen, für die Anforderung für Sicherheit zu sorgen. Es handelt sich jedoch nur um eine Reihe unkoordinierter Aufgaben ohne das zugrunde liegende Managementsystem.

Infolgedessen wird es den Schiffskapitänen und dem Unternehmen nicht möglich sein, mehrere Schiffe zu verwalten, um eine genaue nichtfinanzielle Buchhaltung zu ermöglichen, wie z. B. den Global Reporting Index (GRI) oder die integrierte Berichterstattung.

Im Gegenzug warnt das Fehlen von Benchmarking in Sicherheit und Nachhaltigkeit weder Unternehmen und Schiffsführer über ihren aktuellen nachhaltigen Fußabdruck, noch verfügen sie über ausreichende Daten, um fundierte Entscheidungen über Sicherheits- und Nachhaltigkeitsinvestitionen zu treffen.

4.3 WAS KANN MAN TUN?

Mehrere internationale Strukturen können genutzt werden, um ein einheitliches System bereitzustellen, das zu den aktuellen Angeboten in den Bereichen Risikomanagement, Auditierung und Berichterstattung passt.

Das ISO Management System Standard (MSS) Framework kann verwendet werden, um ein risikobasiertes Framework bereitzustellen. Das Framework ermöglicht ISO-zertifizierten Mitgliedern standardisierte Audits und Berichte durchzuführen und sicherzustellen, dass der kontinuierliche Verbesserungsprozess aufrechterhalten wird.

Die in der nichtfinanziellen Berichterstattung verwendete Struktur, z. B. innerhalb der GRI, kann in diesem MSS verwendet werden, um sicherzustellen, dass die Ziele für nachhaltige Entwicklung alle drei Kategorien abdecken. Gleichzeitig wird der Rahmen eine globale, standardisierte Berichterstattung ermöglichen.

Lokale und nationale Gesetze werden während der Risikobewertung identifiziert, und daher ist das System international anwendbar, um sicherzustellen, dass die lokale Praxis vollständig integriert und niemals außer Kraft gesetzt wird.

4.4 WAS BRINGT DER NEUE STANDARD?

ISO 28701 – Managementsystem für Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt

Im Jahr 2020 hat der europäische Verband der Flusskreuzfahrtreedereien IG River Cruise die Initiative ergriffen und einen Normungsantrag bei der schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV) eingereicht. Die schweizerische Normen-Vereinigung (SNV) ist die nationale Vertretung von ISO in der Schweiz. Die IG RiverCruise beantragt, eine sektorspezifische ISO-Managementsystemnorm für Sicherheit und Nachhaltigkeit in der Binnenschifffahrt zu entwickeln.

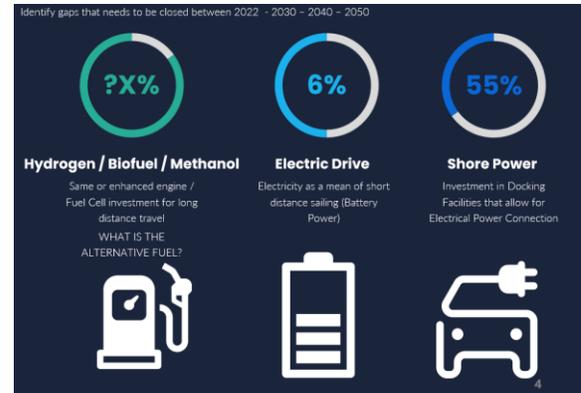
Die neue Norm soll weltweit als Grundlage für die Zertifizierung dienen. Nach zahlreichen Verhandlungsrunden mit Vertretern verschiedener Kreuzfahrtunternehmen, Frachtunternehmen, Zertifizierungsinstitutionen und einem Assessment bei ISO ging der Projektvorschlag 2022 in die Abstimmung im technischen Komitee ISO TC 8 SC 7 «Inland Navigation Vessels». Dort wurde der Antrag ebenfalls für gut befunden und angenommen. Das neue Normenprojekt läuft bei ISO unter dem Namen ISO 28701 «Ships and marine Technology — Safety and Sustainability Management Systems in Commercial Shipping on Inland Waterways — Requirements with guidance for use».

Am 14. Juni 2022 hat sich die Arbeitsgruppe WG 1, des ISO TC 8 SC7, zum ersten Mal getroffen und die Normungstätigkeit aufgenommen. Die Arbeitsgruppe wird von Sascha Gill, Vice President IG RiverCruise geleitet. Unterstützt wird er dabei von Ruth Schneider, Standards Manager bei der schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV), die das Sekretariat der Arbeitsgruppe führt.

4.5 WAS KANN DIE REGIERUNG TUN?

Das neue ISO28701-Zertifikat ist weltweit einsetzbar und wurde auch von Repräsentanten des Deutschen Institutes für Normung (DIN) für gut geheißen. Als solches wäre es von Vorteil, dieses Zertifikat als Umwelt, Nachhaltigkeits- und Sicherheitszertifikat anzuerkennen und voranzutreiben. Dies würde helfen, andere "Labels", die nicht International anwendbar sind und "For Profit" angewendet werden, zu differenzieren. Das ISO Zertifikat würde hier als "Non-Profit" und "Internationaler Standard" von allen Betrieben umgesetzt werden können mit dem klaren Vorteil des einheitlichen Benchmarkings, Auditierung und Berichterstattung.

5 ERSTE CARBON BERECHNUNGEN ZEIGEN BIS ZU 50 % CO2 REDUKTION MIT LANDSTROM; BATTERIE-TECHNOLOGIE ERWEIST SICH ALS MINIMALER, ABER WICHTIGER FAKTOR.



Grafik, die Strategie in Richtung Netto-Null dargestellt am Beispiel einer französischen Flotte.

Eine besonders wichtige Rolle für die Erwartungen der Reisenden spielten neo-ökologische Konzepte, ein holistisches Gesundheitsverständnis und die Idee der Glokalisierung als Verschmelzung lokaler und globaler Perspektiven. In Erinnerung bleiben werden vor allem jene Akteure, die bereits während der Krise nachhaltig, solidarisch und sozial agierten.

5.1 ESG IN DEN EUROPÄISCHEN WASSERSTRABEN

ESG ist ein Akronym für Environmental, Social und Governance. ESG vertritt die ganzheitliche Sichtweise, dass Nachhaltigkeit weit über Umweltfragen hinausragt.

ESG wird am besten als ein Rahmenprogramm charakterisiert, das eine Übersicht gibt, wie ein Unternehmen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umwelt-, Sozial- und Verwaltungs-Kriterien bedient.

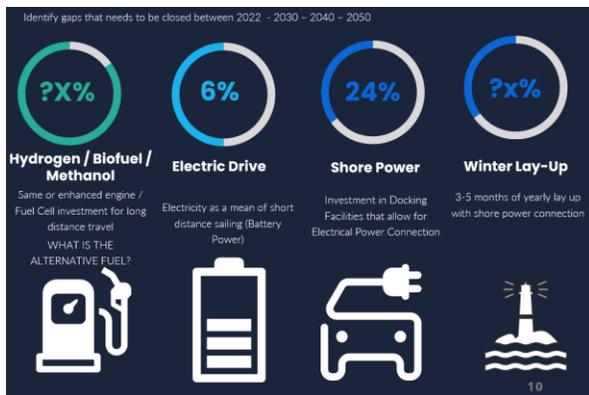
5.2 CARBON-VERBESSERUNG ALS ZIELSETZUNG ZUR KONTINUIERLICHEN WEITERENTWICKLUNG

Aktive Dekarbonisierung wird zu einer Lizenz für Unternehmen, die im Kampf gegen den Klimawandel Vorbilder sein wollen. Allerdings müssen auf dem Weg dorthin „Roadblocks“ überwunden werden.

Fünf Jahre nach dem Pariser Abkommen fordern Regierungen, Regulierungsbehörden, Investoren und Kunden zunehmend, dass Unternehmen ihre Verantwortung bei der Realisierung der globalen Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels übernehmen. Unternehmen reagieren darauf mit Nachhaltigkeitsstrategien.

Die Naiades III Politik, welche die Zukunft der Mobilitätsstrategie umfasst, sieht vor, dass die Dekarbonisierung eine Voraussetzung für eine Betriebslizenz sein wird. Ein Mitglied der IG River Cruise hat sich zunächst auf die Scope 1 Emissionen konzentriert und jede einzelne Strecke in Europa analysiert. Somit wurde festgestellt, wo Investitionsmöglichkeiten benötigt werden und welche Strecken die Ziele für 2030 mit wenig oder gar keinen Investitionen erreichen werden.

Als Beispiel wurde festgestellt, dass Schiffe in Frankreich den CO2-Ausstoß um über 55 % reduzieren können, indem sie sich auf die geplanten Investitionen in Landstrom bis 2030 verlassen können. Eine anspruchsvollere Strecke ist die Grand European Cruise von Amsterdam nach Budapest. Hier gibt es im Vergleich zu Frankreich mehr Fahrzeit im Vergleich zur Liegezeit. Daher wird voraussichtlich eine CO2-Reduzierung von bis zu 25% erreicht werden.



Grafik, die Strategie in Richtung Netto-Null dargestellt auf der Zentraleuropäischen Flotte



Ten-T - Trans-European Transport Network (TEN-T)

5.3 LANDSTROMLÖSUNGEN FÜR EINE ZIELORIENTIERTE KREUZFARTGESELLSCHAFT

Das kürzlich in Frankreich durchgeführte Projekt schätzte die Reduktion der CO₂-Emissionen von Schiffen eines IG Mitglieds um bis zu 55% bei der Verwendung von Landstromlösungen auf aktuellen Reiserouten. Eine vollständige Analyse der bestehenden Landstrominfrastruktur in Europa ist erforderlich und wird derzeit durchgeführt, um die Effizienz und die Verfügbarkeit des Landstroms auf verschiedenen Strecken zu beurteilen. Fünf Schiffe der oben genannten Flotte sind mit Batteriepaketen ausgestattet, welche beim Anlegen aufgeladen werden.

