

Kreuzschifffahrt in der post-Corona-Krise – der Blick nach vorn

Innerhalb der Tourismusbranche ist die Kreuzfahrtschifffahrt eine der am meisten von der COVID19 Pandemie betroffenen Branchen. Es gibt jedoch Ausnahmen. Einerseits liegt der Kreuzfahrttourismus mit großen Schiffen am Boden, andererseits: die Flußkreuzfahrt ist bereits wieder in die neue Saison gestartet und auch Betreiber kleiner Kreuzfahrtschiffe sehen optimistisch in die Zukunft.

Ein Nischenvorteil scheint künftig bei kleineren, individuell zusammengestellten Reisen in der Symbiose aus kleinen Schiffen und ihren Besuchen in den historischen Stadthäfen im Ostseeraum zu liegen. Die Häfen Sassnitz/Mukran, Rostock (Stadthafen), Kalmar, Karlskrona, Gdynia und Stettin genießen deshalb Förderung aus dem Interreg-Programm South Baltic. Ziel ist es, Angebote aufzubereiten, dass kleine Kreuzfahrtschiffe abseits der gängigen Routen kleinere Häfen, -meist in absoluter Innenstadtnähe- anlaufen. Schon die Aussicht auf wirtschaftsgetragenen Schiffsverkehr erlaubt(e) millionenschwere EU-Strukturfondszuschüsse für die Modernisierung der Stadthäfen in z.B. Wismar und Rostock.

„In Danzig sind Besuche durch kleine Kreuzfahrtschiffe bereits an der Tagesordnung“, so Tom Berthold von Satori und Berger (Danzig/Stettin). „Stettin bereitet sich nun auf solche Besuche vor, bald können kleine Kreuzfahrtschiffe z.B. vor dem Schloss anlegen,“ komplettiert die Tourismusmanagerin Marta Borowska.

Wie geht das Interreg-Netzwerk JOHANNA mit der Corona-bedingten Kreuzfahrtschiffkrise um? Der Tourismus mit Kreuzfahrtschiffen, Mega Yachten und Großseglern unterscheidet sich deutlich von dem Massentourismuskonzept auf großen Kreuzfahrtschiffen. Um im harten internationalen Wettbewerb besser aufgestellt zu sein,

Innerhalb von JOHANNA werden ein professionelles Guide-Training sowie ein Universitätskurs für Kreuzfahrtmanagement entwickelt. Letzteres deckt Themen wie Stadt- und Hafenentwicklung, Marketing, Tourismus, Kreuzfahrtgeschäft ab. Die Absolventen werden als Kreuzfahrtmanager qualifiziert und können das Kreuzfahrtgeschäft nicht nur im südlichen Ostseeraum ausbauen. JOHANNA wird unser Reiseleiter-Training auf ein sehr modernes Niveau bringen. Es vereint praktische Erfahrungen aus verschiedenen Destinationen und akademisches Fachwissen. Die lokale Geschichte und internationale Trends beim Geschichtenerzählen bieten unseren Reiseleitern eine hervorragende Ausbildung“, sagte Sibylle Donath, Tourismusmanagerin bei Wismar. Beide Module werden den Tourismussektor stärken, Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen und zur Nachhaltigkeit beitragen, indem sie besser qualifizierte Arbeitskräfte zur Verfügung stellen.

Global ist bereits der Trend „kleinere Schiffe in weniger überfüllten Gebieten“ gesetzt, auch im Ostseeraum. Als wir vor ca. 8 Jahren mit der Netzwerkarbeit begannen, kam es zur Kommunikation mit z.B. Grand Circle Cruise, Boston. Mittlerweile hat die „Clio“ mehrfach – unserem Konzept folgend- Häfen im Ostseeraum besucht, für 2021 kann gebucht werden. Gleiches gilt für die „Orion“ von Lindblad-Reisen in Kooperation mit National Geographics.

Das Marktsegment mit kleinen seegängigen Kreuzfahrtschiffen kann sich sogar kurz- bis mittelfristig als ein kleiner und sehr anspruchsvoller Lösungsweg aus der post-Corona-Branchenkrise erweisen. Kleine Schiffe, weniger Passagiere, mehr Platz, mehr individuelle Planung, regionaler Fokus. Das heißt, die Ostsee-Hafenstädte mit ihren kleinen historischen Innenstadthäfen bereiten sich zur rechten Zeit für die Zukunft mit kleinen Kreuzfahrtschiffen in ihren lebendigen historischen Innstadthäfen –fußläufig von der Innenstädten entfernt- vor.

„Wenn in Rostock erst seit gut 10 Jahren Flusskreuzfahrtschiffe gebaut und gleichsam ihr Einsatz durch A-Rosa in Rostock erfolgreich gemanagt wird, so wünschen wir uns nun erst recht europäische Betreiber kleiner Kreuzfahrtschiffe, Neubauten mit zeitgemäßen Antrieben und das dazu passende regionale Management“, schaut Projektmanager Andreas Schubert voraus.



JOHANNA-Projekt-Netzwerkerinnen aus Karlskrona, Stettin und Sassnitz zu Gast auf der Serenissima in Gdansk 2019. In Danzig wurde diskutiert, warum Schiffe wie die die Serenissima nicht nahe der historischen Innenstadt z.B. gegenüber der neuen Philharmonie liegen könne. Dann würden die Passagiere ohne Zwischentransfers in die Innenstadt gehen können; die exklusive reise auch einen exklusiven Liegeplatz haben. Die touristische Infrastruktur könne von der gewerblichen Infrastruktur profitieren.



Copyright: Travemünde Aktuell, K. H. Vögele 2016

Das kleine Kreuzfahrtschiff „Orion“ im Frühjahr 2016 auf der Trave. Die „Orion“ passt ideal in den historischen Stadthafen Lübecks, zur Altstadt sind es nur wenige Minuten zu Fuß.

Dieser Liegeplatz der Orion in Gdansk ist nicht exklusiv. 2021 wird die Ostseereise mit der Orion wieder die Reise „Navigationg the Baltic Sea“ anbieten. Für jeden Reisetag zahlt der Tourist nahezu 1000 €. Das Johanna-Team ist der Meinung: Für gutes Geld wird auch in Zukunft ein exklusiver Liegeplatz „den feinen Unterschied“ machen. Darauf können sich die Städte einstellen, Wettbewerbsvorteile schaffen. Von einer attraktiven Cruise-Infrastruktur in Stadthäfen werden die Cruise-Gäste, die Einwohner und die Gewerbetreibenden profitieren.