

Die Kreuzfahrt während der Covid-19-Pandemie

© Franz Neumeier, cruisetricks.de



Auch wenn die Pandemie schnell in Vergessenheit gerät, lohnt es sich, die Fakten, Details und News aus dieser Zeit zu bewahren. Schon heute staunt man darüber, was sich in dieser Zeit an Wundersamem und Verrücktem auch in der Kreuzfahrt zugetragen hat. In diesem Dokument haben wir die Berichterstattung auf cruisetricks.de zur Pandemie in der Kreuzfahrt im Zeitrahmen von Januar 2020 bis Juli 2023 chronologisch zusammengetragen.

Beachten Sie beim Lesen daher, dass sich die Beiträge auf den Stand zum jeweiligen Zeitpunkt beziehen und aus heutiger Sicht teils recht seltsam oder falsch anmuten. Diese Dokumentation gibt wieder, was zum jeweiligen Zeitpunkt geschah und aktuell war.

Verzeihen Sie mir, dass dieses Dokument nicht intensiv lektoriert ist und daher vielleicht die eine oder andere Unstimmigkeit oder Design-Verschiebung beinhaltet. Der Aufwand für insgesamt fast 600 Seiten wäre einfach zu groß gewesen ...

INHALT

Die Kreuzfahrt während der Covid-19-Pandemie	1
Corona-Virus: Reedereien sagen China-Kreuzfahrten ab	12
Erster Corona-Virus-Verdachtsfall auf Kreuzfahrtschiff	12
Corona-Virus verursacht große Probleme für Kreuzfahrtschiffe	14
NCL schickt renovierte Norwegian Spirit nicht nach Asien	16
Coronavirus-Sorge: Irrfahrt der Westerdam in Asien ist zu Ende	17
AIDA holt AIDAvita und AIDAbella vorzeitig aus Asien zurück	18
Wachsende Kritik an Quarantäne für Diamond Princess in Japan	20
Coronavirus juristisch: Welche Rechte haben Kreuzfahrtpassagiere?	21
Coronavirus und Kreuzfahrt: Aktueller Stand und wie Sie sich schützen können	25
Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen	27
Princess Cruises nimmt gesamte Kreuzfahrt-Flotte für 60 Tage außer Dienst	37
AIDA Cruises sagt alle Kreuzfahrten bis Ende April ab (Upd.)	38
Costa stoppt Kreuzfahrtschiffe bis zum 3. April	39
Norwegian, Oceania und Regent sagen alle Kreuzfahrten bis Mitte April ab	40
Royal Caribbean, Celebrity, Silversea und Azamara sagen alle Kreuzfahrten bis 11. April ab	41
Kreuzfahrtabsagen bei Carnival Cruise Line, Cunard Line, Holland America Line und Seabourn	42
TUI Cruises sagt wegen Coronavirus-Krise alle Kreuzfahrten bis mindestens Ende April ab (Upd.)	43
Erstattung, Umbuchung, Reisegutschein? Reiseveranstalter appellieren: „Buchen Sie um statt zu stornieren!“	45
Kreuzfahrtschiffe auf der Suche nach einem Ausschiffungshafen	48
Royal Caribbean verlängert Kreuzfahrt-Stopp um einen Monat bis einschließlich 11. Mai	61
Coronavirus-Verdacht auf der Zaandam bestätigt	62
Corona-Zwangspause: Wo sind all die Kreuzfahrtschiffe jetzt?	63
MSC setzt Kreuzfahrten bis 30. Mai aus, NCL und einige Carnival-Marken bis Mitte Mai, auch bei AIDA	68
Zwischen Fassungslosigkeit und Hoffnung: Persönliche Gedanken zu Kreuzfahrtschiff-Irrfahrten und Menschlichkeit in schweren Zeiten	69
Florida verweigert weitgehend die Aufnahme von Covid-19-Infizierten von Kreuzfahrtschiffen	72
Sydney zwingt Kreuzfahrtschiffe zum Verlassen der Region	74
USA verlängern Kreuzfahrt-Verbot für die USA bis 24. Juli	77
Holland America Line, Princess Cruises: Absagen bis 30. Juni, komplette Alaska-Saison stark eingeschränkt	78

Stundung bei Exportkrediten in Europa soll Kreuzfahrt-Reedereien und Werften stützen	79
Wie geht es weiter mit der Kreuzfahrt in der Corona-Krise?.....	80
Harte Einschnitte in der Kreuzfahrt-Industrie bei Reedereien und Werften.....	87
Endlich nach Hause: Ausschiffung für Passagiere der Costa Deliziosa und MSC Magnifica	89
Heimreise für zahlreiche Crew-Mitglieder per Kreuzfahrtschiff statt Flugzeug	90
Skype-Gespräche: sechs Menschen, sechs Kreuzfahrt-Geschichten in Zeiten der Coronakrise	93
Carnival Cruise Line bringt Crew mit neun Kreuzfahrtschiffen weltweit in ihre Heimat zurück	94
AIDA sagt Kreuzfahrten bis 30. Juni ab, TUI Cruises bis Mitte Juni, MSC sogar bis 10. Juli	94
Crew-Mitglied der Mein Schiff 3 in Cuxhaven positiv auf Covid-19 getestet	95
US-Gesundheitsbehörde CDC und Kreuzfahrt-Reedereien streiten um Rückführung von Crewmitgliedern.....	97
Barbados als Helfer in der Not für Kreuzfahrtschiff-Crew und Passagiere	99
Carnival Cruise Line: Kreuzfahrt-Absagen bis Ende August, aber Teil-Neustart mit acht Schiffen am 1. August.....	100
Kreuzfahrt-Absagen bei Princess Cruises, Seabourn und Holland America Line teils bis Herbst 2020.....	101
Update: Wie geht's der Kreuzfahrt in der Coronavirus-Krise im Mai 2020?	102
Orlando Ashford verlässt Holland America Line, Rick Meadows scheidet bei Seabourn aus	108
EU-Kommission empfiehlt abgesicherte Reisegutscheine alternativ zu Reisepreis-Erstattung	108
Coronatest oder Impfung, Mundschutz und Einbahnstraßen? Wie eine Kreuzfahrt zu Corona-Zeiten aussieht	110
Flusskreuzfahrt-Reedereien wagen Neubeginn im Juni.....	115
Norwegian Cruise Line stellt erstes Hygiene-Konzept vor	116
Erste Kreuzfahrt nach dem Lockdown: Nicko Vision ist auf der Donau unterwegs.....	118
Neue Hoffnung für Crew, die noch immer auf Kreuzfahrtschiffen festsitzt	119
Artania: Die letzten acht Kreuzfahrtschiff-Passagiere sind zurück in der Heimat	121
Hurtigruten startet mit Fridtjof Nansen schon am 26. Juni ab Hamburg	122
Carnival Corp. mustert mindestens sechs Kreuzfahrtschiffe frühzeitig aus	123
Branchenverband Clia verlängert Kreuzfahrtpause in den USA bis 15. September	124
IMO-Generalsekretär: „Wir stehen am Rande einer humanitären Krise und eines echten Sicherheitsproblems.“	125
Interview: Wie sicher sind Kreuzfahrten in Zeiten des Coronavirus?	128
Erste reguläre Kreuzfahrt nach dem Shutdown: Einblicke von der Finnmarken	134
Kreuzfahrt-Neustart bei Costa zum 1. August in Italien geplant	136
„Ziel ist es zu fahren, aber Priorität hat die Sicherheit der Gäste und der Crew.“	137

Royal Caribbean und Norwegian entwickeln gemeinsame Infektionsschutz-Standards für die Kreuzfahrt.....	142
AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises starten im Juli und August.....	146
News-Update: Gutschein-Lösung, deutscher Kreuzfahrt-Neustart, eine Werften-Pleite und ein Schiffsverkauf	148
Carnival Corp. verkauft insgesamt 15 Schiffe und verzögert 16 Neubauten.....	150
Flusskreuzfahrt mit Maskenpflicht und „Social Distancing“ – ein Erfahrungsbericht	151
Fliegen in Corona-Zeiten: „Wir tun alles für Ihre Gesundheit an Bord“, oder auch nicht – ein Erfahrungsbericht.....	155
Gesundheitsbehörde CDC verlängert Kreuzfahrt-Verbot in den USA bis 30. September	159
Nach Ende des kompletten Shutdowns: Wie geht es ab August 2020 in der Kreuzfahrt weiter?.....	160
Corona-Infektionen in Rostock bei Crew für TUI-Cruises- und AIDA-Neustart.....	167
Neustart mit großen Kreuzfahrtschiffen in Deutschland und Taiwan	168
Vier Passagiere und zahlreiche Crewmitglieder der Roald Amundsen positiv auf Covid-19 getestet	170
AIDA sagt vier Kurzreisen von AIDAprima und AIDAmara ab	171
Italienische Regierung verzögert Kreuzfahrt-Neustart für MSC, Costa und AIDA	172
Covid-19-Infektion auf der Paul Gauguin führt zu Kreuzfahrt-Abbruch	174
Kreuzfahrt-Neustart in den USA: Wilderness Adventurer mit 37 Passagieren in Alaska unterwegs.....	175
Hurtigruten pausiert Expeditionskreuzfahrten nach Covid-19-Fällen auf der Roald Amundsen	176
MSC-Neustart im Mittelmeer mit Coronatests für alle Passagiere	177
Costa stellt Infektionsschutz-Konzept für Kreuzfahrt-Neustart vor.....	179
Covid-19-Fälle auf kleinen Kreuzfahrtschiffen in Alaska und Norwegen.....	181
Hurtigruten suspendiert nach Corona-Ausbruch den Leiter der Maritime Operations	182
Norwegen verweigert Einfahrt in Fjorde, Mein Schiff 1 und 2 auf Alternativroute in die Ostsee.....	183
Italienische Regierung gibt Kreuzfahrt-Neustart zum 15. August frei	184
AIDA verschiebt Neustart auf 6. September und sagt die übrigen Reisen bis 30. September ab	185
Costa-Neustart mit Costa Deliziosa und Costa Diadema ab 6. und 19. September	186
TUI Cruises verlängert „Blaue Reisen“, startet in Griechenland und verlangt Covid-19-Test.....	187
Princess Cruises in Australien von Vorwürfen der Vertuschung entlastet	188
MSC verschiebt den Neustart der MSC Magnifica um vier Wochen auf Ende September ...	190
Cunard sagt Kreuzfahrten bis mindestens 25. März 2021 ab und ändert viele Routen für 2021	191
TUI Cruises organisiert Corona-Tests über Helios-Kliniken.....	192

