

Mitteilung des Senats vom 9. August 2005

Perspektiven des Kreuzfahrttourismus

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/675 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Auswirkungen für den Arbeitsmarkt in Bremerhaven bzw. dem Land Bremen sind durch das Kreuzfahrtgeschäft erkennbar?

Die Auswirkungen durch das Kreuzfahrtgeschäft für den Arbeitsmarkt in Bremerhaven bzw. im Land Bremen können nur sehr schwierig ermittelt werden. Die indirekten Wirkungen für den Arbeitsmarkt sind vermutlich größer als die direkten Beschäftigungswirkungen.

Das Bremer Institut für Wirtschaftsforschung GmbH (BAW) hat in einer Studie „Regionalwirtschaftliche Bewertung der Modernisierung des Kreuzfahrtterminals Bremerhaven“ aus dem Jahr 1999 die Beschäftigungseffekte wie folgt segmentiert:

- Beschäftigungseffekte durch die Schiffsabfertigung, Ver- und Entsorgung sowie Reparaturleistungen (hierzu zählen Schiffshandling und -reparatur, Schiffsver- und -entsorgung, Dienstleistungsbetriebe, Behörden);
- Beschäftigungseffekte durch Übernachtungsgäste;
- Beschäftigungseffekte durch Stop-over-Gäste (Besuch touristischer Attraktionen im Land Bremen und der umliegenden Region).

Laut der BAW-Studie sicherte der Kreuzfahrtbetrieb im Jahr 1999 knapp 50 Arbeitsplätze. Bis zum Jahr 2012 werden 70 weitere Arbeitsplätze prognostiziert.

Die Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH (CCCB) beschäftigt derzeit sieben Mitarbeiter, darin enthalten sind zwei Halbtagskräfte. Während der Abfahrtstage werden je nach Anzahl der abzufertigenden Schiffe für den Umschlag, die Sicherheitskontrollen und das Catering zwischen 20 bis 60 Personen zusätzlich am Terminal tätig. Das für die Umsetzung der ISPS-Sicherheitsvorschriften verantwortliche Unternehmen hat ab der Saison 2005 dafür 18 Mitarbeiter aus der Region eingestellt.

2. Wie ist der Kreuzfahrtbereich in der touristischen Entwicklung Bremerhavens verankert?

Das Kreuzfahrtgeschäft ist ein bedeutendes Element für die touristische Attraktivität Bremerhavens und Bremens sowie die gesamte Unterweserregion. Die unterschiedlichen Kreuzfahrtveranstalter und -reedereien bieten Ausflüge zu den bremischen touristischen Attraktionen und den umliegenden Regionen an. Der Kreuzfahrtveranstalter bucht diese Ausflüge in der Regel direkt bei einer Incoming-Agentur oder den örtlichen Tourismuszentralen. Dieser so genannte Stop-over-Bereich (Passagiere nehmen hier während des Tagesaufenthaltes des Schiffes an touristischen Veranstaltungen oder Shopping-Touren teil) wird weiter ausgebaut. Seit drei Jahren gibt es z. B. regelmäßig Weihnachts-

kreuzfahrten nach Bremerhaven (zwei bis drei pro Saison mit jeweils ca. 500 Passagieren). In 2005 sind darüber hinaus drei weitere Stop-over-Anläufe mit amerikanischen, britischen und deutschen Gästen zu verzeichnen.

Von den Change-over-Passagieren (Passagierwechsel, ein- und aussteigend), profitiert das Hotel- und Gaststättengewerbe. Eine gesonderte statistische Erfassung der Kreuzfahrtpassagiere bei den einzelnen touristischen Attraktionen ist nicht bekannt.

3. Sind weitere Entwicklungen im Kreuzfahrtgeschäft in Bremerhaven möglich? Welche Strategien verfolgt der Senat in diesem Tourismusbereich?

Laut einer Studie des Deutschen Reisebüro und Reiseveranstalter Verbandes (DRV) aus dem Jahr 2003 ist ein Umsatzzuwachs von 22 % bei Hochsee-Kreuzfahrten gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Bei etwa zwei Drittel der Kreuzfahrten-Anbieter wurde eine Steigerung der Passagierzahlen verzeichnet. Insgesamt haben die auf dem deutschen Hochsee-Kreuzfahrtmarkt aktiven Reedereien und Veranstalter im Jahr 2003 537.348 Passagiere befördert. Dies entspricht einer Steigerung der Passagierzahlen gegenüber dem Vorjahr von 25,4 %. Im gleichen Beobachtungszeitraum erzielte das CCCB einen dreißigprozentigen Zuwachs im Passagieraufkommen (vergleiche dazu auch Frage 4).