Industriepartner sorgen für ein Netzwerk namens Ten-T welches mit EU Foerderung unter 2009/16/EC darauf hinweist, dass ein Schiff bei einer Anlegung von mehr als 2 Stunden Landstrom beziehen sollte. Es befinden sich unter dem Ten-T Netzwert 316 Landstromprojekte. Bis 2030 sollten alle Landstromprojekte abgeschlossen sein und daher ist der Weg zur CO₂ Emissionsreduktion von 55% bis 2030 geebnet und realistisch.

5.4 BATTERIEPAKETE ALS ZWISCHENLÖSUNG

Batteriepakete können im Einsatz an Bord eines Schiffes zum kurzzeitigen Manövrieren oder als Stromversorgung für Liegezeiten genutzt werden. Die Einsparungen können hier bei rund 6 % liegen.

5.5 WIRTSCHAFTLICHES UND ÖKONOMISCHES FAHREN ALS ZIELSETZUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT

Die Technologie der Diesel-Elektrischen Systeme bietet mit ihrem modernen Power Management System die Möglichkeit zur Kraftstoffeinsparung zum klassischen Schiffssystem. Nur wenig Bordpersonal ist bis heute auf dieses moderne System geschult und versteht sein Potenzial die wirtschaftlichen und ökologischen Möglichkeiten zu nutzen.

Es wird geschätzt, dass eine Emissionsreduzierung von bis zu 5 % erreicht werden kann.

Schulungen zur Bedienung dieser Systeme, um so effizient wie möglich zu fahren, wären von Vorteil. Dies kann dazu beitragen, die Emissionswerte jetzt schon zu reduzieren, bis alternative Kraftstoffe auf den Markt kommen, die bessere Emissionswerte aufweisen.

Erste Ergebnisse eines IG River Cruise Mitglieds, welches Schiffe auf der Seine betreibt, zeigte eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 6%.

5.6 ZUKUNFTSLÖSUNGEN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Diese lassen sich wie folgt zusammensetzen:

- **Landstromeinrichtungen** tragen zu 25-55 % der CO2 Emissionsreduktion bei
- **Batteriepakete** tragen mit 6 % dazu bei
- **Alternativer Kraftstoff** als Zukunftslösung
- Da Flusskreuzfahrtschiffe eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 25 - 40 Jahren haben, wird die **Nachrüstung** von Schiffen notwendig sein, damit die Industrie dekarbonisieren kann.

5.7 NICHTFINANZIELLE BERICHTERSTATTUNG ALS TREIBER FÜR FINANZIERUNGS- UND INVESTITIONSMÖGLICHKEITEN

Die Entscheidungen, welche Unternehmen treffen, haben erhebliche Auswirkungen auf Produkte und Dienstleistungen, Arbeitsplätze sowie Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Gesundheit, Umwelt, Innovation, allgemeine und berufliche Bildung. Die EU-Bürger erwarten von Unternehmen, dass sie die positiven und negativen Auswirkungen auf die Gesellschaft und die Umwelt verstehen und negative Auswirkungen, auch in ihren globalen Lieferketten, verhindern, bewältigen und abmildern.

Im Rahmen des European Green Deal ist die Finanzierung wirtschaftlicher Aktivitäten, die ökologische, soziale und verwaltungskriterienbezogene Ziele unterstützen, zu fördern. Die Finanzierung des grünen Übergangs und die Mobilisierung der Investitionen ist erforderlich, um nicht zuletzt das EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Eine wichtige Gelegenheit, Finanz- und Kapitalflüsse auf nachhaltige Investitionen zu lenken, besteht darin, die Datenverfügbarkeit und die Offenlegung nichtfinanzieller Informationen durch Unternehmen und Finanzinstitute zu verbessern. Große börsennotierte Unternehmen, Banken und Versicherungen ("Unternehmen von öffentlichem Interesse") mit mehr als 500 Mitarbeitern sind verpflichtet, ab 2024 ihre Nachhaltigkeitsdaten zu veröffentlichen.

6 INVESTITIONEN IN WASSERSTOFF-TANKSTELLEN MÜSSEN NOCH VOR 2030 STATTFINDEN; TRANSITION-TECHNOLOGIEN SIND NICHT ZIELFÜHREND.

(Der [Masterplan Binnenschifffahrt](#) beschäftigt sich im Kapitel 2 Punkt 4 mit diesem Thema)

Die Zahlen in Absatz 5 belegen es: Es ist möglich, die 2030 Ziele zu erreichen. Jedoch braucht es aufgrund der Poolingoption einige Neubauten, die wirklich Zero-Emission fähig sind.

Die Berechnungsgrundlage für CO₂-Emissionen erlaubt es Firmen, die mehrere Objekte betreiben, diese in einer gemeinsamen Rechnung zu rapportieren. Das heißt, wenn alle Schiffe 50 % des CO₂ Verbrauchs aufgrund von Landstrom bis 2030 reduzieren können, dann braucht ein Betreiber nur 5 weitere Prozent mit einem oder mehreren Schiffen erreichen, die klimaneutral sind. Diese Invention ist zukunftssträchtiger als eine Transition-Technologie. Schiffe sind über Jahrzehnte im Einsatz. Eine Umrüstung auf z.B. Hydrogenkraftstoffe lässt diese Möglichkeit langfristig zu. Auch wenn derzeit grüner Wasserstoff rar ist, der Zeitpunkt, dieser Energiewende wird kommen. Wichtig ist, dass zu diesem Zeitpunkt die Wirtschaft nicht in einen Kraftstoff oder eine Technologie investiert hat, die noch 30 Jahre zur Abschreibung braucht (Transition-Technologie).

Es ist daher wichtig, schon jetzt mit dem Bau von Wasserstoff-Tankstellen gemeinsam mit dem Landstrom zu beginnen. Auch wenn dieser Kraftstoff momentan noch nicht CO₂ neutral in der gebrauchten Menge hergestellt werden kann. Jedoch wird die Infrastruktur die Betreiber von Schiffen davon überzeugen, ihr nächstes neues Schiff mit Motoren auszurüsten, die CO₂-neutral funktionieren.

Die Europäische Union hat eine Wasserstoffstrategie entwickelt, die den Kontinent an die Spitze dieser Technologie bringen soll. Infolgedessen wird ein erheblicher Teil der Mittel in den Verkehrssektor investiert, um Motoren und die notwendige Infrastruktur zu entwickeln.

Mehrere Häfen wie Paris entwickeln Wasserstofftankstellen für den Transport, einschließlich Schifffahrt und Straße. Da der politische Rahmen nur langsam aufholt, gehen wir davon aus, dass diese Technologie vor 2028 nicht für den kommerziellen Einsatz in Flusskreuzfahrtschiffen verfügbar sein wird, aber zu diesem Zeitpunkt als Refit- und Neubaulösung verfügbar sein wird. Die Nachfrage wird das Angebot kurzfristig wahrscheinlich übersteigen.

7 REMOTE CONTROLLED NAVIGATION FÖRdert DIE SICHERHEIT UND HILFT, DEN BEDARF AN LIZENZEN ZU RATIONALISIEREN.

(Der [Masterplan Binnenschifffahrt](#) beschäftigt sich im Kapitel 3 Punkt 7 mit diesem Thema)

Mit der Einführung der europäischen Verkehrspolitik und der Richtlinie NAIADES III hat die Europäische Kommission die Weichen für Automatisierung und Digitalisierung gestellt. Die Richtlinie COM 2021-324 enthält in Absatz sechs ein klares Bekenntnis zur Entwicklung, Demonstration und Umsetzung eines ganzheitlichen, intelligenten und automatisierten Verkehrskonzeptes, das in den nächsten Jahren bis zu Level 5 (Vollautomatisierung) ermöglichen wird. Sowohl die ZKR (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt) als auch die ISO arbeiten an den notwendigen Standards und rechtlichen Rahmenbedingungen, um die Einführung einer solchen Technologie zu ermöglichen.

7.1 BINNENSCHIFFFAHRT MIT AI-GEFÜHRTER SICHERHEIT IST ERFOLGREICH IN BELGIEN

Mit der Einführung von Naiades III und den bereitgestellten Mitteln wurde grünes Licht für den ersten Schritt, das ferngesteuerte Navigieren, gegeben. Die ZKR hat eine Richtlinie festgelegt, um zu klären, was autonome Navigation ist und wie ein Weg in die Zukunft aussehen könnte.

Stufe	Bezeichnung	Schiffsführung	Überwachung	Fallback
0	Keine Automatisierung			
1	Steuerungsunterstützung			
2	Teilautomatisierung			
3	Bedingte Automatisierung			
4	Erweiterte Automatisierung (mit Betriebseinschränkung)			
5	Vollautomatisierung			

Das ZKR-Diagramm zeigt die verschiedenen Autonomiestufen auf.

Derzeit werden die meisten Kreuzfahrtschiffe in der Stufe 1 (Null wäre ohne Hilfsmittel) betrieben. Dies bezieht sich auf die Tatsache, dass Schiffe mit Steuerungsautomatisierungssystemen (Autopilot) für das Fahren auf einem vorkartierten Weg ausgestattet sind. Der Navigationsoffizier führt alle verbleibenden Manöver manuell aus.

Stufe zwei, die Teilautomatisierung würde einen Navigationsoffizier an Land beinhalten, der eingreifen und das Schiff bei Bedarf vollständig von Land aus bedienen kann. Die Sensoren an Bord liefern die Betriebsdaten für die Navigation, die automatisch unterstützt.

Stufe drei bedingte Automatisierung ist der erste Schritt zur Fähigkeit des Schiffes, alle dynamischen Navigationsaufgaben auszuführen, einschließlich der Kollisionsvermeidung. In diesem Fall besteht die Aufgabe der Navigationsoffiziere darin, das System zu überwachen und bei Bedarf einzugreifen.