AIDA sagt viele Reisen teils bis April 2021 ab und verschiebt Neustart auf November: erste Destination Kanaren, im Dezember folgen Mittelmeer und Arabien.....	192
Kreuzfahrt-Status: Covid-19-Schnelltests, Bubble-Konzept und langfristige Absagen für die Wintersaison	194
Hapag-Lloyd Cruises führt PCR-Coronatest-Pflicht ein	198
Meinung: Warum die Reisebranche aufhören muss, sich selbst zu ruinieren	199
Costa Deliziosa startet zur ersten Passagierfahrt nach dem Shutdown, erstes Schiff der Canival Corp. wieder in Dienst	202
Costa ab 27. September wieder mit deutschen Passagieren, aber zahlreiche Reisen bis März 2021 abgesagt	204
MSC Magnifica startet mit neuer Route erst am 19. Oktober, MSC Grandiosa bis Weihnachten verlängert	205
Carnival Corp. will 18 Schiffe ausmustern und meldet Liquidität von rund 8 Milliarden Dollar	205
Früherer Neustart: AIDAblu ab 17. Oktober im Mittelmeer	207
„Enough is enough“: Reedereien und Miami-Dade County fordern konkrete Maßnahmen für einen Neustart der Kreuzfahrt in den USA.....	208
Kreative Routenänderungen für Flusskreuzfahrtschiffe nach Reisewarnungen für Amsterdam und Wien	209
Wie MSC seine Passagiere und Crew auf der MSC Grandiosa vor Covid-19 schützt – ein Erfahrungsbericht.....	211
Konkrete Infektionsschutz-Konzepte: Erste Schritte für einen Neustart der Kreuzfahrt in den USA	219
Positive Covid-19-Tests auf der Mein Schiff 6 waren Fehllarm	221
Kreuzfahrt-„No Sail Order“ der CDC wird zum Politikum und endet möglicherweise am 31. Oktober.....	222
AIDA verlangt PCR-Coronatest und kooperiert mit Helios-Kliniken	223
Meinung: Fakten und Hintergründe statt Hysterie und Vorurteile, bitte!	224
Das Schutzkonzept gegen Covid-19 auf der Costa Deliziosa – ein Erfahrungsbericht.....	227
US-Kreuzfahrt tastet sich an Neustart heran, sagt zugleich weitere Reisen teils längerfristig ab	237
TUI Cruises beginnt mit Antigen-Coronatests direkt vor der Einschiffung	239
Neue Covid-19-Risikogebiete: Wichtige Kreuzfahrt-Häfen im Mittelmeer betroffen	240
Acht Covid-19-Infektionen auf der Costa Diadema	243
Mehr als 20 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe weltweit bereits wieder in Dienst	244
Coronatests vor Kreuzfahrten im Vergleich: PCR-, Antigen- und Antikörper-Tests	247
Viele Covid-19-Infizierte nach Musik-Themenkreuzfahrt auf der Swiss Crystal.....	252
Costa passt Winterfahrplan an und sagt die Weltreise 2021 der Costa Deliziosa ab.....	253

Deutschland-Lockdown und die Kreuzfahrt: TUI Cruises fährt weiter, AIDA und Hapag-Lloyd Cruises sagen ab	254
Covid-19-Infektionen auf Ponant-Expeditionskreuzfahrtschiff Jacques-Cartier	258
„No Sail Order“ der CDC läuft aus: kein absolutes Kreuzfahrtschiffverbot mehr in den USA.....	259
TUI Cruises' Infektionsschutz-Konzept auf der Mein Schiff 6	261
Norwegian, Oceania, Regent und Carnival Cruise Line sagen Kreuzfahrten bis Ende 2020 ab	269
Royal Caribbean, Celebrity, Carnival, HAL und Princess sagen alle Kreuzfahrten bis 31. Dezember 2020 ab	270
TUI Cruises muss alle Kreuzfahrten der Mein Schiff 1 ab Kiel absagen	271
Kreuzfahrtschiffverbot in Italien in letzter Minute abgewendet.....	272
Kreuzfahrt-Neustart in Europa läuft auf Grund	273
Griechenland-Lockdown: TUI Cruises, Costa und MSC setzten Kreuzfahrten aus.....	275
Viking Star mit PCR-Testlabor für tägliche Tests von Passagieren und Crew	277
Seadream I: Erste Karibik-Kreuzfahrt der Saison endet mit Covid-19-Fällen	277
Carnival Cruise Line plant schrittweisen Neustart in den USA ab Februar 2021	279
Die andere Perspektive: Wie geht es in Covid-19-Zeiten eigentlich der Crew auf einem Kreuzfahrtschiff?	280
35tägige Weihnachtskreuzfahrt der Mein Schiff 1 zu einer Überraschunginsel in der Karibik	284
AIDA startet am 5. Dezember auf den Kanaren, sagt Orient und Mittelmeer dagegen bis 26. Januar ab	285
Die Kreuzfahrt im Dezember 2020: von Impfstoff-Hoffnungen bis Widrigkeiten in den USA	286
Quantum of the Seas in Singapur: erstes, großes Kreuzfahrtschiff einer US-Reederei fährt wieder.....	290
TUI Cruises sagt 35tägige Karibik-Reise der Mein Schiff 1 ab.....	291
Costa und MSC müssen Italien-Kreuzfahrten über Weihnachten und Silvester absagen	292
AIDAcosmos verspätet, AIDAaura pausiert: Routenplan 2021 für viele Schiffe umgestellt	293
Gedanken zu einer Kanaren-Kreuzfahrt mit der Europa 2 in schwierigen Zeiten	294
„The show must go on“ – Wie sich NCL mit Online-Shows auf den Neustart vorbereitet und wann es wieder losgeht.....	298
Teneriffa: Unklare Formulierung führt zu Missverständnis zu Reisebeschränkungen über Weihnachten und Neujahr (Update).....	301
Reisewarnung für die Kanarische Inseln: Kreuzfahrtschiffe fahren weiterhin	303
„Vielleicht werde ich die Maske am Ende sogar vermissen“ ... Mein persönlicher Rückblick auf ein völlig irres Jahr 2020.....	304
Infektionsschutz auf der Europa 2: Wie Luxus-Anspruch und Covid-19-Einschränkungen zusammenpassen	311

Italien-Dekret macht Kreuzfahrten weiterhin unmöglich, MSC und Costa verlängern Pause	315
AIDA sagt alle Kreuzfahrten bis Ende Februar, die Orient-Wintersaison sowie einige Norwegen-Reisen ab	316
FFP2-Masken: Ein Überblick zu Qualität, CE-Prüfsiegel und wie man Fälschungen erkennen kann	317
MSC Grandiosa nimmt am 24. Januar den Kreuzfahrtbetrieb wieder auf.....	319
Meinung: Mit Corona-Impfung bald wieder auf Kreuzfahrt?	321
Costa verschiebt Neustart auf 13. März, Costa Smeralda geht als erstes Schiff wieder in Dienst.....	325
Die Kreuzfahrt im Februar 2021 zwischen Hoffen und Bangen: Wie geht es weiter?	325
Kanada verlängert Kreuzfahrt-Verbot für seine Häfen und Gewässer bis Februar 2022	330
Das Dilemma der Kreuzfahrt in den USA mit der Gesundheitsbehörde CDC	331
Meinung: Was es zu den vier Covid-19-Fällen auf der Mein Schiff 2 zu sagen gibt	334
Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung	338
AIDA verschiebt Kreuzfahrtstart 2021: Kanaren mit der AIDAperla ab 20. März.....	344
Costa plant im Mai wieder mit Spanien, Frankreich, Kroatien und Griechenland	345
Drei positive Coronatest-Ergebnisse auf der Mein Schiff 2	345
Praxistest auf der Oasis of the Seas: Keine messbare Aerosol-Übertragung von Kabine zu Kabine über die Klimaanlage.....	347
MSC Seaside fährt ab 1. Mai im westlichen Mittelmeer, viele Reisen im April und Mai abgesagt	349
England hebt Kreuzfahrtverbot zum 17. Mai 2021 auf.....	350
Wer muss in Quarantäne? So funktioniert die Kontakt-Nachverfolgung am Kreuzfahrtschiff	351
Neustart der Kreuzfahrt in den USA hat begonnen	355
P&O Cruises und Princess Cruises starten in Großbritannien ohne Hafenstopps und mit strikter Corona-Impfpflicht	356
USA mit, Europa ohne? Diskussion um Impfpflicht in der Kreuzfahrt wird konkreter	358
Karibik-Neustart mit Impfpflicht: Celebrity Millennium im Juni 2021 ab St. Maarten	362
Royal Caribbean startet mit der Adventure of the Seas am 12. Juni in Nassau	363
AIDA schafft den Neustart mit der AIDAperla auf den Kanaren	364
Costa will im Mai mit zwei Schiffen im Mittelmeer neu starten	366
Politiker, Reise- und Kreuzfahrt-Branche in den USA fordert sofortiges Ende des Kreuzfahrtverbots	366
Celebrity Apex und Jewel of the Seas im Sommer 2021 im Mittelmeer – mit Impfpflicht ...	368
Costa-Neustart mit Corona-Versicherung und Perspektive für Arabien und Karibik	369
Großbritannien-Neustart im Sommer 2021: Diese Reedereien und Kreuzfahrtschiffe sind dabei	371

