



Bald wieder volle Kraft voraus?

Die großen Pötte nehmen wieder Fahrt auf – allerdings weniger als bisher, und es ist Improvisation gefragt. Für einige Schiffe ist die Reise endgültig vorbei

Lange nicht mehr hier gewesen: Die „Europa 2“ soll voraussichtlich ab Ende Juli wieder den Hafen von Palma anlaufen. FOTO: HAPAG-LLOYD CRUISES



JÖRG A.
BOECKMANN

Aktuelle Ankündigungen der deutschen Kreuzfahrtanbieter Tui Cruises und Aida heißen einen baldigen Neustart der Kreuzfahrten in Palmas Hafen. Schon in diesem Monat sollen mehrere Routen, vorerst ausschließlich zu spanischen Häfen, angeboten

werden. Zudem hat die spanische Regierung jetzt ihr OK für die Öffnung der Häfen für internationale Routen ab dem 7. Juni gegeben (Kasten). Doch wie steht es insgesamt um die vor der Krise so erfolgsverwöhnte Branche?

Die coronabedingten Reisebeschränkungen haben mit weitem Abstand die schwerste Krise der Cruise-Industrie weltweit ausgelöst. Die globalen Player wie Carnival und Royal Caribbean mit ihren verschiedenen Marken und riesigen Flotten sind dabei ebenso betroffen wie kleine Anbieter mit einem oder wenigen Schiffen. Im März 2020 kam die globale Kreuzfahrt quasi zum Erliegen. Nur vereinzelt waren noch Schiffe unterwegs, um versprengte Passagiere oder Crewmitglieder nach Hause zu bringen. Die Häfen blieben dabei vielfach verschlossen, Kreuzfahrten galten bedingt durch den medial stark beachteten Ausbruch auf der „Diamond Princess“ als Pandemietreiber.

Mit sinkenden Inzidenzzahlen in Deutschland gab es ab Juni 2020 erste Bemühungen, den Betrieb wieder aufzunehmen. Dabei spielten Flusskreuzfahrten innerhalb Deutschlands und etwas später auch sogenannte „Blaue Reisen“ auf dem Meer ab Kiel oder Hamburg ohne Landgang eine Vorreiterrolle. Im Gegensatz zu früheren Zeiten war das Geschäft jedoch nicht mehr global, sondern beschränkte sich meist auf Passagiere aus einem Land, Häfen im Ausland wurden selten angefahren. Im November 2020 kam es in Deutschland mit dem verhängten Beherbergungsverbot dann wieder zu einem kompletten Stopp. Beinahe weltweit einmalig waren über Monate

die wenigen Abfahrten von Tui Cruises, Hapag Lloyd Cruises sowie seit April auch Nicko Cruises in der Inselwelt der Kanaren. Die spanischen Häfen außerhalb der Kanaren inklusive Palma hingegen blieben tabu.

Aktuell angebotene Kreuzfahrten funktionieren mit deutlich reduzierter Passagierkapazität und ausgefeilten Sicherheitskonzepten an Bord und an Land. So gibt es zum Beispiel bei Tui Cruises bis heute nur Balkonkabinen, Maskenpflicht in öffentlichen Bereichen, tägliches Fiebermessen und eine doppelte Testpflicht vor Reiseantritt. Landausflüge dürfen nur als vom Schiff organisierte Touren in sogenannten *bubbles* stattfinden, individueller Landgang ist nicht möglich.

Aktuell nicht vorgeschrieben sind hingegen Impfungen. Diese Feststellung gilt jedoch nur für deutsche und europäische Anbieter. Im Gegensatz dazu werben die US-Reedereien mit „vollständig geimpften Schiffen“ – egal ob Crew oder Passagiere. Dem Vernehmen nach denkt auch die deutsche Kreuzfahrtindustrie über diesen Schritt nach – wartet aber wohl noch auf eine größere Durchimpfung in der Zielgruppe.