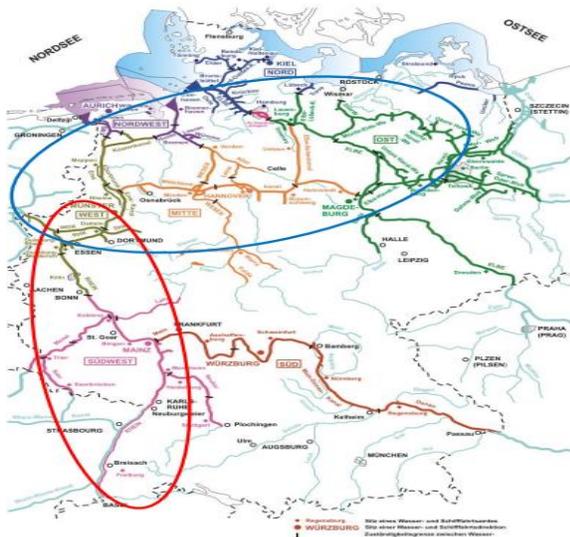
Von der Regierung genehmigte Testläufe, die über einen Zeitraum von zwei Jahren in Belgien stattfanden, testeten die verschiedenen beschriebenen Automatisierungsgrade, eins, zwei und drei mit zufriedenstellenden Ergebnissen.



Belgien war eines der ersten EU-Länder, das autonome Schiffe auf speziellen Strecken genehmigte. Die Grafik zeigt den Grad der Autonomie auf drei dedizierten Routen.

Die erste Zweijahresperiode wurde mit zehn Frachtschiffen von 38 m (400T) bis 110 m (3000T) bewältigt. Das Fernnavigationszentrum für die Schiffe wurde in Antwerpen eingerichtet. Die 5-G-Infrastruktur des Landes wurde für die Kommunikation mit dem Schiff genutzt.

Der Erfolg dieses Projekts hat nun die ZKR dazu veranlasst, die nächste Phase einzurichten und die Einführung der gleichen Technologie auf dem Rhein zu testen.



Gemäß den §§ 99 und 104 bis 118 hat die ZKR den weiteren Ausbau der autonomen Schiffsrouten nach Deutschland, insbesondere an den Rhein, genehmigt.

7.2 VERBESSERTE SICHERHEIT, ERHEBLICHE STRECKENKENNTNISSE UND VOLL PLANBARE BETRIEBSSTUNDEN SIND EINIGE DER VORTEILE DES SYSTEMS.

Der entscheidende Vorteil des autonomen Fahrens liegt in der Sicherheit, jedoch könnte auch der Mangel an Fachpersonal damit gelöst werden. Das wirkliche Ziel ist es aber, menschliche Fehler beim Navigieren auszulöschen.

Analysen über Schiffsvorfälle auf den Binnenwasserstraßen setzen menschliches Versagen ganz oben auf die Liste. Diese

menschlichen Fehler reichen von Steuerungsfehlern bis hin zu Übersehen von Brücken und Kabeln oder Gegenständen im Wasser.

Die Technologie und die Sensoren, die bei Anbietern dieser Technologie verwendet werden, sind Kameras, um die Umgebung live und in allen Situationen zu lesen. Brücken, Gefäße, Pfeiler und Gegenstände werden erfasst und suggestive Steuerhilfen gegeben. Dieses System funktioniert tagsüber und nachts. Die Sensoren sind 360 Grad über das Schiff verteilt, um alle Betriebsmodi zu unterstützen.



Während des Betriebs innerhalb einer Schleuse werden sowohl die Schleuse selbst als auch die Schiffe innerhalb der Schleuse vermessen und identifiziert.



Das System identifiziert eine Brücke vor einer Schleuse, und ein Boot in der Tiefe der Schleuse wird als zweites bevorstehendes Hindernis angesehen.

Obwohl ein Navigationsoffizier jederzeit auf dem Schiff ist, kann das Schiff vollständig von einem Landkontrollzentrum aus gesteuert und bedient werden. Gleichzeitig erhält der Navigationsoffizier an Bord auch die vollen AI-geführten Sicherheitsfunktionen. Der Vorteil liegt darin, dass der [Betreiber des Landkontrollzentrums](#) das Schiff in schwierigen Situationen steuern kann, in denen spezifische Streckenkenntnisse erforderlich sind oder wenn für einen Betreiber an Bord eine Ruhezeit erforderlich ist.

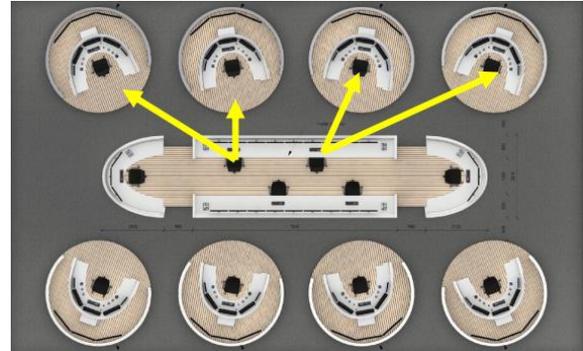
Der Blick aus der Leitstelle entspricht dem Blick aus dem Steuerhaus und den Fahrständen.



Ein Landbediener navigiert ein Schiff aus dem Landkontrollzentrum in Antwerpen. Die Ansicht entspricht der Steuerhaus- und Fahrstanderweiterungsansicht mit 360-Grad-Kameras und Navigationsunterstützung durch das Ablesen des Computers.

Der Landbetreiber, ein voll lizenziertes Kapitän, wird konsequent von einem [Betriebsleiter](#) überwacht, der verschiedene Schiffe überblickt. Der Betriebsleiter verwaltet auch den Wechsel zwischen den Schiffen. Wenn ein Schiff sicher angedockt ist, übernimmt die Bordbesatzung den Betrieb, wobei der Landbetreiber auf ein anderes Schiff wechselt, das navigiert werden muss. Auf diese Weise kann der Landbediener Schiffe für 8 Stunden Arbeitszeit steuern, mit einer nahtlosen Übergabe an einen anderen Mitarbeiter für die nächste Schicht.

Im Vergleich dazu führt die aktuelle Liegezeit von Schiffen dazu, dass lizenziertes Personal nicht in der Lage ist, seine Kernkompetenz, das Navigieren eines Schiffes, zu verwalten.



Ein Kontrollzentrum an Land ist in der Regel mit acht Kabinen besetzt, jede mit einem Kapitän. Der Betriebsleiter befindet sich in dem Center, um das Team zu überwachen, die Schiffe des Bedieners nach Bedarf zu wechseln und alle Notsituationen zu kontrollieren. Die Kommunikation mit der Bordcrew erfolgt direkt über den Shoreside-Operator.

Bei der derzeitigen Besatzungslage innerhalb der Binnenschifffahrt würde die landseitige Betriebskontrolle Lizenzunterstützung speziell auf längeren Strecken bieten. Dies würde dazu führen, dass jedes Schiff nur zwei lizenzierte Nautiker anstelle von drei benötigt.

Landseitig kann die dritte Lizenz, die erforderlich ist, abgedeckt werden, wenn im 24-Stunden-Modus gefahren wird. Das führt zur Entlastung des Fachkräftemangels in der Nautik.

Das Ergebnis würde die Anzahl der benötigten Lizenzen verringern, die Arbeitszeitbelastung minimieren und die Sicherheit verbessern.

Natürlich müssen einige dieser lizenzierten Nautiker in das Landkontrollzentrum verlegt werden.

Die IG River Cruise würde eine Öffnung des autonomen Fahrens auf den deutschen Markt und das Vorantreiben der nötigen gesetzlichen Standards sehr willkommen heißen.

8 ÜBER DIE IG RIVER CRUISE

Um die Interessen der Flusskreuzfahrt-Reedereien (Operator) zu vertreten, wurde im Jahre 2000 die Interessengemeinschaft IG RiverCruise gegründet. Inzwischen ist die IG RiverCruise ein eingetragener Verein mit Sitz in Basel und vertritt 365 Flusskreuzfahrtschiffe (90 % vom europäischen Markt).

Neben der Vertretung gemeinsamer grundsätzlicher, für die Flusskreuzschiffahrt relevanter Interessen und Anliegen der Mitglieder gegenüber Dritten sieht sich die IG RiverCruise zugleich als Ansprechpartner und Repräsentant der europäischen Flusskreuzfahrtbranche.

Zu den weiteren Aufgaben zählt die Förderung und Entwicklung des Images der Flusskreuzfahrtbranche unter besonderer Berücksichtigung der Themen Ausbildung, Sicherheit und Umweltschutz und die Kontaktpflege mit Organisationen, Institutionen, Dachverbänden und der Branche nahe stehenden Vereinen.

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Tourismussausschuss des deutschen Bundestages am 21. September 2022 zu dem Thema "Fluss- und Hochseekreuzfahrten"

NABU - Naturschutzbund Deutschland e.V., Sönke Diesener, Referent für Verkehrspolitik

Stand der Kreuzfahrt (zur See) im Umwelt- und Klimaschutz

Die deutschen Kreuzfahrtunternehmen haben Umwelt- und Klimaschutzstrategien, die eine Entwicklung im Rahmen der Pariser Klimaziele zusichern. Bisher bleibt aber unklar, wie dies technisch gelingen soll, während heute leicht umzusetzende Maßnahmen zu Gunsten des Umwelt- und Gesundheitsschutzes nicht umgesetzt werden.