Erster Auftrag seit Beginn der Pandemie: Meyer-Werft baut Kreuzfahrtschiff für NYK	373
Neue CDC-Anweisungen für die US-Kreuzfahrt: weiterhin kein konkretes Neustart-Datum	375
NCLH will Aufhebung der „Conditional Sailing Order“ und den Kreuzfahrt-Neustart in den USA zum 4. Juli	378
NCL startet im Juli und August 2021 mit drei Schiffen in Griechenland, Jamaika und der Dominikanischen Republik	379
Seabourn beginnt mit der Seabourn Ovation in Griechenland am 3. Juli 2021	381
Florida verklagt CDC und US-Regierung und verlangt sofortige Aufhebung der Einschränkungen für die Kreuzfahrt.....	382
NCL-CEO Harry Sommer: „Wir haben es nicht eilig, das ist für uns kein Wettrennen.“	383
MSC legt umfangreiche Neustartpläne vor, Deutschland-Start ab 19. Juni 2021 geplant	389
Welche Kreuzfahrtschiffe fahren im Pandemie-Jahr 2021 wieder? Welche starten demnächst?	390
TUI Cruises verschärft Coronatest-Anforderungen für Kreuzfahrten ab Mitte Mai.....	401
US-Kreuzfahrt macht Fortschritte, der Durchbruch ist aber noch nicht in Sicht – ein Update	402
Costa schickt vier Schiffe ins Mittelmeer, sagt Deutschland-Abfahrten und Nordeuropa für Sommer 2021 ab	404
Das sind die Regeln für Kreuzfahrten in Großbritannien im Sommer 2021	406
Kreuzfahrt-Trends im Corona-Jahr 2021 und danach	407
Oceania und Regent kündigen Neustart an, NCL bringt zwei zusätzliche Schiffe im Mittelmeer	411
USA-Neustart rückt näher, Gesundheitsbehörde CDC lockert die Regeln deutlich	412
MSC startet Impfprogramm für Crew der gesamten Kreuzfahrtschiff-Flotte	413
Kreuzfahrt-Reedereien beginnen mit Covid-19-Impfung der Crew.....	415
Norwegian Cruise Line erlaubt individuelle Landausflüge.....	416
Holland America Line startet im August 2021 in Griechenland	417
Großer Fortschritt in den USA: CDC veröffentlicht konkrete Details für einen baldigen Neustart der Kreuzfahrt	417
AIDA startet am 22. Mai, TUI Cruises am 23. Mai 2021 wieder mit Kreuzfahrten ab Kiel	421
Hapag-Lloyd Cruises fährt ab 29. Mai wieder von Deutschland aus.....	421
AIDA startet am 1. Juli ab Warnemünde mit der AIDAsol	422
MSC Cruises verschiebt Kiel-Neustart auf Juli, sagt Warnemünde und Hamburg ab.....	423
Celebrity Cruises: freie Landgänge und keine Maskenpflicht für Geimpfte	424
Royal Caribbean sagt Bermudas-Neustart-Reisen der Vision of the Seas ab	425
Neues US-Gesetz macht Alaska-Kreuzfahrten im Sommer 2021 möglich	426
AIDA und TUI Cruises starten im Juni und Juli wieder mit Kreuzfahrten ab Hamburg	427

Aufbruchstimmung: Spanien öffnet, Flusskreuzfahrt beginnt, USA-Neustart schon Ende Juni	428
US-Neustart der Kreuzfahrt und die schwierige Frage der Impfpflicht	430
US-Update: Reedereien suchen Lösung gegen das Impfnachweis-Verbot in Florida und Texas	434
Kreuzfahrt während der Pandemie: So finden Sie sich in den komplizierten Reise-Regeln und Formularen zurecht	436
Florida-Klage gegen CDC: Conditional Sailing Order wird für Florida zum 18. Juli aufgehoben	441
Erstmals seit 15 Monaten wieder Kreuzfahrtschiffe mit Passagieren in Fort Lauderdale und Barcelona	443
Maske und Abstand	445
Weitere Niederlage für Kreuzfahrt-Regeln der US-Gesundheitsbehörde	446
Corona-Versicherung für Kreuzfahrten: Welche Risiken sie abdeckt und worauf Sie achten sollten	449
Eskalation im Neustart-Streit in den USA: Norwegian Cruise Line Holdings verklagt Florida	452
Kanada hebt Kreuzfahrt-Verbot zum 1. November 2021 auf	454
Kreuzimpfung Astra-Zeneca plus Biontech/Moderna von einigen Kreuzfahrt-Reedereien nicht akzeptiert	454
TUI Cruises startet Norwegen-Kreuzfahrten mit individuellen Landgängen und Impfpflicht	458
AIDAmär fährt ab 28. August mit Impfpflicht von Hamburg nach Norwegen	459
Carnival und Royal Caribbean verschärfen Corona-Regeln: Maskenpflicht und Coronatests auch für Geimpfte	459
Infektionsschutz und Impfpflicht bei NCL auf der Norwegian Jade	461
US-Bundesrichterin: NCL, Oceania und Regent dürfen Impfpflicht auch bei Kreuzfahrten ab Florida durchsetzen	464
Kreuzfahrt-News-Update: Neue Impfpflichten, neue Corona-Fälle	467
Corona-Beschränkungen: Landgang individuell oder nur in organisierten Gruppen?	468
Winter-Kreuzfahrten 2021/22: TUI Cruises legt sich weitgehend auf Impfpflicht fest	471
Gesundheitsbehörde CDC verschärft Kreuzfahrt-Regeln in den USA	472
AIDA führt für die Wintersaison 2021/22 Impfpflicht auf allen Schiffen ein	473
Update zum Infektionsschutz-Konzept bei MSC Cruises	475
MSC führt Impfpflicht für Winter-Kreuzfahrten 2021/22 ein, Ausnahme: Mittelmeer	478
USA lässt Astra-Zeneca und Kreuzimpfungen für die Einreise ab 8. November 2021 zu	479
„Wir sind sehr gut gerüstet für die Art von Verhaltensänderungen, die wir jetzt beobachten“	480
Erste Reedereien akzeptieren Kreuzimpfungen nun auch in den USA und für Karibik-Kreuzfahrten	484
Neues auf der Celebrity Apex, Kabinen-Details und Infektionsschutz	485

Conditional Sailing Order in den USA bis 15. Januar 2022 verlängert, wesentliche Regeln gelockert.....	486
Am Kreuzfahrtschiff positiv auf Covid-19 getestet: Wie geht's weiter?	487
Auswärtiges Amt sorgt mit Quarantäne-Warnung für Verärgerung in der Kreuzfahrt	489
MSC Cruises führt Impfpflicht auf allen Schiffen ein	491
Omikron-Virusvariante macht Kreuzfahrten wieder komplizierter	492
Komplizierte Reisebeschränkungen: So kommen Sie zuverlässiger ans Reiseziel – und wieder zurück	496
Viele Covid-19-positive Passagiere: MSC Cruises sagt Südafrika-Kreuzfahrten vorerst ab ...	501
Landgänge in Frankreich bald nur noch mit Booster-Impfung	502
Corona-Fälle vereiteln Reisepläne von 300 Passagieren der Mein Schiff 4 auf den Kanaren	503
Strengere Corona-Regeln und Einschränkungen in der Kreuzfahrt wegen Omikron-Variante	504
Pflicht zur Booster-Impfung für einzelne Kreuzfahrten von Cunard und P&O Cruises	507
Meinung: Schon wieder dieser „schwimmende Petrischalen“-Unsinn?	508
Reedereien kritisieren neue Kreuzfahrt-Reisewarnung der US-Gesundheitsbehörde CDC ..	511
Maßnahmen gegen Omikron-Variante: AIDA kehrt zu „Bubble“-Landausflügen zurück	514
Omikron-Variante zwingt mehrere Kreuzfahrtschiffe zu Zwangspause	515
Übersicht: Kreuzfahrt-Abbrüche und Absagen wegen Omikron-Variante	518
MSC Cruises gerät zunehmend in Kritik wegen Umgang mit Covid-19-Fällen	524
TUI Cruises ab 23. Februar 2022 nur noch mit Booster-Impfung	526
Trotz Omikron: Conditional Sailing Order in den USA ab 15. Januar 2022 nicht mehr verpflichtend	527
Reiseabbruch bei Mein Schiff 2, kurzfristige Teilabsage bei Mein Schiff 1 wegen Corona-Fällen	529
Antarktis-Kreuzfahrten mit Covid-19-Problemen, Oceanwide Expeditions bricht Saison vorzeitig ab	531
Storno-Optionen und Corona-Leistungen der Kreuzfahrt-Reedereien	532
Carnival mustert zwei weitere Schiffe aus, verlängert Australien-Pause	535
Omikron-Welle: Covid-19-Lage auf Kreuzfahrtschiffen entspannt sich.....	536
Neue Corona-Regeln der CDC: Vorteile mit Booster-Impfung, komplizierte Detailregelungen	537
US-Reedereien lassen die Masken fallen: deutliche Lockerungen bei den Corona-Regeln ..	541
Aktuelle Corona-Schutzmaßnahmen auf der AIDAcosma	544
Corona-Restriktionen: US-Kreuzfahrt „back to normal“, Europa zögert noch	546
Verbot individueller Landgänge in Italien beendet.....	549
CDC hebt nach über zwei Jahren die Reisewarnung für Kreuzfahrten auf	550
Verwirrende Corona-Regeln der US-Reedereien für Europa-Kreuzfahrten	551

US-Reedereien in Europa: Maskenpflicht und Einschiffungstest entfallen weitgehend	554
Booster-Impfung für Kreuzfahrten: Pflicht oder nicht?	557
„Nach so langer Zeit wieder einen Fuß an Land zu setzen: ein fantastisches Gefühl“	559
Kreuzfahrt weltweit (fast) zurück im Normalbetrieb	569
Flusskreuzfahrt fast ohne Corona-Beschränkungen: A-Rosa streicht die Impfpflicht	572
USA schafft Covid-19-Tests für Einreise per Flugzeug ab, Impfpflicht bleibt bestehen	573
MSC Cruises schafft Pflicht zur Coronaversicherung ab	574
NCL, Oceania und Regent schaffen teilweise die Corona-Tests vor Kreuzfahrten ab	575
US-Behörde CDC schafft spezielle Covid-19-Regeln für die Kreuzfahrt ab	576
Immer mehr Kreuzfahrt-Reedereien schaffen Coronatests ab.....	577
TUI Cruises verlangt Covid-19-Boosterimpfung ab 1. Oktober 2022.....	580
Viele US-Reedereien streichen Coronatests und Impfpflicht	581
Coronatest- und Impfpflichten in der Kreuzfahrt: ein aktueller Überblick im Dezember 2022 (aktualisiert)	583
Flottenveränderungen der „Big Four“ Kreuzfahrt-Reedereien seit Beginn der Pandemie ...	587
AIDA kippt zum 17. September 2022 die Impfpflicht für die meisten Kreuzfahrten.....	590
Reedereien sagen Bermuda-Anläufe wegen Corona-Testpflicht ab.....	591
TUI Cruises streicht Impfpflicht für fast alle Kreuzfahrten in Europa	592
Norwegian Cruise Line schafft Covid-19-Testpflicht für Ungeimpfte ab	593
Corona-Test für die Kreuzfahrt? So geht's auch im Ausland problemlos und günstig	594
Update: Wer verlangt noch Impfung und Coronatests für Kreuzfahrten?	597
AIDA streicht Antigen- Coronatests vor Kreuzfahrt-Beginn.....	600
Corona-Tests entfallen auch bei TUI Cruises weitgehend, einige Ausnahmen bleiben	600
Corona-Impfpflicht und Tests in der Kreuzfahrt nahezu vollständig entfallen.....	601
USA hebt Impfpflicht auf: Karibik-Kreuzfahrt ab US-Häfen wieder ohne Corona-Impfung möglich	602

Corona-Virus: Reedereien sagen China-Kreuzfahrten ab

26. Januar 2020

Mehrere Kreuzfahrt-Reedereien haben Reisen mit Abfahrt in der Volksrepublik China vorerst abgesagt. Grund ist die Ausbreitung einer über einem neuartigen Corona-Virus verbreiteten Lungenkrankheit in China. Kreuzfahrt-Absagen gibt es bislang von Costa, MSC, Royal Caribbean und Dream Cruises.