In Sachen Fahrtgebiete sind seit Mai auch Griechenland, Zypern sowie Großbritannien – nur für Bewohner des Vereinigten Königreiches – und seit Pfingsten auch wieder Touren auf der Nord- und Ostsee ab Kiel möglich. Es ist damit zu rechnen, dass die Zahl der geöffneten Destinationen schnell steigen wird, auch wenn zum Beispiel die skandinavischen Häfen noch zurückhaltend sind. Konkrete Pläne gibt es innerhalb der Karibik, unter Umgehung von kanadischen Häfen in Alaska und seit längerem schon in einigen Regionen Asiens wie in Singapur – auch hier nur für Anwohner des Stadtstaates.

Welche Schiffe genau ab wann wieder Mallorca anlaufen ist weitgehend offen, die Routenplanungen der Anbieter laufen so kurzfristig wie nie zuvor ab, und Passagiere

INTERNATIONALE KREUZFAHRTEN WIEDER ERLAUBT

Nach knapp einem Jahr dürfen internationale Kreuzfahrtschiffe ab dem 7. Juni wieder in spanischen Häfen anlegen. Das am 23. Juni vergangenen Jahres wegen der Pandemie verhängte Anlegeverbot wird vor dem Hintergrund der guten Entwicklung der Corona-Lage in Europa außer Kraft gesetzt, heißt es in einer Regierungsmitteilung. Die Schiffe sollen allerdings strenge gesundheitliche Auflagen erfüllen müssen, die noch im Detail veröffentlicht werden. Als Grund für den Neustart wird unter anderem der Fortschritt bei den Impfungen und die positive Entwicklung der Pandemie in den vergangenen Wochen auf europäischer Ebene genannt. Kreuzfahrten zwischen spanischen Häfen waren bereits zuvor erlaubt worden.

buchen teilweise nur wenige Tage vor Reiseantritt. Die ansonsten recht gute Website der balearischen Hafenverwaltung ist ebenfalls noch nicht wieder aussagekräftig (portsdebalears.com). Realistisch ist neben Tui Cruises und Aida jedoch eine beständige Zunahme des Schiffsverkehrs ab Ende Juli zum Beispiel mit Anläufen des Luxus Schiffes „Europa 2“. Vermutlich wird es dann auch Besuche von Costa- und MSC-Schiffen geben. Wohl das erste XXL-Schiff mit vielen (geimpften) US-amerikanischen Gästen dürfte die „Norwegian Epic“ am 11. September sein. Endgültig sind Planungen derzeit jedoch nicht.

Allen Bemühungen um einen baldigen Neustart zum Trotz wird in diesem Sommer eine deutlich reduzierte Zahl von Schiffen auf dem Mittelmeer unterwegs sein, da die erste Saisonhälfte schon verpasst ist und beinahe alle Anbieter vorerst nur mit einem Teil der Flotte wieder starten.

Für einige Schiffe ist die Fahrt auch für immer vorbei. Sie werden in Aliaga in der Türkei *gebeacht*, also zum Ausschlachten absichtlich auf den Strand gefahren. Dazu gehören unter vielen anderen die beliebte „MS Astor“, das Bremer Vulkan-Schiff „Costa Victoria“ und die Carnival-Schiffe „Fantasy“, „Inspiration“ und „Imagination“. Auch die komplette Flotte des spanischen Anbieters Pullmantur endete beim Abwracker, ebenso zwei Einheiten der britischen Tui-Marke Marella Cruises. Gemein ist diesen Schiffen, dass es um voll funktionsfähige Einheiten geht, die eigentlich noch einige Jahre über die Meere kreuzen sollten.

Bei aller verständlicher Trauer der Reedereien um ihre vermeintlich zu früh ausrangierter Tonnage beinhaltet diese Verjüngungskur auch Chancen. Die ja trotzdem seitens Reedereien langfristig bestellten Neubauten sind allesamt deutlich umweltfreundlicher unterwegs und können helfen, das ohnehin angegratete Image der Branche nach der Pandemie zu verbessern.