Im zehnten Jahr des NABU Kreuzfahrtrankings zeigen die Ergebnisse erneut, dass Umwelt- und Klimaschutz noch immer nicht im Vordergrund bei Schiffsbetrieb und -neubau der Kreuzfahrtunternehmen stehen. Schweröl ist weiterhin der Treibstoff der Wahl für das Gros der Bestandsflotten. Eine Untersuchung von Ramboll im Auftrag des Deutschen Maritimen Zentrums zeigt, dass etwa 50% der deutschen* Kreuzfahrtschiffe weiter auf hochschwefeliges Schweröl setzt. Das ist der höchste Anteil aller Schifffahrtssektoren. Nur etwa 18% der Containerflotte setzt auf weiter auf klassisches Schweröl. (Siehe Bild)

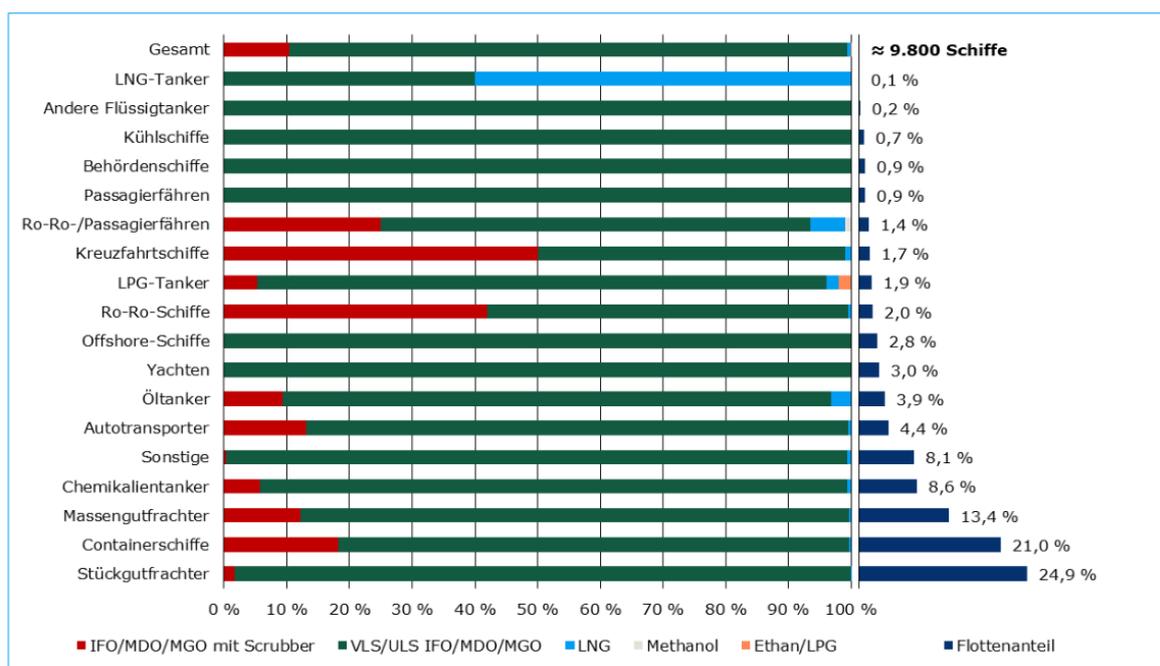


Abbildung 39 | Schiffstypen und Kraftstoffmix der fokussierten Seeschiffsflotte (Stand 30. September 2021)

<https://dmz-maritim.de/wp-content/uploads/2022/06/20220601-Kraftstoffanalyse-in-der-Schifffahrt-nach-Segmenten-final.pdf> (S.127)

Gerade deutsche Anbieter weisen zukunftstaugliche Projekte vor, diese haben allerdings weiterhin Pilotcharakter und finden nur auf wenigen neuen Schiffen Anwendung.

Die drei deutschen Unternehmen AIDA, TUI Cruises und Hapag Lloyd Kreuzfahrten setzen umfänglich auf Landstrom. Dies gilt bisher aber nur auf die Ausrüstung der Schiffe und Verabredungen mit den Häfen die der NABU ausdrücklich begrüßt. An den Landstrom

angeschlossen werden bisher kaum Schiffe. Nur ein einziges Schiff nimmt regelmäßig Landstrom an und senkt über den Bezug von regenerativ erzeugtem Strom die Treibhausgas und Luftschadstoffemissionen auf null. Häfen, Länder und Bund müssen Regelwerke einführen, die eine Nutzung von Landstrom vorschreiben oder diese über Gebührenordnungen incentivieren. Natürlich sollte sich die Bundesregierung auch für die im Rahmen des europäischen Fit for 55-Pakets vorgestellte Landstrompflicht für Kreuzfahrtschiffe einsetzen. Hier könnten deutsche Häfen beispielgebend vorrausgehen. Deutsche Firmen, die im Aufbau der Infrastruktur aktiv sind, würden zudem von ihrem Vorsprung profitieren können.

Am Beispiel Norwegen zeigt sich, dass strenge Regulierung hilft. Norwegen hat seit 2007 ein striktes Stickoxidregime und bestimmte Fjorde dürfen zukünftig nur noch mit Null-Emissions-Schiffen befahren werden. Die dortigen Schifffreiseanbieter sind heute die Vorreiter der Branche. Für uns heißt das, wir brauchen flächendeckend strengere Gesetze. Hierzu zählt unter anderem ein generelles Schwerölverbot, eine Landstrompflicht, eine E-Fuels-Quote genauso wie strengere Effizienzvorgaben und die großflächige Ausweisung von Null- und Niedrig-Emissionsgebieten auf See.

Während Kreuzfahrtschiffe zum Beispiel im Bereich Landstrom und Stickoxidreduzierung, aber auch bei einigen Effizienztechnologien, zu den Pionieren gehört haben, sind es heute andere Bereiche der Schifffahrt, die den Zukunftstechnologien zum Durchbruch verhelfen. Dies gilt zum Beispiel für Technologien zur Nutzung des Windes, mit denen zunehmend Frachtschiffen und Fähren ausgerüstet werden, sowie für E-Fuels, die insbesondere durch Schiffsbestellungen der Containerreedereien einen wichtigen Impuls erhalten haben.

Die Kreuzfahrtbranche stellt sich weiterhin gerne als Vorreiter dar. Bei Landstrom wäre das nun tatsächlich gut möglich, da sowohl Schiffe als auch Häfen in Deutschland hierzu ausgerüstet sind. Bei den Treibstoffen hingegen ist es die Kreuzfahrt, die im Vergleich immer noch am häufigsten auf Schweröl setzt. Um das tun zu können müssen die Schiffe Entschwefelungsanlagen nutzen, deren Waschwasser meist im Meer entsorgt wird.

Der Schiffbau kann profitieren, wenn strenge Regelungen Nachrüstungen erfordern oder aber die neuen Schiffe Technologien erfordern, die wie Brennstoffzelle, Batterien oder Windantrieb insbesondere auch in Deutschland und Europa entwickelt und gebaut werden.

Neue Kreuzfahrtschiffe wurden und werden mit LNG dual fuel Motoren bestellt. Während die Luftschadstoffbilanz verbessert werden kann, ist eine Verbesserung der Treibhausgasbilanz technisch nicht möglich. Die reduzierten CO₂ Emissionen werden durch Methanemissionen überkompensiert, sodass je nach Berechnung sogar eine verschlechterte Treibhausgasbilanz gegenüber Marinediesel realisiert wird. Eine Einreichung der Weltbank bei der IMO (Weltschifffahrtsorganisation) empfiehlt, LNG als Schiffstreibstoff nicht zu fördern.

World Bank: "Finally, the report recommends that countries should avoid new public policy that supports LNG as a bunker fuel, reconsider existing policy support, and continue to regulate methane emissions" (MEPC 77/INF.24). Neben den negativen Klimawirkungen

muss darüber hinaus bei der aktuellen geo- und energiepolitischen Lage, in der LNG das pipelinegebundene Gas aus Russland ersetzen soll, klargemacht werden, dass dieses der Schifffahrt nicht zur Verfügung gestellt werden kann und sollte. Für die Schifffahrt stehen bei der Nutzung von Diesel mitumfassender Abgasnachbehandlung aus Dieselpartikelfilter und Katalysator gleichwertige Lösungen im Bereich der Luftschadstoffminimierung bereit. Klimaschutz lässt sich hingegen nur über Effizienz und Treibstoffe auf Basis regenerativen Stroms sowie über die Nutzung von Landstrom gewährleisten. Hierzu tragen deutsche Unternehmen maßgeblich bei, indem sie Landstromanschlüsse auf Schiffen und in den Häfen installieren sowie Technologien wie Brennstoffzellen, Batterien und zukünftige Treibstoffe erproben. LNG hingegen führt nicht zu einer verbesserten Treibhausgasbilanz. Diese Technologie sollte daher nicht weiter gefördert oder finanziell incentiviert werden.

* Etwa 170 Kreuzfahrtschiffe mit „Deutschlandbezug“ die auf einer deutschen Werft gebaut wurden und noch in Dienst befindlich sind oder bei einer deutschen Werft gegenwärtig beauftragt sind; - die im Jahr 2019 oder 2020 einen in Deutschland ansässigen Owner, Operator oder Manager hatten oder durch eine dieser Parteien geordert sind; - im Jahr 2019 oder 2020 mindestens einmal einen Anlauf in einem deutschen See- oder Binnenhafen hatten, - oder die im Jahr 2019 oder 2020 unter deutscher Flagge standen



Öffentliche Anhörung des Bundestages zu Fluss- und Hochseekreuzfahrten Berlin, 21. September 2022

Erklärung von MSC Cruises

Federführend bei der Wiederaufnahme von internationalen Kreuzfahrten nach der Covid-19-Pandemie

Seit dem Beginn von Covid-19 hat MSC Cruises maßgeblich zur Wiederaufnahme internationaler Kreuzfahrten beigetragen und mit positiven Maßnahmen und proaktivem Handeln die Kreuzfahrtbranche in Europa und darüber hinaus reaktiviert. In der Anfangsphase war MSC Cruises mit der Entwicklung strenger Gesundheitsprotokolle, die einen sicheren Kreuzfahrturlaub in der Pandemieumgebung ermöglichen, führend in der Reaktion der Branche. Das Protokoll von MSC Cruises war das erste der Branche, das für alle Gäste und Besatzungsmitglieder vor der Einschiffung universelle Covid-19-Tests, sogenannte "Bubble"-Landausflüge und andere Maßnahmen vorschrieb. Diese Maßnahmen wurden zum Standard in der Branche und wurden im Laufe der Pandemie auch von anderen Reise- und Gastgewerbesektoren übernommen.

MSC Cruises setzte sich proaktiv mit den zuständigen Behörden in aller Welt auseinander, um eine rechtzeitige Wiederaufnahme der Kreuzfahrten zu gewährleisten und nutzte dabei die strengen Sicherheitsvorkehrungen des Protokolls. Im August 2020 hatte das Unternehmen von den zuständigen Behörden die Genehmigung zur Wiederaufnahme der Fahrten in Italien, Griechenland und Malta erhalten, sodass die MSC Grandiosa als erstes Schiff den Dienst im Mittelmeer wiederaufnehmen konnte. Auch wenn sich die gesundheitliche Situation im Herbst verschlechterte, konnte MSC Cruises weiterhin einen sicheren Urlaub auf See anbieten.