Die chinesische Regierung hat offenbar ein Verbot für Gruppenreisen in China verhängt. Der weitaus größte Teil des Kreuzfahrt-Tourismus findet in China über Gruppenreisen statt. Das dürfte auch den weltweiten Reisemarkt beeinträchtigen, weil chinesische Reisegruppen derzeit auch nicht nach außerhalb Chinas reisen werden.

Alle jetzt abgesagten Kreuzfahrten sind Reisen, die vollständig oder nahezu vollständig nur am chinesischen Markt angeboten wurden. International vermarktete Kreuzfahrten in der Region sind bislang nicht betroffen.

Insgesamt neun Kreuzfahrten hat Costa abgesagt: Costa Serena am 25. und 31. Januar, Costa Atlantica am 27. und 31. Januar, Costa Venezia am 26. Januar und 2. Februar, Costa Neoromantica am 25. und 30. Januar sowie 2. Februar.

Bei MSC fällt die Reise der MSC Splendida am 28. Januar ab Shanghai aus. Ob auch Royal Caribbean die Kreuzfahrt der Spectrum of the Seas am 27. Januar ab Shanghai absagt ist unklar. Die Meldungen dazu widersprechen sich: Teils wird geschrieben, RCI habe die Kreuzfahrten abgesagt, andere Quellen berichten, Royal Caribbean ermögliche seinen Passagieren eine kostenfreie Stornierung. Lediglich Passagiere aus der besonders stark von dem Corona-Virus betroffenen Provinz Hubei mit der Großstadt Wuhan will Royal Caribbean demzufolge nicht an Bord lassen.

Bei Dream Cruises fällt die Einschiffung für neue Passagiere auf die World Dream in Guangzhou nicht statt. Nicht abgesagt hat Dream Cruises dagegen die Kreuzfahrt ab Hongkong. Die World Dream nimmt auf ihrer Route typischerweise Passagiere sowohl in Guangzhou als auch Hongkong auf.

Erster Corona-Virus-Verdachtsfall auf Kreuzfahrtschiff

30. Januar 2020

Es gibt zwei erste Verdachtsfälle auf den neuen **Corona-Virus** auf einem Kreuzfahrtschiff. Es handelt sich um das Kreuzfahrtschiff **Costa Smeralda** von Costa. Update: Inzwischen ist klar, dass es sich nicht um eine Corona-Infektion gehandelt hat.

Zwei Passagiere chinesischer Abstammung sollen an Bord der Costa Smeralda Krankheitssymptome gezeigt haben und befänden sich derzeit isoliert auf der Krankenstation des Schiffs, hieß es in ersten Meldungen. Es handelt sich wohl um ein Paar aus der chinesischen Sonderverwaltungszone Macao. Die 54jährige Ehefrau sei am Vortag mit Fieber und Atemwegsproblemen in der Krankenstation des Schiffs vorstellig geworden. Die Frau und ihr Partner, der entgegen erster Medien-Meldungen keine Symptome zeigen soll, wurden umgehend auf der Krankenstation isoliert.

Ärzte der italienischen nationalen Gesundheitsbehörde sind am gestrigen Tag im Hafen von Civitavecchia an Bord der Costa Smeralda gegangen, um die erkrankten Personen zu testen. Die Testergebnisse werden voraussichtlich jedoch erst am Nachmittag vorliegen.

Das Paar aus Macao war vor einigen Tagen in Savona an Bord der Costa Smeralda gegangen und am 25. Januar 2020 von Hongkong kommend am Flughafen Mailand Malpensa nach Italien eingereist. Das Schiff war von Savona über Marseille, Barcelona und Palma de Mallorca nach Civitavecchia gefahren.

Aktuell liegt die Costa Smeralda im Hafen von Civitavecchia. Dort sollte eigentlich auch ein Passagierwechsel erfolgen. Zur Zeit darf auf Anweisung der italienischen Gesundheitsbehörden kein Passagier von Bord. Betroffen sind rund 6.000 Personen.

Update 22:15 Uhr: Auch der zweite Test war negativ. Die Costa Smeralda bleibt bis morgen Abend um 18 Uhr in Civitavecchia. Die Passagiere können morgen dann das Schiff verlassen sowie die neuen Passagiere an Bord gehen. Der nächste Hafen La Spezia muss ausfallen. Das Schiff fährt direkt weiter nach Savona. Es sollen ca. 750 Gäste aus China an Bord sein.

Update 21:15 Uhr: Nach aktuellem Stand wird die Costa Smeralda auf jeden Fall bis morgen früh im Hafen von Civitavecchia bleiben. Das Ergebnis des zweiten Tests steht noch aus.

Update 19:00 Uhr: Zwar hat die italienische Gesundheitsbehörde das Schiff freigegeben, der Bürgermeister von Civitavecchia hat dem jedoch widersprochen. Daher konnten entgegen der ersten Medien-Meldungen die 1.143 Passagiere, welche heute das Schiff verlassen sollten, nicht aussteigen. Der Bürgermeister will erst das Ergebnis eines zweiten Tests abwarten. Ob das Schiff heute noch in Richtung La Spezia fahren darf, ist unklar. An Land warten 1.112 neue Gäste im Terminalgebäude, die heute ihre Reise beginnen wollten.

Update 16:25 Uhr: Nach Angaben von Passagieren an Bord soll mit der Ausschiffung der in Civitavecchia aussteigenden Passagiere begonnen worden sein. Der Verdachtsfall habe sich wohl nicht bestätigt - so italienische Medien. 1.143 Passagiere, die in Civitavecchia planmäßig ihre Reise beenden sollten, hätten das Schiff inzwischen verlassen. Eine Bestätigung seitens Costa Kreuzfahrten steht noch aus.

Update: Costa Kreuzfahrten hat die Verdachtsfälle auf Nachfrage bestätigt. Das an Bord befindliche Ärzteteam habe unverzüglich alle vorgeschriebenen Gesundheitsverfahren aktiviert. Die unverzüglich benachrichtigte Gesundheitsbehörde sei an Bord, um alle relevanten Maßnahmen durchzuführen. Die Gewährleistung der Gesundheit und Sicherheit der Passagiere sei oberste Priorität. Das Unternehmen stehe der Gesundheitsbehörde uneingeschränkt zur Verfügung und setze deren Anweisung strikt um. Costa Crociere wende die relevanten nationalen Richtlinien sowie die Vorgaben der WHO und des amerikanischen Zentrums für Seuchenkontrolle und -prävention (CDC) zu epidemischen Entwicklungen an.

Nach Auskunft von Passagieren an Bord wurden inzwischen alle für heute vorgesehenen Ausflüge abgesagt.

Die Costa Smeralda bietet Platz für bis zu 6.600 Passagiere und hat eine Tonnage von BRZ 182.700. Die Schiffsarchitektur basiert auf demselben Grundmodell wie die AIDAnova. Sie ist das erste LNG-betriebene Schiff für die Flotte von Costa Kreuzfahrten und wurde am 5. Dezember 2019 von der Meyer Turku Werft an Costa übergeben. Am 21. Dezember 2019 ging die Costa Smeralda auf ihre erste Reise mit Passagieren. Ein weiteres Schwesterschiff, die Costa Toscana, ist im finnischen Turku auf der Meyer Turku Werft derzeit im Bau und soll 2021 fertiggestellt werden.

Corona-Virus verursacht große Probleme für Kreuzfahrtschiffe

7. Februar 2020 | zuletzt aktualisiert: 16. Februar 2020

Der Ausbruch des Corona-Virus bereitet vor allem in Asien große Probleme für die Kreuzfahrt. Häfen verweigern den Anlauf, Routen werden geändert, zahlreiche Reisen abgesagt und einige Schiffe werden wegen Verdachtsfällen oder tatsächlichen Corona-Infektionen an Bord unter Quarantäne gestellt.

Aktuell (*Stand 16. Februar 2020*) steht mit der Diamond Princess noch ein Kreuzfahrtschiff unter Quarantäne. Bei der World Dream gibt es inzwischen Entwarnung, die Quarantäne wurde aufgehoben. Auf der Diamond Princess, die seit Anfang Februar in Yokohama unter Quarantäne steht, wurden bislang annähernd 300 Menschen positiv auf das Corona-Virus getestet und zur Behandlung in Krankenhäuser an Land gebracht.

Diamond Princess unter Quarantäne

Die Situation ist besonders dramatisch für die Diamond Princess: Mit 2.666 Passagieren und 1.045 Besatzungsmitgliedern an Bord steht sie unter Quarantäne, die zwei Wochen lang bis mindestens 19. Februar andauern soll. Bei neu hinzukommenden Infektionen an Bord könnte sich die Quarantänezeit weiter verlängern. Bislang (*Stand 16.2.2020*) sind annähernd 300 Menschen an Bord positiv getestet worden.

Seit 13. Februar dürfen Passagiere teilweise das Schiff verlassen, müssen aber bis zum Ablauf der Quarantänefrist von 14 Tagen in einer Quarantäne-Einrichtung an Land verbringen. Für andere Passagiere dagegen verlängert sich die Quarantänefrist - nämlich dann, wenn sie in Kontakt mit Passagieren waren, bei denen später ein positiver Testbefund vorlag. Voraussetzung für das Verlassen des Schiffs ist wohl in jedem Fall ein negatives Testergebnis und das Testen der vielen Passagiere dauert offenbar recht lang.

Die Passagiere der Diamond Princess dürfen ihre Kabinen nicht verlassen, um weitere Ansteckungen der Passagiere untereinander so weit wie möglich zu vermeiden. Essen und Trinken wird von der Crew in die Kabinen geliefert. Inzwischen dürfen Passagiere mit Innenkabinen sowie Außenkabinen ohne Balkon nach einem Rotationsprinzip nach genauen

Regeln der japanischen Gesundheitsbehörden immerhin zeitweise ihre Kabinen verlassen und an Deck gehen, um frischen Luft schnappen zu können.

Princess Cruises bemüht sich nach eigenen Angaben, möglichst viel Entertainment in den Kabinen anzubieten: gedruckte Zeitungen, neue TV-Kanäle und Filme, Hörbücher, Karten- und Brettspiele, Basteln und Handarbeiten.

Die japanischen Gesundheitsbehörden hatten die Quarantäne über die Diamond Princess verhängt, nachdem ein Passagier einer vorausgegangenen Kreuzfahrt in einem Krankenhaus an Land positiv auf den Corona-Virus getestet wurde. Offenbar war er bereits bei einem Aufenthalt auf dem Kreuzfahrtschiff infiziert und hat dabei andere angesteckt, sodass sich das Virus auf der aktuellen Reise ausbreiten konnte.