Das Land Bremen unterstützte den Umbau der Fahrgastanlage Columbus Bahnhof zum Kreuzfahrterminal Bremerhaven. Mit diesem Engagement stärkt der Bremer Senat den Kreuzfahrtstandort Bremerhaven.

CCCB arbeitet eng mit der bis, der BTZ und namhaften deutschen Incoming Agenturen zusammen, um die touristischen Aktivitäten im Stop-over-Bereich zu stärken. Dazu hat das CCCB ein detailliertes Landausflugsprogramm vorgelegt, das auch international auf große Resonanz gestoßen ist. Aus diesem Programm wurde von den Reedereien der Stop-over-Anläufe in diesem Jahr Produkte gebucht.

Auf internationalen Themenmessen, wie der ITB in Berlin oder den Seatrade Messen in Miami und Hamburg werden die touristischen Möglichkeiten für Tagesausflüge in der Region dargestellt und durch gezielte Akquisitionsbesuche weiter promoted.

Die Deutsche Zentrale für Tourismus hat darüber hinaus für den Herbst 2005 eine Informationsreise für Mitarbeiter britischer Reiseveranstalter und Reedereien aufgelegt, in der die touristischen Attraktionen der Region und das Terminal präsentiert werden. Diese wurde vom CCCB initiiert und wird in Kooperation mit einer Incoming-Agentur durchgeführt.

4. Wie hat sich das Passagieraufkommen am Columbus Cruise Center Bremerhaven entwickelt?

Tabelle 1

Jahr	Passagiere einkommend	Kreuzfahrtschiffe	Passagiere ausgehend	Kreuzfahrtschiffe	Passagiere insgesamt
1990	17.442	41	20.013	45	37.455
1991	21.344	56	20.879	57	42.223
1992	20.776	53	22.513	56	43.289
1993	27.272	70	29.677	75	56.949
1994	27.307	68	28.631	71	55.938
1995	20.912	49	22.671	54	43.583
1996	29.117	68	31.461	73	60.578
1997	28.804	72	29.555	74	58.359
1998	18.667	43	19.276	43	37.943
1999	25.265	54	25.831	55	51.096
2000	26.125	58	27.323	58	53.448
2001	27.500	55	27.831	56	55.331
2002	24.379	49	25.386	54	49.765
2003	32.598	62	32.139	62	64.737
2004*	33.435	65	34.293	65	67.728

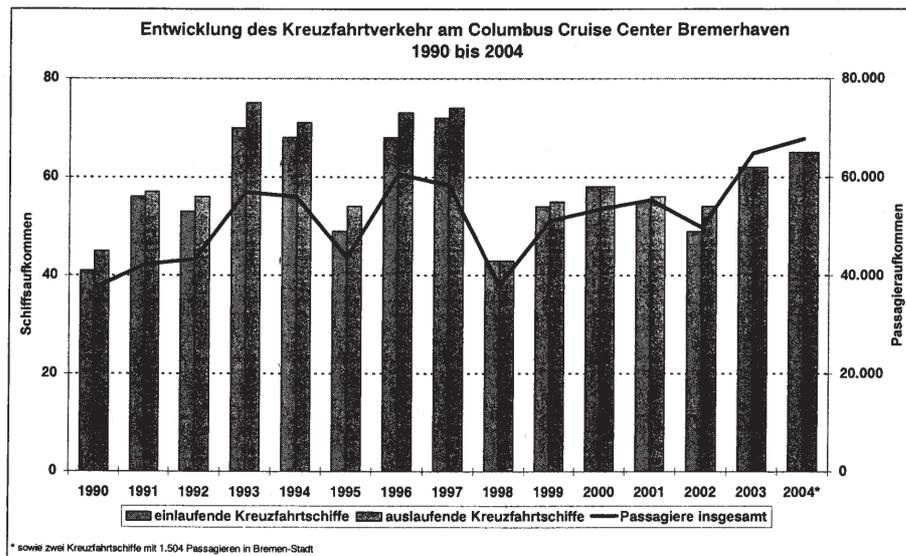
* sowie zwei Kreuzfahrtschiffe mit 1.504 Passagieren in Bremen-Stadt

Quelle: Hafenspiegel 2004 der bremischen Häfen.

Die Tabelle 1 stellt die Entwicklungen der Passagierzahlen und der Kreuzfahrtschiffsanläufe seit 1990 dar. Seit der Gründung der CCCB am 19. März 1999 ist eine konstante Steigerung der Passagierzahlen zu verzeichnen. Der Passagier-

rückgang im Jahr 2002 (siehe Abbildung 1) entstand als Folge der unter Betrieb des Terminals durchgeführten Umbauarbeiten.