Da die Einführung von Impfstoffen eine schrittweise Aufhebung der Corona-bezogenen Beschränkungen im Jahr 2021 ermöglichte, wurde die MSC Virtuosa im Mai das erste Kreuzfahrtschiff, das von Großbritannien aus wieder losfuhr, während im Juni die MSC Seaview als erstes MSC Schiff im deutschen Markt den Dienst wiederaufnahm. Die MSC Grandiosa nahm in Spanien ihren Betrieb wieder auf und die MSC Seaside in Frankreich. Das Unternehmen blickte sogar über die traditionellen Märkte hinaus und erschloss neue Regionen für Kreuzfahrten. Im Juli 2021 wurde die MSC Bellissima das erste große Kreuzfahrtschiff, das regelmäßig Kreuzfahrten im Roten Meer durchführte. Die Rückkehr von MSC Cruises wurde im Juni 2022 abgeschlossen, als die MSC Musica als 19. und letztes Kreuzfahrtschiff der Flotte den Betrieb im östlichen Mittelmeer wiederaufnahm.

Mit jedem wieder in Betrieb genommenen Schiff hat MSC Cruises zur Wiederherstellung der Kreuzfahrtlandschaft in der ganzen Welt beigetragen und das Geschäft für Reisebüros, Fluggesellschaften, Hotels, Geschäfte, Restaurants usw. angekurbelt.

Bis 2050 treibhausgasneutraler (Netto-Null) Kreuzfahrtbetrieb

Im Jahr 2021 bekräftigte MSC Cruises sein langjähriges Engagement für Nachhaltigkeit und verpflichtete sich, bis 2050 im Kreuzfahrtbetrieb keine Treibhausgasemissionen (Netto-Null) mehr zu verursachen. Dieses Ziel, das auch für die neue Luxus-Kreuzfahrtmarke Explora Journeys gilt, versetzt

das Unternehmen in einen Wettlauf, um die notwendigen technologischen und Kraftstoffentwicklungen zu beschleunigen.

MSC Cruises hat den Aufruf der „Getting to Zero Coalition“ zum Handeln unterzeichnet, um die Dekarbonisierung des gesamten Schifffahrtssektors, einschließlich der Kreuzfahrt, zu beschleunigen. Der Aufruf enthält drei Forderungen an die Regierungen, um dies zu ermöglichen: die Festlegung eines Ziels für eine emissionsfreie Schifffahrt bis 2050, den Einsatz kommerziell tragfähiger emissionsfreier Schiffe bis 2030 und gemeinsame Maßnahmen des privaten und öffentlichen Sektors. Dieser Aufruf zum Handeln wurde den Regierungen der Welt im November 2021 im Vorfeld der COP26 übermittelt.

Da die Kraftstoffe und Technologien, die die Dekarbonisierung des Schifffahrtssektors ermöglichen werden, noch nicht in nennenswertem Umfang verfügbar sind, trägt MSC Cruises mit seinem Neubauprogramm zur Beschleunigung ihrer Entwicklung und Verbreitung bei. Mit jedem neuen Schiff, das MSC Cruises in Auftrag gibt, testen das Unternehmen und seine Werftpartner neue Lösungen und alternative Kraftstoffe, die zur Senkung der Treibhausgasemissionen beitragen können. LNG-betriebene Motoren, Brennstoffzellentechnologie, Wasserstoff und Landstromanschlüsse sind vier Beispiele dafür. Die MSC World Europa, die in der französischen Werft Chantiers de l'Atlantique kurz vor der Fertigstellung steht, wird das erste Kreuzfahrtschiff des Unternehmens mit LNG-Antrieb sein und die CO₂-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichen Schiffsmotoren um 25 % senken. Dieses Schiff wird auch mit einem Demonstrator der LNG-betriebenen Festoxid-Brennstoffzellentechnologie ausgestattet sein, die das Potenzial hat, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu Standard-LNG-Motoren um weitere 25 % zu senken. Diese Technologie wird bei künftigen Schiffen weiter skaliert und soll weitere Effizienzsteigerungen ermöglichen.

Darüber hinaus hat Explora Journeys vor kurzem Pläne für den Bau von zwei Luxuskreuzfahrtschiffen bekannt gegeben, die mit einem branchenweit einmaligen Auffangsystem für flüssigen Wasserstoff ausgestattet sein werden, das ihnen die Nutzung dieses vielversprechenden kohlenstoffarmen Kraftstoffs ermöglicht. Der Wasserstoff-Brennstoff wird eine Sechs-Megawatt-Brennstoffzellenanlage antreiben, die emissionsfreien Strom für den Hotelbetrieb erzeugt und es den Schiffen ermöglicht, im Hafen bei abgeschalteten Motoren "Null-Emissionen" zu produzieren. Dies ist ein wichtiger erster Schritt in der Entwicklung wasserstoffbetriebener Schiffe.

Nicht zuletzt wird auch die Landstromversorgung für MSC Cruises ein immer wichtigeres Mittel, um alle Emissionen während der Liegezeit der Schiffe weiter zu reduzieren. MSC Cruises unterstützt die Bemühungen der deutschen Behörden, die notwendige Infrastruktur in den deutschen Häfen zu schaffen, und freut sich, diese Option dort zu nutzen, wo sie verfügbar ist.

Mit diesen und anderen Projekten möchte MSC Cruises eine Vorreiterrolle auf dem Weg in eine dekarbonisierte Zukunft für die Kreuzfahrtindustrie und den gesamten globalen Schifffahrtssektor übernehmen.

Anlage 4

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

<p>Deutscher Bundestag Ausschuss für Tourismus</p> <p>Ausschussdrucksache 20(20)46</p> <p>21.09.2022 - öffentliche Anhörung</p>
--

**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 CO₂ Emissionen während der Liegezeit zu reduzieren. Wir wissen, dass Investitionen in die Hafeninfrastuktur 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



Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages zum Thema „Fluss- und Hochseekreuzfahrten“ am 21. September 2022 Stellungnahme von Wybcke Meier, CEO TUI Cruises

Wo steht TUI Cruises heute?

Die Corona-Pandemie hat Kreuzfahrtunternehmen schwer zugesetzt. Weltweit gab es 2020 einen Passagierrückgang um 81 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch TUI Cruises musste in Folge des Reiseverbots im März 2020 den Betrieb komplett einstellen. Wir waren aber auch eine der ersten Kreuzfahrtreedereien, die am 24. Juli 2020 wieder Reisen angeboten haben. Diese Wiederaufnahme erfolgte schrittweise und kontrolliert – dank eines bewährten und gemeinsam mit Experten entwickelten sowie zuständigen Behörden jeweils an die Rahmenbedingungen angepassten Gesundheitskonzepts ohne größere Zwischenfälle. Über das Ausschöpfen verschiedenster Maßnahmen – angefangen mit einem strengen Kostenmanagement, Anmeldung von Kurzarbeit, Aufnahme eines KfW-Kredites (300 Millionen Euro), Platzierung von Hochzinsanleihen am Kapitalmarkt sowie eines Schuldenmatoriums – konnte TUI Cruises die finanzielle Situation des Unternehmens in der Pandemie bisher absichern und unter anderem Arbeitsplätze der bei TUI Cruises beschäftigten aktuell 730 Mitarbeiter an Land erhalten (keine betriebsbedingten Kündigungen). Hinzu kommt die Sicherheit für die rund 7.500 Besatzungsmitglieder an Bord der Schiffe.

Seit April 2022 sind alle unsere Schiffe wieder im Dienst. Über das Jahr hinweg konnten wir unsere Auslastung kontinuierlich steigern: Im letzten Quartal (Q2 2022) waren die Schiffe der Mein Schiff Flotte bereits zu rund 70 Prozent ausgelastet, einige Reisen sind in der aktuellen Hauptreisezeit voll ausgebucht. Wir erwarten, dass sich dieser positive Trend weiter fortsetzen wird. Aufgrund der demografischen Entwicklung und der Vorliebe deutscher Gäste für deutsche Kreuzfahrtprodukte gehen wir von einem gesunden Wachstum der Kreuzfahrt in Deutschland aus. Mit 2,6 Millionen Gästen lag der Anteil an allen Urlaubsreisen 2019 bei unter 5 Prozent und wird aufgrund des demografischen Wandels und der innovativen Schiffsneubauten weiter wachsen. TUI Cruises wird bis 2026 drei neue Kreuzfahrtschiffe in die Flotte aufnehmen, die von der Meyer Werft Turku in Finnland und Fincantieri in Italien gebaut werden. Wir setzen in jeder Hinsicht auf nachhaltiges Wachstum, Nachfrage bezogen wie auch in Bezug auf Dekarbonisierung.

TUI Cruises verfolgt wissenschaftlich überprüfte Dekarbonisierungsziele

TUI Cruises investiert seit Jahren erfolgreich in neue Technologien und Maßnahmen zur Emissionsminderung und betreibt so bereits heute die umwelt- und klimafreundlichste Flotte weltweit. Wichtig dabei: Kreuzfahrtschiffe stellen mit 400 Schiffen weniger als ein Prozent der weltweiten Hochseeflotte. Gleichzeitig setzt dieses kleine Segment mit vielen Innovationen Maßstäbe für eine nachhaltige Schifffahrt insgesamt.