Verdachtsfälle auf der World Dream in Hong Kong

Relativ wenig bekannt ist über die Situation an Bord des chinesischen Kreuzfahrtschiffs World Dream. **Update:** Inzwischen gibt es auch Informationen von der Reederei dazu. Die World Dream der asiatischen Kreuzfahrtmarke Dream Cruises steht in Hongkong unter Quarantäne. Mehrere Passagiere, die von 19. bis 24. Januar an Bord waren, sind später an Land positiv auf den Corona-Virus getestet worden. Am 2. Februar war die World Dream zu einer Kreuzfahrt mit neuen Passagieren gestartet. Nachdem Taiwan den Anlauf des Schiffs am 2. Februar verweigert hatte, fuhr es weiter nach Hongkong.

Drei Crew-Mitglieder der World Dream wurden mit Krankheitssymptomen zur Beobachtung und für Tests ins Krankenhaus gebracht. Die World Dream liegt mit über 3.600 Menschen am Kreuzfahrt-Terminal im Victoria Harbour von Hongkong. **Update:** Nachdem alle Menschen an Bord der World Dream negativ auf den neuen Coronavirus getestet wurden, durften sie am 9. Februar in Taiwan ausschiffen.

Japan, Guam, Philippinen und Thailand verweigert Anlauf der Westerdam

Keine bekannten Infektionen gibt es an Bord der Westerdam von Holland America Line. Dennoch verweigerten zunächst die japanischen Behörden einen Anlauf des Kreuzfahrtschiffs für alle japanischen Häfen, später auch die Behörden auf Guam, den Philippinen und zuletzt in Thailand.

Update: Die Entwicklungen auf der Westerdam dokumentieren wir in einem eigenen Beitrag "Keine Corona-Infektionen: Irrfahrt der Westerdam in Asien geht trotzdem weiter".

Holland America Line hatte nach mehrtägiger Suche nach einem Ausweichhafen für die Ausschiffung am Ende der laufenden Kreuzfahrt die Genehmigung für den Anlauf in zwei Häfen bekommen, einer davon Laem Chabang nahe Bangkok in Thailand, wo die Ausschiffung der Passagiere am Donnerstag, 13. Februar, stattfinden sollte. Doch dann hat der Gesundheitsminister Thailands den Befehl erteilt, das Schiff nicht in den Hafen einlaufen zu lassen (*Stand: 11.2.2020*). Die nachfolgende Kreuzfahrt, die am 15. Februar in Yokohama beginnen sollte, ist in jedem Fall abgesagt.

Holland America Line betont in einem Statement, dass das Schiff weder unter Quarantäne stehe, noch Corona-Virus-Infektionen an Bord bekannt seien.

Verdachtsfälle auf der Costa Smeralda und Anthem of the Seas nicht bestätigt

Bereits Ende Januar hatte es einen Corona-Verdachtsfall auf der Costa Smeralda im Hafen von Civitavecchia gegeben – der sich letztlich nicht bestätigt hat. Das Kreuzfahrtschiff war kurzzeitig unter Quarantäne gestellt worden. Nach zwei negativen Tests auf den Corona-Virus haben die Behörden die über die Costa Smeralda verhängte Quarantäne schließlich wieder aufgehoben.

Zwei Passagiere chinesischer Abstammung sollen an Bord der Costa Smeralda Krankheitssymptome gezeigt haben und wurden umgehend auf der Krankenstation isoliert. Das Paar aus Macao war vor einigen Tagen in Savona an Bord der Costa Smeralda gegangen und am 25. Januar 2020 von Hongkong kommend am Flughafen Mailand Malpensa nach Italien eingereist. Das Schiff war von Savona über Marseille, Barcelona und Palma de Mallorca nach Civitavecchia gefahren.

Auch auf der Anthem of the Seas hatte es bei Ihrem Anlauf nahe New York City in Bayonne, New Jersey, am 7. Februar Verdachtsfälle gegeben. Auch hier bestätigten sie sich nicht, die Passagiere mussten aber länger an Bord bleiben und sich Tests unterziehen. Die Abfahrt zur nächsten Kreuzfahrt verzögert sich dadurch auf Montag, 10. Februar.

NCL schickt renovierte Norwegian Spirit nicht nach Asien

8. Februar 2020

Norwegian Cruise Line hat die komplette Sommersaison der Norwegian Spirit in Asien abgesagt. Die Norwegian Spirit wird aktuell in Marseille umfassend renoviert und sollte anschließend von Civitavecchia über Dubai und Kapstadt nach Singapur fahren. Die Unsicherheit in Zusammenhang mit dem Coronavirus-Ausbruch in Asien hat NCL nun kurzfristig zur Umplanung veranlasst.

In einer Mitteilung an die Passagiere heißt es, die Reisen vom 15. April bis 7. Dezember 2020 seien abgesagt. Online sind aktuell Kreuzfahrten auf der Norwegian Spirit erst wieder ab 21. Dezember 2020 mit Abfahrtshafen Hongkong buchbar.

Offiziell gibt es von NCL (*Stand: 8.2.2020*) noch keine Information, wo die Norwegian Spirit in der Zwischenzeit fahren wird. Laut E-Mails an Passagiere der geplanten Reise von Kapstadt nach Singapur fährt das Schiff jedoch nun von Kapstadt durch den Suez-Kanal zurück ins Mittelmeer nach Piräus. Da das Kreuzfahrtschiff von 19. April bis 15. November mit einem wöchentlichen Stopp im Hafen von Piräus gemeldet ist, deutet alles darauf hin, dass die Norwegian Spirit im Sommer 2020 im östlichen Mittelmeer fahren wird.

In die Renovierung der Norwegian Spirit hat NCL rund 100 Millionen Dollar investiert. Neben Modernisierungen fast aller Bereichen an Bord wird beispielsweise der Kinder-Wasserpark zur Erwachsenen-Zone Spice H2O umgewandelt, das Spa deutlich vergrößert und

viele Bereiche umgebaut wie etwa Maharini's Nightclub und Lounge zur Bliss Ultra Lounge. Neu sind Restaurants wie etwa „The Local Bar & Grill“ und der Italiener „Onda by Scarpetta“.

Verzögerungen in der Werft

Pech hatte NCL bereits bei der Renovierung in der Werft Chantier Naval de Marseille: Die Arbeiten verspäteten sich, die erste geplante Reise nach dem Werftaufenthalt ab 11. Februar von Civitavecchia nach Dubai musste um drei Tage verkürzt werden. Als Grund gibt NCL umfassende Streiks in Frankreich über die Dauer von zwei Wochen an.

Die Website Crew Center berichtet zusätzlich von einer Pneumokokken-Infektion unter den Werftarbeitern, allerdings in eher kleinem Umfang. Demnach seien unter den rund 4.000 Werftarbeitern 16 Fälle von Pneumokokken-Infektion aufgetreten. Daraufhin habe die Werft eine umfassende Impf-Aktion gestartet. Zwischenzeitlich habe es auch die Furcht vor einer Coronavirus-Infektion gegeben.

Coronavirus-Sorge: Irrfahrt der Westerdam in Asien ist zu Ende

11. Februar 2020 | zuletzt aktualisiert: 16. Februar 2020

Die zweiwöchige Irrfahrt der Westerdam von Holland America Line durch Asien ist zu Ende (Update). Tagelang hatte die Reederei nach einem Ausschiffungshafen für ihre 1.455 Passagiere gesucht, bevor das Schiff nun einen Hafen in Kambodscha anlaufen durfte. Das Kreuzfahrtschiff stand nicht unter Quarantäne und hatte laut Reederei keine mit dem neuen Coronavirus infizierte Menschen an Bord. Dennoch verweigern die Behörden in immer mehr asiatischen Ländern den Anlauf des Schiffs.

Update (16. Februar): Inzwischen gibt es News die annehmen lassen, dass zumindest eine 83jährige Amerikanerin nach Verlassen der Westerdam positiv auf den neuen Coronavirus getestet wurde. Einer Gruppe von etwa elf Mitreisenden wurde am Flughafen von Malaysia das Boarding einer KML-Maschine nach Amsterdam verweigert, weil sie mit der Infizierten in Kontakt waren.

Update (13. Februar): Die Ausschiffung findet in Kambodscha im Hafen von Sihanoukville statt. Die Westerdam ist dort am 13. Februar morgens angekommen, die Ausschiffung begann am Freitag, 14. Februar und erfolgt über mehrere Tage hinweg. Während dieser Zeit werden die kambodschanischen Behörden den Passagieren auch gestatten, an Land zu gehen. Die Reederei will für die gesamten Kosten der Heimreise über den Flughafen in Phnom Penh oder über Vietnam aus aufkommen. Dabei sollen auch gecharterte Flugzeuge zum Einsatz kommen.

Zuletzt hatte der Gesundheitsminister von Thailand, Anutin Charnvirakul, offenbar die Anweisung gegeben, eine bereits erteilte Erlaubnis für die Westerdam zurückzuziehen und dem Kreuzfahrtschiff den Anlauf im Hafen von Laem Chabang nahe Bangkok zu untersagen.

Eigentlich sollten die Passagiere der Westerdam am Donnerstag, 13. Februar, in Laem Chabang ausschiffen und ihre Heimreise antreten. Zuvor hatte HAL am 10. Februar gemeldet, man habe zwei potenzielle Häfen zur Auswahl, die einen Anlauf gestatteten. Die Wahl für die Ausschiffung war auf Laem Chabang gefallen. Zuvor hatten Medienberichten zufolge außer Japan bereits Guam und die Philippinen den Anlauf der Westerdam verweigert.

Die Westerdam war am 1. Februar in Hongkong zu ihrer Kreuzfahrt gestartet, die am 15. Februar in Yokohama enden sollte. Doch wegen zunehmend scharfer Schutzvorkehrungen vor Infektionen mit dem neuen Coronavirus hatten die Behörden in Japan der Westerdam den Anlauf in Okinawa und später für alle Häfen untersagt.

Seitdem war Holland America Line auf der Suche nach Ausweichhäfen beziehungsweise einem Hafen, den die Westerdam anlaufen kann, um die Passagiere ausschiffen zu können. An Bord der Westerdam sind 1.455 Passagiere und 802 Besatzungsmitglieder.

Holland America Line erklärt ausdrücklich: „The ship is not in quarantine and we have no reason to believe there are any cases of coronavirus on board despite media reports.“ Das Schiff sei nicht unter Quarantäne gestellt worden und es gebe keinen Anlass anzunehmen, dass es an Bord Fälle des Coronavirus gebe.