Abbildung 1



Die Statistik verdeutlicht, dass die Schiffe im Kreuzfahrtgeschäft größer geworden sind, daher werden mit weniger Schiffsanläufen mehr Passagiere befördert. Im Jahr 1997 wurden 74 Schiffe mit 58.359 Passagieren an der Columbuskaje abgefertigt, während im Jahr 2004 mit nur 65 Schiffsanläufen 67.728 Passagiere registriert wurden. Für das Jahr 2005 sind derzeit beim Columbus Cruise Center Bremerhaven 80 Schiffsanläufe gemeldet.

5. Kann das Columbus Cruise Center neben dem Kreuzfahrtgeschäft für andere Geschäftsfelder genutzt werden, wie z. B. für Fährverbindungen? Wie bewertet der Senat alternative Nutzungsmöglichkeiten, und was wurde bisher unternommen, um alternative Nutzungsmöglichkeiten auszubauen?

Im Auftrag des Senators für Wirtschaft und Häfen verfolgen bremenports und das CCCB das Projekt eine Fährverbindung zwischen Bremerhaven und dem Süden Norwegens zu realisieren. Kontakte zu geeigneten Fährreedereien in Europa bestehen seit einigen Jahren und werden regelmäßig gepflegt, weil sowohl der Markt als auch die Geschäftspolitik der Reedereien einem ständigen Wandel unterliegen. Das Terminal wurde bereits Vertretern mehrerer Reedereien persönlich vorgeführt. Bisher konnte jedoch noch keine Reederei für eine Aufnahme des neuen Dienstes gewonnen werden. Gespräche mit potentiellen Reedereien werden kontinuierlich geführt.

Der vorhandene Anleger (bewegliche Ro-Ro-Brücke) an der Columbuskaje ist allerdings nicht geeignet, heute verkehrende Fährschiffe zu bedienen. Pläne für einen möglicherweise notwendigen Neubau des Anlegers liegen im Entwurf bereits vor. Sofern ein geeigneter Reeder zur Aufnahme des Fährdienstes gewonnen werden kann, ist mit einer vorbereitenden Einführungsphase im Markt von etwa einem Jahr zu rechnen.

6. Wie ist Bremerhaven gegenüber anderen deutschen Kreuzfahrtstandorten und im internationalen Kreuzfahrtgeschäft positioniert?

Das Columbus Cruise Center Bremerhaven ist zurzeit das größte und modernste Kreuzfahrtterminal in Deutschland. CCCB fertigt nur Kreuzfahrtschiffe ab und stellt damit europaweit eine Besonderheit dar, da an den anderen Terminals/Häfen auch andere Verkehre abgefertigt werden. Vor diesem Hintergrund ist der Service für den Kreuzfahrtgast und die Reedereien in den meisten Häfen geringer als in Bremerhaven, da das CCCB wesentlich professioneller in seinem Bereich arbeiten kann.

Ein zahlenmäßiger Vergleich unterschiedlicher Kreuzfahrthäfen ist deshalb schwierig, da es keine einheitliche Vorgabe zur Führung der Statistiken hinsichtlich der Zählung von Passagieren und Schiffsanläufen gibt. Insbesondere

wird zwischen Change-over- und Stop-over-Passagieren nicht unterschieden. Dieser Unterschied hat jedoch wesentlichen Einfluss auf die wirtschaftliche Bedeutung der Schiffsanläufe. Hierin ist auch begründet, dass die Zahlen in der folgenden Tabelle 2 für Bremerhaven in ihrer Größenordnung stimmig sind, jedoch Differenzen zu den Zahlen in der Tabelle 1 aufweisen.

Tabelle 2: Ausgewählte Häfen im Kreuzfahrttourismus auf der Nord-Range

	2002		2003		2004	
	Passagiere	Anläufe	Passagiere	Anläufe	Passagiere	Anläufe
Hamburg	25.452	62	27.646	58	27.989	53
Kiel	52.227	63	93.172	80	128.500	95
Bremerhaven	52.634	58	63.170	60	70.000	68
Warnemünde	77.656	62	95.092	76	92.209	97
Amsterdam	76.822	72	95.099	86	105.422	90
Kopenhagen	173.000	176	268.391	246	320.000	264

Quelle: Cruise Europe's Port Statistics 2002, 2003, 2004 vom Dezember 2004.

In Hamburg werden Schiffsanläufe tageweise gezählt.

Differenzen zu den offiziell gezählten Passagieren resultieren aus unterschiedlichen Verfahren zur Passagierzählung.