Wir unterstützen die langfristigen Ziele des EU Green Deal und des Fit-for-55-Pakets der EU-Kommission. Wir tragen damit zum nachhaltigen Wachstum in Europa bei. Unser Ziel ist es, bis 2050 die gesamte Flotte – Mein Schiff und Hapag-Lloyd Cruises – klimaneutral zu betreiben. Bis 2030 wollen wir bereits erste klimaneutrale Kreuzfahrten anbieten und absolute CO₂-Emissionen signifikant reduzieren. Die TUI Group

hat im August 2022 die CO₂-Reduktionsziele für Kreuzfahrtschiffe, Hotels und Flugzeuge bei der Nichtregierungsorganisation Science Based Targets Initiative (SBTi) – einer Kooperation zwischen United Nations Global Compact, dem World Resources Institute und dem World Wide Fund for Nature (WWF) – eingereicht. Ein strenger Verifizierungsprozess stellt sicher, dass die ehrgeizigen Ziele zur CO₂-Emissionsreduktion auf neuesten Erkenntnissen der Klimawissenschaft beruhen und mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens in Einklang stehen. Bis Ende dieses Jahres wird die Verifizierung erwartet. Mit diesem Schritt ist TUI Cruises einer der Vorreiter in der Kreuzfahrtbranche. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, investieren wir konsequent in modernste und emissionsarme Schiffe. So verbrauchen die ersten vier Neubauten der Mein Schiff Flotte, die zwischen 2014 und 2017 in Dienst gestellt wurden, 30 Prozent weniger Treibstoff als vergleichbare Schiffe. Bei den beiden jüngsten Flotten-Neuzugänge 2018 und 2019 liegt die Ersparnis sogar bei 40 Prozent. Auch die vier Neubauten von Hapag-Lloyd Cruises zeichnen sich durch hohe Energieeffizienz aus. Wir reizen bei unseren Flotten das technisch Machbare voll aus: Wichtige Stellschrauben sind unter anderem ein umfassendes Energiemanagementsystem, die Nutzung der Abwärme aus den Hauptmaschinen und eine hocheffiziente Klimaanlage. Aber auch ein umfangreiches LED-Lichtkonzept sowie reibungsarme Unterwasseranstriche tragen zur CO₂-Reduzierung bei. Gleichzeitig berücksichtigen wir optimierte Routen und den „Slow Steaming“-Ansatz – Fahrten mit niedriger Geschwindigkeit – in unseren Fahrplänen.

Neubauten für nachhaltige Treibstoffe bereit

Mit drei weiteren Kreuzfahrtschiffen, die bis 2026 die Mein Schiff Flotte ergänzen, werden die Weichen für die Nutzung von nachhaltigen Treibstoffen in der Zukunft gestellt. 2024 und 2026 werden zwei Schiffe in Dienst gestellt, die mit emissionsärmerem Flüssiggas (LNG) betrieben werden können. LNG dient hier als Brückentechnologie auf dem Weg zur emissionsfreien und klimaneutralen Kreuzfahrt: Perspektivisch setzt TUI Cruises auf Treibstoffe, die entweder aus biogenen Rest- und Abfallstoffen (Bio-LNG) oder synthetisch aus erneuerbarer Energie (E-LNG/E-Fuels) gewonnen werden. Ähnlich bei der Mein Schiff 7, die 2024 in Dienst gestellt wird und perspektivisch grünes Methanol als Treibstoff nutzen kann. Zentral ist dabei, dass die nachhaltigen Alternativen schnell zur Marktreife gebracht werden und breit verfügbar sind. Dies geht nur in enger Zusammenarbeit aller Beteiligten. Dabei zählen wir auch auf die Unterstützung der Politik, unter anderem beim Ausbau von erneuerbaren Energien und der Weiterentwicklung der Regularien zur Nutzung dieser grünen Kraftstoffe in der maritimen Industrie.

Verstärkter Landstrom Einsatz

Für den nahezu emissionsfreien Betrieb im Hafen nutzen sechs unserer zwölf Schiffe bereits heute Landstrom. Die coronabedingte Aufliegephase der EUROPA 2 wurde für einen ersten Langzeit-Test genutzt, der allen Seiten wertvolle Erkenntnisse gebracht hat. Die Mein Schiff 4 und 6 haben im August im Kieler Hafen grünen Strom bezogen. Künftig werden alle Kreuzfahrtschiffe beider Flotten Landstrom beziehen können. Dabei sieht TUI Cruises auch die Hafenbetreiber in der Pflicht: Stand Sommer 2022 bieten weltweit weniger als 20 Häfen Landstrom für große Kreuzfahrtschiffe an, davon drei in Deutschland. Der landseitige Ausbau der Infrastruktur muss daher mehr Tempo aufnehmen. Zudem ist entscheidend, dass die Häfen ein Ökostromkonzept – deutsche Häfen wie zum Beispiel Kiel gehen hier mit gutem Beispiel voran – sowie planbare Energiepreise vorlegen.

Umweltauswirkungen erfolgreich reduziert

Umweltschutz ist bei TUI Cruises mehr als CO₂-Reduktion. Bei sechs der sieben Schiffen der Mein Schiff Flotte senken wir den Schadstoff-Ausstoß über ein kombiniertes Abgasreinigungssystem aus Scrubbern und SCR-Katalysatoren – freiwillig, weltweit und rund um die Uhr. Damit reduzieren wir

Schwefelemissionen um bis zu 99 Prozent, Stickoxidemissionen um etwa 75 Prozent und den Partikelaustritt um bis zu 60 Prozent. Die gesamte Flotte von Hapag-Lloyd Cruises setzt seit Juli 2020 freiwillig und weltweit auf allen Routen Marinegasöl mit einem maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent ein. Alle Hapag-Lloyd Cruises Neubauten seit 2013 verfügen außerdem über SCR-Katalysatoren, die den Ausstoß von Stickoxid um rund 75 Prozent senken. Selbstverständlich setzen wir auf unseren Schiffen auf ein innovatives und umfassendes Wasser- und Abfallmanagement. Moderne Kläranlagen an Bord reinigen alle anfallenden Abwässer – nur gereinigtes Abwasser geht über Bord, der Klärschlamm wird an Land fachgerecht entsorgt. Wir praktizieren Mülltrennung in sechs Hauptkategorien und erhöhen die Recyclingquote kontinuierlich. Zudem reduzieren wir seit Jahren Plastik- und Lebensmittelabfälle massiv und setzen kontinuierlich flottenweit neue Projekte auf, um Ressourcen zu schonen.

Geregelte Arbeitsbedingungen an Bord

Wir freuen uns außerordentlich, dass mit dem Wiederhochfahren der Schiffe wieder mehr Menschen an Bord beschäftigt werden können. Denn von den Gehältern hängt oft die Unterstützung ganzer Familien im Heimatland ab. Auf den Schiffen arbeiten flottenübergreifend insgesamt etwa 7.500 Besatzungsmitglieder aus 45 Nationen – in allen Qualifikationsniveaus von der Reinigungskraft über den Koch bis zum Umweltoffizier. Mit Blick auf die Arbeitsbedingungen an Bord ist wichtig zu wissen: Die Seefahrt ist die einzige Industrie mit weltweit verbindlichen Sozialstandards. Das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) – mit Beteiligung von Gewerkschaften wie ver.di ausgearbeitet – garantiert einen sicheren Arbeitsplatz an Bord, angemessene Beschäftigungs- und Lebensbedingungen sowie medizinische Betreuung. Das sichert Sozialstandards und einen fairen Wettbewerb unter den Reedereien. Die Verträge mit der Besatzung gewähren auch Sachleistungen wie Kost und Logis, kostenfreie An- und Abreise zum Einsatzort und Versicherungen. Zudem werden Crewmitgliedern schnelle Aufstiegschancen und im Rahmen der Arbeitszeit Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten.

Positive wirtschaftliche Impulse für Destinationen

Die Kreuzfahrtdestinationen profitieren enorm von den zusätzlichen Touristen. Auf einer Sieben-Tages-Kreuzfahrt gibt jeder Gast durchschnittlich 660 Euro in den Hafenstädten aus. Besonders deutsche Gäste lieben Ausflüge, daher sind die durchschnittlichen Aufwendungen bei TUI Cruises noch einmal höher. Unter den Tagestouristen tätigen Kreuzfahrtgäste die höchsten Ausgaben – Museen und kulturelle Einrichtungen, Restaurantbetreiber, Souvenirgeschäfte, lokale Ausflugsanbieter, Busunternehmer, Taxifahrer und die Kommunen über die Hafengebühren profitieren.

Deutlich höher sind die Effekte, wenn Touristen auch Übernachtungsangebote wahrnehmen. Im Kreuzfahrtsegment profitieren davon die Hafenstädte, in denen die Passagiere ihre Reise beginnen und früher anreisen oder nach dem Ende der Kreuzfahrt noch ein paar Tage verlängern. Pro Kreuzfahrtpassagier und Nacht liegen die Ausgaben dann bei 170 Euro. Vor diesem Hintergrund haben zahlreiche Städte Interesse, ein Start- oder Zielhafen für Kreuzfahrten zu werden.

Eine Studie im Auftrag von Hamburg Cruise Net und der Stadt Hamburg zum regionalen Wertschöpfungsbeitrag der Kreuzfahrtindustrie hat für 2018 – also vor Ausbruch der Covid-19-Pandemie – einen Beitrag zur Bruttowertschöpfung der Hamburger Wirtschaft von rund 419,7 Millionen Euro ermittelt. Dies entspricht der Schaffung von rund 4.490 zusätzlichen Vollzeitstellen über die direkte Beschäftigung in den Reedereien hinaus.

Kreuzfahrtgäste als Tagestouristen gut zu managen

In einzelnen Städten wird zunehmend diskutiert, wie das Wachstum des Tourismus besser gesteuert werden kann. Das gilt insbesondere für Tagestouristen, zu denen auch Passagiere von Kreuzfahrtschiffen gehören. Beispielsweise stammten in Barcelona vor der Corona-Pandemie lediglich 8 Prozent der Gäste von Kreuzfahrtschiffen. Über 90 Prozent der Touristen kommen also auf anderen Wegen in hochfrequentierte Städte. Passagiere von Kreuzfahrtschiffen lassen sich im Vergleich dazu leichter steuern:

- Aufgrund der frühen Fahrplangestaltung wissen die Städte rund zwei Jahre im Voraus, wann welche Schiffe mit wie vielen Touristen anlegen. Städte können sich gezielt darauf einstellen – beim Individualtourismus ist das nicht möglich. Die Kreuzfahrtindustrie hat beispielsweise in der Kooperation mit der Stadt Dubrovnik nachgewiesen, wie sich Kreuzfahrtgäste erfolgreich managen lassen.
- Kreuzfahrtgäste benötigen gegenüber Individualreisenden weniger öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Sie beanspruchen weder Pkw-Parkplätze noch Schnellstraßen oder S-Bahnfahrten zum Flughafen. Aus verkehrspolitischer Sicht sind Kreuzfahrtschiffe für viele Städte gut zu steuern.