Die von der Irrfahrt betroffenen Passagiere will Holland America Line mit einer kompletten Erstattung des Reisepreises für die 14tägige Kreuzfahrt entschädigen und dazu eine kostenfreie, neue Kreuzfahrt bis zum selben Wert gewähren. Internet und Telefon an Bord stellt die Reederei während der andauernden Irrfahrt für Passagiere und Crew kostenlos bereit.

Über die aktuellen Entwicklungen in der Kreuzfahrt in Zusammenhang mit dem Corona-Virus halten wir Sie im Beitrag „Coronavirus: aktuelle Übersicht aller Kreuzfahrt-Absagen“ auf dem Laufenden.

AIDA holt AIDAvita und AIDAbella vorzeitig aus Asien zurück

14. Februar 2020 | zuletzt aktualisiert: 21. Februar 2020

AIDA zieht Konsequenzen aus den Schwierigkeiten und Risiken des neuen Coronavirus‘ in Asien und holt ihre Kreuzfahrtschiffe aus Asien zurück. Insgesamt neun Kreuzfahrten der AIDAvita und AIDAbella fallen aus, eine bereits laufende Kreuzfahrt der AIDAvita wird vorzeitig abgebrochen.

Die beiden AIDA-Kreuzfahrtschiffe fahren nach Ende der aktuellen Reisen ohne Passagiere zunächst nach Dubai. Die laufende Reise der AIDAvita bricht AIDA vorzeitig ab, auch nachdem dem Schiff in der vietnamesische Hafenstadt Cai Lan in der Halong Bucht der Anlauf verweigert wurde. Die Reise endet daher statt am 23. Februar bereits am 16. Februar – der Planung zufolge im thailändischen Hafen Laem Chabang nahe Bangkok.

„Für AIDA Cruises haben die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Gäste und Crew jederzeit oberste Priorität“, kommentiert AIDA die Entscheidung, die Asiensaison der beiden

Schiffe abzubrechen. Der Saison-Abbruch sei erfolgt, weil sich das Coronavirus (das wissenschaftlich jetzt Covid-19 genannt wird) weiter ausbreite und in Asien zunehmenden Reiseeinschränkungen eingeführt würden.

Die neuen Fahrtrouten und Fahrtgebiete für die AIDAvita und AIDAbella sind inzwischen bekannt (*Update 21.2.*): Die AIDAbella fährt vor ihrer Nordland-Sommersaison von März bis April von Palma de Mallorca aus zu Kurzreisen ins westliche Mittelmeer. Die AIDAvita legt mit zwei neuntägigen Kreuzfahrten eine Zwischenphase im Orient mit Starthafen Dubai ein, bevor sie nach einem Werftaufenthalt am 14. April für ihre Mittelmeer-Sommersaison von Dubai nach Palma de Mallorca aufbricht.

Im Detail sind bei AIDA folgende Reisen von den Absagen betroffen:

AIDAvita:

- „Philippinen, Hongkong & Vietnam“ vom 02. bis 23.02.2020 (Abbruch der Reise in Bangkok/Laem Chabang)
- „Australien & Indonesien“ vom 23.02. bis 04.03.2020
- „Von Darwin nach Singapur“ vom 04. bis 15.03.2020
- „Von Singapur nach Dubai“ vom 27.03. bis 14.04.2020

AIDAbella:

- „Thailand, Malaysia & Singapur 2“ vom 17.02. bis 02.03.2020
- „Von Bangkok nach Singapur“ vom 02. bis 16.03.2020
- „Weltenbummler von Bangkok nach Dubai“ vom 02.03. bis 17.04.2020
- „Singapur, Malaysia & Indonesien“ vom 16. bis 30.03.2020
- „Von Singapur nach Dubai“ vom 30.03. bis 17.04.2020
- „AIDA pur – Dubai nach Mallorca“ vom 17.04. bis 30.04.2020

Auch andere Reedereien verkürzen Asien-Saison

Bereits am Tag zuvor hatte Celebrity Cruises ebenfalls beschlossen, die Asien-Saison der Celebrity Millennium vorzeitig zu beenden. Celebrity sagte fünf Kreuzfahrten zwischen März und Mai 2020 ab und will das Kreuzfahrtschiff an die US-Westküste verlegen. Die Celebrity Constellation verlegt für zwei verbleibende Kreuzfahrten den Abfahrtshafen von Singapur nach Dubai.

Norwegian Cruise Line schickt die eben erst aufwendig renovierte Norwegian Spirit erst gar nicht nach Asien, sondern behält sie im östlichen Mittelmeer. Die Norwegian Jade fährt nach aktuellem Stand im Februar noch, hat aber den Abfahrtshafen einer Reise von Hongkong nach Singapur verlegt.

Weitere Kreuzfahrtschiffe sind derzeit wegen der Coronavirus-Krise außer Dienst, unter anderem die Superstar Aquarius, Superstar Gemini, World Dream, Spectrum of the Seas, Costa Neoromantica, Costa Serena, Costa Venezia, Costa Atlantica und MSC Splendida.

Die Diamond Princess steht nach wie vor in Yokohama unter Quarantäne, die Westerdam beginnt nach ihrer Irrfahrt heute am 14. Februar mit der Ausschiffung der Passagiere.

Wachsende Kritik an Quarantäne für Diamond Princess in Japan

16. Februar 2020 | zuletzt aktualisiert: 8. Januar 2022

Die Kritik an der strikten Quarantäne für die Diamond Princess im japanischen Hafen Yokohama wächst. Einigen Experten zufolge führe die Quarantäne-Anordnung für das Schiff eher zu weiteren Ansteckungen mit dem Covid-19-Coronavirus, als dass sie eine Ausbreitung verhindere. Ein Harvard-Epidemiologe verurteilt die Quarantäne sogar unethisch.

Das Time Magazine zitiert Tom Inglesby, den Spezialisten für Infektionskrankheiten und Direktor des Johns Hopkins Center for Health Security, mit den Worten, es sei inzwischen sehr klar, dass die Quarantäne der Diamond Princess die Ausbreitung des Virus auf dem Kreuzfahrtschiff nicht verhinderte und das Risiko einer weiteren Ausbreitung vorhanden sei. Dem Experten zufolge sei es viel sinnvoller, bereits negativ getestete Personen von Bord zu bringen und bis zum Ende der Inkubationszeit in einer Quarantäne-Einrichtung an Land zu betreuen.

Auf dem kanadischen Nachrichtenportal Vox wirft Steven Hoffman, Direktor des in Kanada angesiedelten Global Strategy Lab und Professor für Weltgesundheit an der York University in Toronto, der japanischen Regierung vor, mit dieser Massenquarantäne mehr daran interessiert zu sein, das eigene Land vor einer Verbreitung des Coronavirus interessiert zu sein, als das Risiko für die Ansteckung bisher gesunder Passagiere des Schiffs zu mindern.

Vorwurf: Quarantäne gefährdet Crew-Mitglieder besonders stark

Der Epidemiologe Michael Mina an der Universität von Harvard bezeichnet die Quarantäne sogar als unethisch und gänzlich unangemessen. Insbesondere sei die Quarantäne für Crew-Mitglieder inakzeptabel, weil sie mangels Einzelkabinen keinen ausreichenden Schutz vor Ansteckung hätten. Diese Kritik kommt auch deutlich von der Deutschen Seemannsmission. Auf Twitter kritisiert sie, dass Crew mit dieser Situation unvorbereitet konfrontiert sei.

Auf Twitter veröffentlichten indische Crew-Mitglieder der Diamond Princess in einem Video einen Appell an die indische Regierung und die UNO, im Interesse der Gesundheit der Crew direkt zu intervenieren: <https://twitter.com/QuickTake/status/1227200665203638272>

Mehrere Länder holen ihrer Staatsbürger von der Diamond Princess zurück

Die USA hat die amerikanischen Staatsbürger unter den Passagieren am 17. Februar in die USA ausgeflogen, um sie nach ihrer Ankunft dort in Quarantäne-Einrichtungen weiter zu betreuen. Gleiches will Hongkong offenbar für 330 Bürger der Stadt tun, Kanada holt den negativ getesteten Teils der kanadischen Staatsbürger zurück.

Auch Italien will seine Staatsbürger mit einem Flugzeug zurückholen, Deutschland will sich bei Italien anschließen. An Bord der Diamond Princess sind offenbar acht Deutsche, davon zwei mit dem Coronavirus infizierte.

Weniger als die Hälfte der Menschen an Bord bislang getestet

Die Tests der Passagiere der Diamond Princess auf den Covid-19-Coronavirus verlaufen offenbar schleppend. Die Japan Times, die sich auf die japanische Gesundheitsbehörde beruft, berichtete am 10. Februar, sieben Tage nach der Quarantäneanordnung seien erst 336 der insgesamt 3.711 Menschen an Bord auf das Virus getestet worden.

Laut Zeit Online sind mit Stand 16. Februar 1.219 der 3.711 Menschen an Bord getestet worden. 355 der Tests seien positiv verlaufen, 73 der Infizierten zeigten aber keine Symptome der Krankheit. Unter den positiv getesteten Passagieren der Diamond Princess sollen sich auch zwei Deutsche befinden.

Diamond Princess seit 3. Februar unter Quarantäne

Die Diamond Princess wurde in Yokohama von den japanischen Gesundheitsbehörden am 3. Februar unter Quarantäne gestellt, nachdem bei einem Passagier, der zwischen am 23. Januar Symptome entwickelt hatte und am 25. Januar deshalb von Bord ging, fiel der Covid-19-Test im Krankenhaus positiv aus. Seitdem wurden auf der Diamond Princess bereits rund 300 Passagiere ebenfalls positiv auf das Coronavirus getestet. Zunächst gilt die Quarantäne für das Kreuzfahrtschiff bis 19. Februar. Allerdings müssen Passagiere wohl länger an Bord isoliert bleiben, die in Kontakt mit später positiv getesteten Personen standen.

Princess Cruises hat indes alle Kreuzfahrten der Diamond Princess bis Mitte April abgesagt. Grund sei die verlängerte Quarantäne-Zeit für später infizierte Passagiere sowie die Zeit, die man mutmaßlich brauche, um das Kreuzfahrtschiff für die erste reguläre Kreuzfahrt nach der Quarantäne vorzubereiten.

Coronavirus juristisch: Welche Rechte haben Kreuzfahrtpassagiere?

17. Februar 2020

Routenänderungen, Kreuzfahrt-Absagen, Anlaufverbote und Quarantäne für Kreuzfahrtschiffe: Der Coronavirus Sars-CoV-2, Auslöser von Covid-19, wirft neben gesundheitlichen auch viele juristische, reiserechtliche Fragen auf. Prof. Dr. Ernst Führich, renommierter Spezialist für Reiserecht, gibt auf Cruisetricks.de ausführlich Auskunft zu Rechtsfragen in Zusammenhang mit dem Coronavirus und Kreuzfahrten.