Die Tabelle zeigt sehr deutlich, dass Bremerhaven im Umfeld deutscher Kreuzfahrthäfen zu den führenden Häfen gehört und sich positiv entwickelt. Berücksichtigt werden muss, dass die Wertschöpfung in Bremerhaven wesentlich höher ist als z. B. in Warnemünde. Das Verhältnis zwischen Anläufen im Change-over und Stop-over dürfte ungefähr umgekehrt sein. Insofern darf einer Aussage über Passagierzahlen in einem Vergleich nicht zuviel Bedeutung beigemessen werden.

Kiel und Warnemünde bieten von ihrer geographischen Lage besonders attraktive Möglichkeiten aufgrund der räumlichen Nähe zu osteuropäischen Tourismusstandorten an, somit sind sie nicht vergleichbar mit Bremerhaven oder Hamburg.

7. Wie ist gegenwärtig der Sicherheitskodex ISPS (International Ship and Port Security) am Columbus Cruise Center Bremerhaven umgesetzt?

Die Fahrgastanlage Columbusbahnhof in Bremerhaven ist in den Jahren 2002/2003 modernisiert und zum Kreuzfahrt-Terminal Columbuskaje umgebaut worden. Die im Rahmen des ISPS-Code erforderlichen Maßnahmen wurden dabei berücksichtigt und vollständig umgesetzt. Das Kreuzfahrtterminal Columbuskaje in Bremerhaven ist als „Safe Port“ international zertifiziert und besitzt damit eine hervorragende Wettbewerbsposition, die durch steigende Passagierzahlen bestätigt wird. Die betriebliche Umsetzung des ISPS-Codes obliegt der Betreiber-gesellschaft CCCB des Kreuzfahrt-Terminal Columbuskaje in Bremerhaven.

8. Welche Auswirkungen hat der ISPS-Code auf die Kostenentwicklung des Kreuzfahrtterminals, und wie haben sich Bremerhavens Konkurrenten bei den Kosten positioniert?

Die Kosten aus der Umsetzung des ISPS-Code im Kreuzfahrthafen entstehen aus dem Objektschutz für das Terminal bzw. die Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit sowie den durchzuführenden Kontrollen bei den Passagieren und des Hand- und Kabinengepäckes. Diese Kosten werden vom Terminalbetreiber an die Reiseveranstalter bzw. Reedereien weitergeleitet.

Die Sicherheitsgebühren durch den ISPS-Code in den deutschen Kreuzfahrthäfen werden auf Basis sehr unterschiedlicher Kalkulationen, Pauschalen und/oder nach Passagier- bzw. Schiffsaufkommen erhoben. Pro Passagier liegen die Gebühren zwischen 2,50 € und 5,00 €.

Der Senat setzt sich im Rahmen der Koordinierungsgespräche mit den anderen Küstenländern dafür ein, dass die Umsetzung der neuen Bestimmungen zur

Gefahrenabwehr in den Häfen sowie die Behandlung der daraus entstehenden Kosten nicht nur in Deutschland, sondern auch europaweit einheitlich gehandhabt wird, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

9. Welche Möglichkeit sieht der Senat, den Flughafen Luneort in die Gesamtstrategie des Columbus Cruise Center Bremerhavens einzubinden?

CCCB betreibt eine der modernsten Kreuzfahrtterminals in Europa, an dem bis zu drei Passagierschiffe mit sämtlichen geforderten Sicherheitsmaßnahmen gleichzeitig abgefertigt werden können. Der Verkehrslandeplatz Bremerhaven Luneort hat 1992 eine neue Nord-Süd-Bahn erhalten, die im Jahr 2002 auf 1.200 m verlängert wurde. Seit November 2003 ist ein Instrumentenflugbetrieb möglich.

Beide „Produkte“ können sich ergänzen. Der Bremer Senat hat mit den Projekten „Erweiterung Verkehrslandeplatz Bremerhaven Luneort“ und dem „Umbau CCCB“ sehr gute Rahmenbedingungen geschaffen, um das Kreuzfahrtgeschäft mit dem Flughafen zu verknüpfen. CCCB ist als Betreibergesellschaft daran interessiert, sämtliche attraktiven Anfahrts- bzw. Anflugsmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit weiteren Beteiligten effizient zu nutzen und weitere neue touristische Angebote vom Standort Bremerhaven aus zu entwickeln. CCCB wirbt bei den internationalen Messeteilnahmen regelmäßig für den Flughafen Luneort. Im Rahmen der Präsentation von Landausflugsprogrammen werden auch Angebote ab Luneort vorgestellt. Es darf aufgrund erkennbarer Resonanz davon ausgegangen werden, dass kurz- bis mittelfristig Kreuzfahrtgäste mit Zwischenstopp in Bremerhaven angebotene Tagesflüge nach Heidelberg, Berlin etc. buchen werden.