Diese Steuerungsfähigkeit bei gleichzeitig geringem Ressourceneinsatz – zum Beispiel für Hotelkapazitäten, Abfallmanagement, Flächenverbrauch und Verkehrsinfrastruktur – macht den Kreuzfahrttourismus für viele Regionen besonders attraktiv.

Über TUI Cruises

TUI Cruises ist ein Gemeinschaftsunternehmen der TUI AG, dem weltweit führenden Touristikonzern, und des global tätigen Kreuzfahrtunternehmens Royal Caribbean Cruises Ltd. Mit sieben Kreuzfahrtschiffen der Mein Schiff Flotte, davon sechs Neubauten, betreibt TUI Cruises die modernste und umweltfreundlichste Flotte weltweit mit einer Kapazität von insgesamt 17.800 Betten. Zum Unternehmen zählen seit 2020 auch die fünf Schiffe von Hapag-Lloyd Cruises, dem führenden Anbieter von Luxus- und Expeditionskreuzfahrten im deutschsprachigen Markt. TUI Cruises beschäftigt aktuell rund 730 Mitarbeiter in Hamburg und Berlin. An Bord der Schiffe arbeiten circa 7.500 Besatzungsmitglieder.

Wybcke Meier
CEO TUI Cruises GmbH

Thomas Ellerbeck
Mitglied des Group Executive Committee &
Chief Sustainability Officer TUI Group

Kontakt:

Bernd Hoffmann
TUI Group
Leiter Konzernbüro Berlin
Bernd.Hoffmann@tui.com

Hermann Lindner
TUI Group
Head of Aeropolitical Affairs Germany
Hermann.Lindner@tuifly.com

TUI Group Konzernbüro Berlin
Pariser Platz 6a, 10117 Berlin
Tel.: 030 60 90 20 60 61



Positionspapier zur Anhörung vor dem Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages

Seit Frühjahr 2022 ist AIDA Cruises mit allen zwölf Schiffen der Flotte zurück in Fahrt. Als Ergebnis des umsichtigen Neustarts unserer Reisen und der wirksamen Sicherheitsvorkehrungen für Gäste und Crew verzeichnen wir heute eine schrittweise Annäherung an unsere Buchungszahlen der Vorjahre. Trotz oftmals kurzfristiger Reiseentscheidungen ist die Nachfrage nach Kreuzfahrten in Deutschland hoch.

Um die Zukunft des Kreuzfahrttourismus im Licht globaler Herausforderungen wie dem Klimawandel aktiv mitzugestalten, bekennt AIDA Cruises sich klar zu verantwortungsvollem Wachstum. Wir verfolgen eine ambitionierte Nachhaltigkeitsstrategie und stellen uns der Herausforderung, Kreuzfahrten Schritt für Schritt emissionsärmer, ressourcenschonender und effizienter zu gestalten.

- Ein Kreuzfahrtschiff verbringt rund 40 Prozent seiner Betriebszeit im Hafen. Ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsneutralem Schiffsbetrieb liegt also in der Senkung lokaler Emissionen durch die Nutzung grünen Landstroms. Bereits seit 2004 wird beim Bau der AIDA Schiffe diese Option berücksichtigt. Auch landseitig engagieren wir uns für den Ausbau der benötigten Infrastruktur. Durch Partnerschaften mit Landesregierungen und Häfen konnte AIDA 2021 die Landstromnutzung auf insgesamt drei deutsche Häfen ausweiten und bezieht in Hamburg, Warnemünde und Kiel erfolgreich grünen Landstrom.
- Ein weiterer bedeutender Schritt entlang unserer Green-Cruising-Strategie besteht im Einsatz alternativer Treibstoffe. Dank der Nutzung von emissionsarmem Flüssigerdgas (LNG) verringern sich die lokalen Emissionen von Kohlendioxid erheblich und der Ausstoß von Feinstaub und Schwefeloxiden wird nahezu vollständig vermieden. Diese Technologie ermöglicht es zudem bereits heute, auch andere alternative Kraftstoffe zu verwenden. So hat AIDA Cruises zur weiteren CO₂-Emissionsreduktion im Juli 2022 den Einsatz von Biokraftstoffen gestartet. Als erstes großes Kreuzfahrtschiff wurde AIDAprima mit einer Mischung aus marinem Biokraftstoff und Marinegasöl (MGO) betankt. Die Nutzung dieses Treibstoffs wird nun langfristig ausgestaltet.
- Einen wichtigen alternativen Antrieb für die Mobilität der Zukunft sieht AIDA in der Nutzung von Brennstoffzellen. So laufen im Rahmen eines Bundesforschungsprojekts an Bord von AIDAnova derzeit die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme eines Brennstoffzellensystems. Zur Effizienzsteigerung sowie daraus resultierenden Kraftstoffeinsparung und Emissionssenkung installieren wir noch in diesem Jahr das bisher größte Batteriespeichersystem der Passagierschiffahrt mit einer Kapazität von zehn Megawattstunden an Bord von AIDAprima.

Zur Erreichung dieser ehrgeizigen Ziele investiert AIDA Cruises jährlich Millionen von Euro in die Erforschung wie Nutzung innovativer Technologien auf dem Weg zur emissionsneutralen Kreuzfahrt. Damit leisten wir nicht nur Pionierarbeit in vielen Bereichen, sondern auch einen erheblichen wirtschaftlichen Beitrag:

AIDA Cruises steht für Kreuzfahrt „made in Germany“. Angefangen beim Schiffbau über lokale Lieferanten bis hin zu den Häfen und Touristikunternehmen – allein der Bau eines jeden AIDA Schiffs schafft mehr als 2.000 Arbeitsplätze sowie einen bedeutenden Beitrag entlang einer vielfältigen Wertschöpfungskette. Dies geht aus einer 2019 von Deloitte & Touche und in Zusammenarbeit mit den Universitäten Hamburg und Genua erstellten Studie über den wirtschaftlichen Beitrag von AIDA Cruises hervor. Als deutscher Marktführer begrüßte AIDA Cruises 2018 über eine Million Gäste an Bord der Flotte. Im selben Jahr stand unsere wirtschaftliche Tätigkeit für eine Wertschöpfung von 3,4 Milliarden Euro und 15.600 Vollzeit Arbeitsplätze in Deutschland (direkte, indirekte und induzierte).



An Bord der aktuell zwölf Schiffe sowie an den Standorten in Rostock und Hamburg beschäftigen wir insgesamt 17.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Trotz herausfordernder Zeiten setzen wir auf die Stärkung unserer Firmenkultur. So konnten wir innerhalb der letzten zwölf Monate bereits 200 Positionen neu besetzen und streben darüber hinaus weitere Neueinstellungen an. Diesen Kurs setzt AIDA auch künftig weiter fort. Gleichzeitig investieren wir umfangreich in die Ausbildung unserer Fachkräfte von morgen – mit einem breiten Angebot an Ausbildungsberufen sowie dualen Studiengängen.

Der Anspruch, einen zukunftsfähigen wie nachhaltigen Kreuzfahrtmarkt zu gestalten, stellt die Grundlage unseres wirtschaftlichen Handelns und weiteren Wachstumskurses dar. Mit der Green-Cruising-Strategie strebt AIDA Cruises in einem nächsten Schritt an das erste Zero-Emission-Schiff in Dienst zu stellen. Eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg dieser Planung besteht im engen Dialog mit Wissenschaft, Wirtschaft und Politik. Neben unserem umfangreichen Engagement an sich ist die konstruktive Zusammenarbeit mit der Bundes- und Landesregierung unerlässlich, wie beispielsweise die erfolgreichen Kooperationen zur Landstromversorgung in Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern demonstrieren. Auch in Zukunft erhoffen wir uns breite Unterstützung, so beispielsweise bei der möglichen Nutzung alternativer Kraftstoffe und dem dafür benötigten Ausbau einer entsprechenden Infrastruktur.

**Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung im Tourismussausschuss des deutschen Bundestages am 21. September 2022 zu dem Thema "Fluss- und Hochseekreuzfahrten"****ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft****Stellungnahme von Susana Ventura, Leiterin ITF Büro Deutschland, ver.di Bund**

Deutscher Bundestag Ausschuss für Tourismus Ausschussdrucksache 20(20)51 21.09.2022 - öffentliche Anhörung
--

Die Covid-19-Krise:

Die globale Pandemie hat die Seeleute weltweit vor viele Herausforderungen gestellt und war insbesondere für die Seeleute in der Kreuzfahrtindustrie verheerend. Aufgrund nationaler Beschränkungen im Zuge der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, lagen sehr viele Schiffe auf und viele Betreiber waren gezwungen, ihren Betrieb vollständig einzustellen. Aufgrund der Reisebeschränkungen konnten Besatzungswechsel nur unter größten Umständen durchgeführt werden und grundlegende Seeleuterechte konnten nicht mehr garantiert werden. Die Covid-19-Pandemie hat die ohnehin bereits existierenden Probleme der Branche noch verstärkt.

Obwohl die Bundesregierung mit der Ausweitung des Kurzarbeitergeldes eine gute Möglichkeit geschaffen hat, die kritische Situation für Beschäftigte zu überbrücken, konnten Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen in der Regel davon nicht profitieren. Hintergrund sind die Beschäftigungsverhältnisse der Seeleute, deren Arbeitsverträge mehrheitlich mit Personalagenturen im europäischen und nicht-europäischen Ausland geschlossen sind. An Bord von Kreuzfahrtschiffen befinden sich durchaus bis zu 70 Nationalitäten. Die individuelle Vertragsdauer reicht von drei bis 9+2 Monate. Permanente Beschäftigung bildet die Ausnahme. Eine Verbindung zur Nationalität der Seeleute kann beobachtet werden.