Dürfen Passagiere eine Kreuzfahrt wegen der Sorge um den Coronavirus kostenfrei stornieren? Wer kommt für die Kosten individuell gebuchter Flüge auf, wenn Kreuzfahrten ausfallen? Dürfen Reedereien den Abfahrtschiff einer Kreuzfahrt eigenmächtig ändern? Und wie kurzfristig darf eine Kreuzfahrt eigentlich abgesagt werden?

Auch für Spezialisten im Reiserecht ist der Coronavirus und dessen juristische Folgen kein einfaches Gebiet. Eine so bedrohliche Epidemie wie mit dem Coronavirus Sars-CoV-2 gab es

zuletzt vor 17 Jahren 2002/2003 mit Sars. Seitdem hat sich das Reiserecht ebenso verändert wie das Reisen selbst, insbesondere die Kreuzfahrt.

Berechtigt Coronavirus-Sorge bei Asien-Reise zu einem kostenfreien Reiserücktritt durch den Kunden?

Prof. Dr. Ernst Führich: Zuerst mal ist festzustellen, dass eine Kreuzfahrt als Kombination von Beförderung und Unterbringung nach der EU-Pauschalreiserichtlinie als Pauschalreise behandelt wird. Wurde sie in Deutschland gebucht, ob im Reisebüro oder Online, ist die deutsche Umsetzung des neuen Reiserechts in §§ 651a-y BGB als Mindeststandard anzuwenden. Dabei kann es sich auch um Schiffe ausländischer Reedereien handeln. Für den Reisenden günstigere Regelungen sind aus Kulanz natürlich immer möglich.

Auch muss vorweg gesagt werden, dass der bisherige Begriff der höheren Gewalt im Rahmen der Rechtsvereinheitlichung in der EU bei Passierrechten nicht mehr verwendet wird und stattdessen der aus der EU-Fluggastrechte-VO bekannte Begriff des unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umstands.

So kann nach § 651h BGB der Reiseveranstalter keine Stornoentschädigung verlangen, wenn am Bestimmungsort oder in dessen unmittelbarer Nähe unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände auftreten, die die Durchführung der Kreuzfahrt oder die Beförderung von Personen an den Bestimmungsort erheblich beeinträchtigen. Bei einer Rundreise kommt es daher auf die geplanten Zielorte und die Reiseroute an.

Außergewöhnliche Umstände können nicht nur die Corona-Epidemie als Gesundheitsgefahr sein, sondern auch Sicherheitsbeeinträchtigungen durch eine Epidemie. Eine amtliche Reisewarnung des Auswärtigen Amts oder der WHO ist nicht Voraussetzung für einen außergewöhnlichen Umstand, aber ein wesentliches positives Indiz. Auf jeden Fall sind Betretungsverbote touristischer Highlights, Quarantänemaßnahmen, aber auch der Corona-Virusbefall mit erheblichen Gesundheitsgefahren an diesen Orten unvermeidbar und außergewöhnlich, da sie nicht der Kontrolle der Reederei oder des Reisenden unterliegen und ihre Folgen sich nicht durch zumutbare Vorkehrungen wie Umroutungen vermeiden lassen.

Unter Anwendung dieser Grundsätze kann derzeit von unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umständen bei allen China-Reisen und Kreuzfahrten mit chinesischen und ostasiatischen Häfen ausgegangen werden, da die Situation nicht mehr unter Kontrolle des Veranstalters ist. Wenn also prägende Zielorte der Reise nicht mehr programmgemäß besucht werden können, kann der Kunde kostenfrei stornieren, aber auch der Reiseveranstalter eine noch nicht begonnene Kreuzfahrt absagen, wenn die Reise bis Ende April beginnt (§ 651h III, IV BGB).

Neu ist, dass es ein kostenfreies Rücktrittsrecht für die Kreuzfahrt auch dann gibt, wenn ein individuell gebuchter Zubringerflug zum Abreisehafen wegen der Epidemie abgesagt wird, auch wenn diese Beförderung nicht Teil des Reisepakets einer Kreuzfahrt ist. Ein bereits gezahlter Reisepreis ist binnen 14 Tagen vollständig zurückzuzahlen.

Hat der Pauschalreisende Anspruch auf Teil-Erstattung des Reisepreises bei ausgefallenen Hafenstopps auf einer Kreuzfahrt, die durch behördliche Anordnung (Anlauf-Verbot) oder wegen

Entscheidung der Reederei (logistische Gründe oder Coronavirus-Vorsicht) entstehen?

Prof. Dr. Ernst Fühlich: Machen die Parteien von ihrem Rücktrittsrecht vor Reisebeginn keinen Gebrauch, kann der Reisende nach der bisherigen Rechtsprechung des BGH und auch nach dem neuen Reiserecht gleichwohl seinen gezahlten Reisepreis verhältnismäßig mindern, wenn es zu einer erheblichen Beeinträchtigung der vertraglichen Reiseleistungen kommt. Der Preis muss in jedem Fall an das mangelhafte Leistungsprogramm angepasst werden. Hierbei spielt es keine Rolle, ob für diese Reisemängel ein Verschulden des Reiseveranstalters vorliegt.

Wann hat der Kunde das Recht, eine Reise kostenfrei zu stornieren, wenn sich der Abfahrts- oder Zielhafen ändert?

Prof. Dr. Ernst Fühlich: Wenn Reiseleistungen, die die Reise wesentlich prägen wie der Abfahrts- oder Zielhafen, durch unvermeidbare, außergewöhnliche Umstände betroffen sind, kann der Kunde kostenfrei die Reise stornieren. Wenn also die Celebrity Constellation in Dubai statt in Singapur abfährt oder die Norwegian Jade in Singapur statt in Hongkong, kann eine solche erhebliche Beeinträchtigung angenommen werden, da diese Städte in der Regel die mit diesen Häfen beworbene Kreuzfahrt prägen.

Wie sieht es dabei mit Ersatz von weiteren Kosten aus?

Prof. Dr. Ernst Fühlich: Hat der Reisende den Zubringerflug selbst gebucht, also nicht als Teil des Kreuzfahrtpakets des Veranstalters, hat er entstehende vergebliche Aufwendungen wie Stornokosten oder geplante oder nicht geplante Zwischenübernachtungen grundsätzlich selbst zu tragen. Bei unvermeidbaren, außergewöhnlichen Umständen gibt es weder einen Schadensersatz noch einen Ersatz für nutzlose Aufwendungen der An- und Abreise, der im Vertrauen auf die Kreuzfahrt gemacht wurde. Das ist nunmehr ausdrücklich in neuen Reiserecht in § 651n BGB geregelt.

Allerdings hat der Veranstalter grundsätzlich die Pflicht, seine Reisenden kostenfrei zurück zum Ausgangspunkt der Reise zu bringen, wenn die Kreuzfahrt abgebrochen wird oder sich verlängert. Bei außergewöhnlichen Umständen hat das neue Recht allerdings dem Veranstalter das Recht zugebilligt, die notwendigen Kosten der Unterbringung auf höchstens drei Nächte zu begrenzen. Wegen der Besonderheiten eines Kreuzfahrtschiffes wird diese Entlastung bei einer Unterbringung auf dem Schiff wohl keine Rolle spielen.

Welche Rolle spielt es, zu welchem Zeitpunkt eine Reise vom Veranstalter abgesagt oder wesentlich verändert wird?

Prof. Dr. Ernst Fühlich: Der Reiseveranstalter kann vor Reisebeginn die Reise absagen, wenn er aufgrund der Epidemie ein deutlich erhöhtes Ansteckungsrisiko besteht und er wegen der zu erwartenden Sicherheitsbeeinträchtigungen an der mangelfreien Erfüllung der versprochenen Vertragsleistungen gehindert ist. In diesem Fall hat er nach § 651h IV BGB 1 Nr. 2 BGB den Rücktritt vom Vertrag unverzüglich nach Kenntnis von dem Rücktrittsgrund zu erklären.

Insoweit hat der Veranstalter bei allen zuständigen Stellen eine Erkundigungspflicht und muss die Absage ohne schuldhaftes Zögern erklären.

Damit ist es nicht hinnehmbar, dass Reisen erst kurzfristig abgesagt werden, da die berechtigten Interessen des Kunden bei einer Änderung berücksichtigt werden müssen. Wenn den Kunden insoweit ein Schaden entsteht, besteht meiner Meinung nach wegen dieser Pflichtverletzung ein Schadensersatzanspruch, auch wenn dies Aufwendungen betrifft, die nicht im Pauschalreisepaket des Veranstalters enthalten sind.

Wie stets im Schadensersatzrecht trifft den Veranstalter eine Schadensminderungspflicht. Auch solche Zubringerflüge zum Abreisehafen oder vergebliche oder zusätzliche Hotelaufenthalte sind in den Schutzbereich der Kreuzfahrt mit einbezogen.

Wann ist etwas „ein außergewöhnlicher Umstand“ und wann hat es der Veranstalter zu vertreten, weil er aus objektiver Sicht heraus übervorsichtig ist?

Beispiel 1: Reederei verweigert die Einschiffung pauschal für alle, die einen chinesischen Pass haben, unabhängig davon, ob sie zuvor in China waren oder nicht.

Prof. Dr. Ernst Führich: Der Reiseveranstalter hat eine ungeschriebene Nebenpflicht zur Fürsorge bei einer solchen schwer kontrollierbaren Epidemie, die schließlich auch zum Tode führen kann. Aus den Visaeinträgen eines chinesischen Passes ist erkennbar, ob und wann der Reisende in China war. Daran hat sich die Reederei zu orientieren und kann nicht pauschal nur auf einen chinesischen Pass abstellen.

Beispiel 2: Reederei verlangt, dass Passagiere mindestens 30 Tage lang nicht in China waren, während der Branchenverband Clia eine 14tägige Frist für ausreichend hält.

Prof. Dr. Ernst Führich: Da die Frist von 14 Tagen des Verbandes auch nur rechtlich unverbindlich ist, erscheint mir auch eine circa doppelt solche Frist wie 30 Tage angemessen, da es medizinisch durchaus streitig ist, wie lange die Inkubationszeit des Virus bis zum Ausbruch ist, auch wenn in den Medien immer nur von 14 Tagen die Rede ist.

Beispiel 3: Norwegian Jade verlegt den Starthafen von Hongkong nach Singapur. Ein Passagier hat die Fluganreise nach Hongkong individuell gebucht, kann nicht stornieren, könnte aber von Hongkong nach Singapur weiterfliegen - nur lässt ihn die Reederei dann nicht an Bord, weil wegen Corona-Vorsicht niemand an Bord darf, der auch nur in Hongkong zwischengelandet ist.