Internationale Seeleute, die oft befristete Verträge haben und ohne Arbeitsplatzsicherheit und praktisch ohne Sozialversicherungsschutz beschäftigt sind, waren gänzlich ohne Unterstützung von Unternehmen oder staatlichen Beihilfen. Aber auch europäische Besatzungen mit festen Beschäftigungsverhältnissen konnten sich der Entlassungswelle, die den Sektor erfasste, nicht entziehen. Viele von ihnen konnten keine deutschen Leistungen beantragen, da ihre Arbeitsverträge nicht in Deutschland geschlossen wurden und entsprechende Sozialabgaben fehlen.

An Land hätte die Anwendung von Kurzarbeitergeld der Beschäftigungskrise entgegenwirken und Reeder Personallabbau auffangen können, de fact verweist der Jahresabschluss von TUI aber auf die Reduktion des Landpersonals um ein Viertel.¹

Die Krise des Besatzungswechsels dauerte mehrere Monate. Diejenigen Seeleute, die das Glück hatten, nach Hause zu kommen, verloren Ihre Einkommen. Viele Hundert andere Seeleute strandeten auf der ganzen Welt, fern der Heimat und zu oft ohne Zugang zu kostenlosen Kommunikationsmöglichkeiten.

In einigen Fällen konnte ver.di/ITF die Besatzungen mit Wi-Fi-Boxen ausstatten, damit die Seeleute während der Pandemie mit ihren Angehörigen Kontakt aufnehmen konnten. Obwohl Kreuzfahrtschiffe über geeignete Mittel zur Internetbereitstellung an Bord verfügen, ist die Nutzung durch die Besatzung auf See eingeschränkt und sie muss auf ihre eigenen privaten Verbindungen an Land zurückgreifen.

¹ TUI Group GESCHÄFTSBERICHT 2021, Seite 177: [TUI_GB21_DE Annual-Report 211207.pdf-Oefd1ea817917c433243201886626deb.pdf \(tuigroup.com\)](https://www.tuigroup.com/~/media/Files/2021/Annual-Report/2021-Annual-Report-211207.pdf)

Herausforderungen nach der Pandemie:

Auch wenn die meisten Kreuzfahrtgesellschaften ihren Betrieb inzwischen wieder in vollem Umfang aufgenommen haben, sind die Auswirkungen der Pandemie für die meisten Männer und Frauen, die an Bord arbeiten, noch immer spürbar:

- Nach dem massiven Stellenabbau in der Branche haben Reeder und Besatzungsagenturen Mühe, Seeleute zu finden. Dies bedeutet eine zusätzliche Belastung für diejenigen an Bord, die den Personalmangel durch beispielsweise Mehrarbeit und längere Vertragslaufzeiten kompensieren müssen.
- Landgang, ein Recht, das Seeleuten nach dem Seearbeitsübereinkommen und ILO Konventionen gewährt, werden muss, wird in einigen Fällen noch immer verweigert, obwohl sich die Passagiere frei bewegen dürfen.
- Die Folge: uns sind viele Fälle von chronischer Überlastung und kritischer psychischer Gesundheit angezeigt

Über viele Jahre hinweg haben die Reedereien ihre Verantwortung als Arbeitgeber an externe Personalvermittlungsagenturen mit Sitz außerhalb Deutschlands in Ländern wie Malta und Zypern delegiert. Dies hat zu einem Wettlauf nach unten geführt, bei dem diese Unternehmen mitunter aktiv nach Möglichkeiten suchen, die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern, was direkt zum Sozialdumping in diesem Sektor beiträgt. Diese Agenturen haben in vielen Fällen eine gewerkschaftsfeindliche Kultur, die die Rechte und den Einfluß der Gewerkschaften untergräbt, indem sie Informations- und Mitteilungsrechte behindern und Arbeitsverträge außerhalb Deutschlands registrieren lassen. Dies erschwert es Gewerkschaften, sich für die Beschäftigten an Bord einzusetzen und sicherzustellen, dass Tarifverträge eingehalten werden.

Auch die Kommunikation und der Internetzugang müssen dringend verbessert werden, und das betrifft nicht nur die Reeder, sondern erfordert auch infrastrukturelle Verbesserungen in den deutschen Häfen und dem Küstenbereich für Schiffe, die auf Reede liegen.

Der Mangel an sozialer Verantwortung ist umso inakzeptabler, wenn man bedenkt, dass Kreuzfahrtschiffe auch von Steuervorteilen, z.B. durch die Tonnagesteuer, profitieren. Die Tonnagesteuer bedeutet, dass Reedereien auf Gewinne im Schiffsverkehr keine Steuern entrichten müssen. Steuern werden einzig auf die Tonnage (Größe) des Schiffes erhoben und fallen deutlich niedriger aus als eine mögliche Gewinnbesteuerung. Die Ziele, die damit erreicht werden sollten, sind weitgehend alle verfehlt worden:

- einen sicheren, effizienteren, zuverlässigeren und umweltfreundlicheren Seeverkehr sicherzustellen,
- die Eintragung in die Register der Mitgliedstaaten oder die Rückführung unter deren Flagge zu fördern,
- einen Beitrag zur Konsolidierung des in den Mitgliedsstaaten bestehenden maritimen Sektors zu leisten und dabei weiterhin für eine insgesamt wettbewerbsfähige Flotte auf den Weltmärkten zu sorgen,
- das maritime Know-how zu erhalten und zu verbessern sowie die Beschäftigung europäischer Seeleute zu schützen und zu fördern

Außerdem sollte die Tonnagesteuer einen Beitrag als sogenannte Standortsteuer leisten – also das Abwandern von Reedereien verhindern, um so „hochwertige“ Landarbeitsplätze zu erhalten, was insbesondere mit Blick auf die Kreuzfahrtindustrie nur z. T. gelungen ist.

Trotz dieser großen finanziellen Vorteile für die Unternehmen verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen an Bord kontinuierlich, Reeder flaggen ihre Schiffe weiter aus und investieren eher in Infrastruktur und Tonnage (neue Schiffe), als in die Förderung des deutschen maritimen Know-hows. Dies kann nicht im Interesse der deutschen Steuerzahler sein, die das aktuelle Subventionsregime durch Einnahmenverzicht fördern. Der Deutsche Bundestag muss eine ernsthafte Diskussion über das Thema eröffnen, da viele Ziele der Steuervergünstigungen nicht eingehalten werden.

ver.di fordert außerdem die Reeder auf, die Anstrengungen der Seeleute während der Pandemie anzuerkennen und Verantwortung für ALLE Beschäftigten (nicht nur für die in Deutschland wohnhaften) zu übernehmen und Tarifverträge direkt mit den Gewerkschaften zu unterzeichnen, die sich aktiv für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord einsetzen.

Auch die Energiekrise und die hohe Inflation stellen die Arbeitnehmer vor neue Herausforderungen, und wir fordern, dass die Reeder ihre Besatzungen unterstützen und Lohnerhöhungen aushandeln, die dem aktuellen Markt entsprechen. Wenn wir gute Heuern, ein besseres Gleichgewicht zwischen Arbeits- und Ruhezeiten und Arbeitsplätze mit Beschäftigungsperspektive zusammenbringen, sind die Voraussetzungen gegeben, um den Sektor für junge Seeleute attraktiv zu machen.

Flusskreuzfahrten

Die Situation auf Flusskreuzfahrten steht der auf Hochsee in nichts nach. Die Arbeitsbedingungen auf Flusskreuzfahrten sind ebenfalls Opfer jahrelanger fragwürdiger Praktiken und der Zunahme des Sozialdumpings in diesem Sektor.

In den letzten zehn Jahren haben viele ausländische Anbieter ihren Platz auf dem deutschen Markt gefestigt und befahren nun deutsche Flüsse, vielfach ohne sich arbeits- und sozialrechtlich an nationale und europäische Vorschriften zu halten.

Die Besatzung auf Flusskreuzfahrtschiffen ist zunehmend mit Nicht-EU-Bürgern besetzt, die dauerhaft ausgebeutet werden:

- Beispielsweise wird die europäische Verordnung zur Dauer und Kontrolle der Arbeitszeiten kontinuierlich ignoriert.
- Das deutsche Mindestlohngesetz wird in der Regel nicht eingehalten, die Löhne liegen deutlich unterhalb der gesetzlichen Mindestgrenze.
- Seeleute haben entgegen ihren Kolleg*innen auf Hochseekreuzfahrtschiffen keine rechtlich garantierte, zuständige Behörde/Person, die ihnen bei Ansprüchen, Beschwerden und Unregelmäßigkeiten helfen kann.

Diese Praktiken sind nicht nur unmoralisch und illegal, sondern gefährden auch die Sicherheit von Besatzungen und Schiffen. Es ist dringend erforderlich, dass die zuständigen Behörden wie Zoll und Wasserschutzpolizei die Kontrolle und Inspektion von Flusskreuzfahrtschiffen zukünftig intensivieren und die Anwendung von nationalen und EU-Gesetzen und Richtlinien an Bord durchsetzen.

Die Kreuzfahrtindustrie hat die Möglichkeit, sich mit dem Neustart nach der Pandemie in Bezug auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Kriterien zu verbessern. So können wir die Voraussetzungen für

einen gerechten Übergang schaffen, der den Belangen der Seeleute und Hafendarbeiter in Bezug auf neue Technologien, Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit, Arbeitsbedingungen und die Einhaltung der Menschenrechte Rechnung trägt.

ver.di verhandelt in Abstimmung mit der Internationalen Transportarbeiterföderation (ITF) die Tarifverträge für Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen in deutscher Eigentümerschaft und Billigflaggen. Aktuell betrifft das die folgenden Schiffe:

Eigentümer	Flagge	Schiffe
Tui Cruises GmbH (Royal Caribbean Cruises Ltd)	Malta	Mein Schiff 1 Mein Schiff 2 Mein Schiff 3 Mein Schiff 4 Mein Schiff 5 Mein Schiff 6 Mein Schiff Herz
[Hapag-Lloyd Brand]	Malta	Europa Europa 2 Hanseatic Inspiration Hanseatic Nature Hanseatic Spirit

Im Flusskreuzfahrtsegment arbeiten wir gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) und vertreten die Beschäftigteninteressen individuell.