Prof. Dr. Ernst Führich: Vorrang muss meiner Meinung nach der Schutz der anderen Passagiere haben und nicht ein drohender hoher Schaden bei einem Einzelkunden, der ja bewusst einen individuellen Zubringerflug gebucht hat und damit sein eigenes, selbstverantwortliches Risiko für eine Flugstörung erhöht hat. Insoweit würde ich eine Pflichtverletzung der Reederei verneinen.

Wir danken Prof. Dr. Ernst Führich für das Interview und die ausführlichen, präzisen Antworten zu den juristischen Aspekten der Coronavirus-Epidemie für Kreuzfahrtpassagiere!

Hinweis: Die Rechtsfragen der Stornierung von Kreuzfahrten durch den Reisenden, der Absage einer gebuchten Kreuzfahrt durch den Veranstalter und möglicher Preisminderungsansprüche werden auch ausführlich und aktuell kommentiert in §16 der Neuauflage **Führich/Staudinger, Reiserecht, Handbuch des Pauschalreise-, Reisevermittlungs-, Reiseversicherungs- und Individualreiserechts**, 8. Aufl. 2019, 199 Euro, im Buchhandel und bei Amazon.

Coronavirus und Kreuzfahrt: Aktueller Stand und wie Sie sich schützen können

26. Februar 2020 | zuletzt aktualisiert: 12. März 2020

Der neue Corona-Virus wirkt sich immer stärker auf die Kreuzfahrt aus. Die aktuelle Asien-Saison ist nahezu komplett abgesagt. Bei Passagieren wächst jetzt die Sorge um Kreuzfahrt-Absagen und Anlaufverbote in Häfen in wichtigen Fahrtgebiete wie Karibik und Mittelmeer.

*(Hinweis: Dieser Beitrag wird nicht weiter aktualisiert. Für den aktuellen Status von Kreuzfahrten und Routenänderungen sowie Einschiffungs- und Einreisebeschränkungen sowie Hafen-Sperrungen in Zusammenhang mit dem Corona-Virus, siehe unser ständig aktualisierter Beitrag „**Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen und Routenänderungen**“.)*

Reisewarnungen und Beschränkungen bei der Einschiffung für Passagiere, die in den vorausgegangenen zwei Wochen durch von Covid-19 betroffene Regionen oder Länder gereist sind, verunsichern die Passagiere. Insbesondere die Verbreitung des Coronavirus‘ Sars-Cov-2 und die davon ausgelöste Krankheit Covid-19 in Italien löst Sorgen um die anstehende Frühjahrs- und Sommersaison im Mittelmeer aus.

Die Aktienkurse der Reedereien sind bereits deutlich gefallen. Royal Caribbean Cruises Ltd. fiel vom Höchststand um die 135 Dollar Mitte Januar auf unter 90 Dollar am 25. Februar. Norwegian Cruise Line Holdings fielen im selben Zeitraum von 60 auf unter 40 Dollar. Der Kurs der Carnival Corp. fiel von 52 auf knapp 36 Dollar. Die Nachricht von Quarantänazonen in Italien hatten allein innerhalb eines Tages einen Kurssturz von fünf bis über sieben Prozent ausgelöst.

Quarantäne-Anordnungen und Fehlalarme

Dabei machen sowohl im Mittelmeer als auch in der Karibik zunächst eher die extremen Vorsichtsmaßnahmen Probleme als das Coronavirus selbst. Auch in der Südsee und auf Mauritius gab es bereits Anlauf-Verbote und Weigerungen, beispielsweise italienische Passagiere an Land zu lassen.

Dass vage Befürchtungen zu Anlaufverboten führen können, hat bereits die Irrfahrt der Westerdam in Asien gezeigt. Erst viel später hatte sich gezeigt, dass eine Passagierin der Westerdam wohl tatsächlich mit Covid-19 infiziert war.

Später nicht bestätigte Verdachtsfälle auf der Costa Smeralda hatten bereits Ende Januar zu einer vorübergehenden Quarantäne-Anordnung für das Kreuzfahrtschiff in Savona geführt. Auf die Infektionen auf der Diamond Princess hat Japan mit einer rigiden und viel kritisierten Quarantäne-Anordnung in Yokohama reagiert.

Im jamaikanischen Hafen Ochos Rios wurde der MSC Meraviglia am 25. Februar die behördliche Freigabe verweigert, nachdem ein Crew-Mitglied an Bord isoliert worden war, der mit Influenza infiziert ist. Bei der Einschiffung in Miami am Tag zuvor waren alle Passagiere und Crew-Mitglieder einer Gesundheitsprüfung unterzogen worden. Nach vier Stunden vor Anker entschied der Kapitän der MSC Meraviglia, Ochos Rios zu verlassen. Er wollte eine mögliche behördliche Freigabe des Schiffs nicht mehr abwarten.

Tipp: Prüfen Sie vor Antritt einer Kreuzfahrt, ob die jeweilige Reederei für die Einschiffung einen Reisepass verlangt. Anhand der Stempel im Pass versuchen Reedereien die möglichen Reisewege der Passagiere beispielsweise nach China nachzuvollziehen. Ohne Pass riskieren Sie daher, dass Ihnen die Einschiffung verweigert wird. Informieren Sie sich auf der Website des Auswärtigen Amts oder hier über Änderungen der Einreisebestimmungen der angefahrenen Länder! Das Auswärtige Amt informiert auch über die App "Sicher Reisen" zeitnah über Änderungen.

Vorsichtsmaßnahmen der Reedereien

Die meisten Reedereien haben längst strenge Regeln definiert (Beispiel: Royal Caribbean International), wann sie Passagieren die Einschiffung verweigern. Üblicherweise erstatten sie in solchen Fällen immerhin den vollen Reisepreis. Zu juristischen Fragen lesen Sie unseren Beitrag „Coronavirus juristisch: Welche Rechte haben Kreuzfahrtpassagiere?“

Keine Chance an Bord zu gehen, haben Passagiere, die aus China, Hongkong, Macau, Iran, Südkorea oder Italien angereist sind (*Stand: 11. März*).

Ebenso wird Passagieren die Einschiffung verweigert oder zumindest mit einer intensiveren Gesundheitsprüfung verbunden, die Symptome einer Erkältung oder Fieber aufweisen. Teilweise müssen sich Passagiere, die durch bestimmte Länder gereist sind, einer gesonderten Gesundheitskontrolle unterziehen - darunter fällt bei einigen Reedereien inzwischen auch Deutschland.

Bei diesen Regeln orientieren sich viele Reedereien an den Reisehinweisen des US State Departments. Das geschieht wohl vor allem auch, um sich haftungsrechtlich abzusichern. Denn in der Praxis wirklich durchsetzbar sind die Regeln nicht. Denn informiert ein Passagier die Reederei nicht freiwillig über seine Reisevergangenheit, gibt es kaum eine Möglichkeit, das anderweitig festzustellen.

So schützt man sich (nicht nur) auf Kreuzfahrt selbst vor dem Corona-Virus

Der Corona-Virus überträgt sich nach dem derzeitigen Kenntnisstand ähnlich wie Erkältungs- und Grippe-Viren. Wichtige Vorbeugemaßnahmen sollten daher ein regelmäßiges, ausgiebiges Händewaschen sein, insbesondere vor dem Essen.

Mit gebräuchlichen Desinfektionsmittel sollte man sich übrigens nicht in Sicherheit wiegen: Gegen Viren sind viele dieser Mittel machtlos. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt Desinfektionsmittel, die auf Alkohol basieren.

Vermeiden sollte man, sich mit den Händen an Mund oder Nase zu berühren. Denn so könnten sich Corona-Viren von den Händen auf die Schleimhäute übertragen. Vermeiden sollte man die Berührung von Flächen, die besonders wahrscheinlich mit dem Virus kontaminiert sein könnte: Treppengeländer, Aufzugsknöpfe, öffentliche Toiletten. Aber auch im Buffet-Restaurant könnten sich Viren über das Vorlege-Besteck von Passagier zu Passagier übertragen.

Da Covid-19 oft symptomlos verläuft und man daher möglicherweise unwissend selbst ansteckend ist, sollte man vorsorglich Maßnahmen zum Schutz anderer ergreifen:

- Beim Niesen nicht die Hand vorhalten, sondern in die Ellbogen-Beuge niesen, um möglichst wenig Tröpfchen um sich zu schleudern.
- Am Buffet keine Lebensmittel anfassen, die man dann nicht auch selbst isst.
- Menschenansammlungen und Nähe zu anderen Menschen vermeiden (ein bis zwei Meter Distanz; WHO: 1 Meter, Deutschland/EU: 1,5 Meter, USA: 2 Meter).
- nicht-medizinischer Mund-Nasen-Schutz überall dort, wo Abstand nicht eingehalten werden kann.

Mundschutz-Masken galten zu Beginn der Coronavirus-Krise allgemein als unwirksam gegen den Coronavirus. Inzwischen empfiehlt aber auch die lange Zeit kritische WHO die Benutzung von nicht-medizinischem Mund-Nasen-Schutz aus Stoff zumindest in Bereichen, in denen kein ausreichender Abstand zu anderen Menschen gewahrt werden kann. Diese Masken schützen vor allem die umstehenden Menschen vor Ansteckung, was relevant ist bei Menschen, die symptomlos und damit unwissentlich an Covid-19 erkrankt sind.

Medizinische Masken nach dem FFP3-Standard dienen lediglich dem Selbstschutz, schützen aber nicht die Menschen um einen herum und sollten deshalb medizinischen Fachpersonal vorbehalten sein.

Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen

12. März 2020

Unsere Tabelle und Grafik zu Reise-Absagen der wichtigsten Kreuzfahrt-Reedereien gibt einen Überblick zu Kreuzfahrten, die aufgrund der Covid-19-Pandemie storniert wurden. Im Spätsommer 2021 fahren bereits wieder fast die Hälfte aller Schiffe. Doch weiterhin werden zuvor geplante Kreuzfahrten abgesagt, inzwischen aber zumeist durch neu geplant Routen ersetzt.

Hinweis zu diesem Beitrag: Inzwischen lässt sich nicht mehr sinnvoll feststellen und trennen, welche der stattfindenden oder abgesagten Reisen ursprüngliche Katalog-Reisen oder bereits neu aufgelegte Kreuzfahrten während der Pandemie sind. Auch die Reedereien

kommunizieren diese Fakten nicht mehr eindeutig. Wir haben daher mangels Faktenbasis die Aktualisierung der Grafik und der Tabelle Ende Oktober 2021 beendet. Bitte prüfen Sie daher den Status Ihrer gebuchten Reisen direkt auf der Website der jeweiligen Reederei oder über Ihr Reisebüro.

Der von der WHO als Pandemie eingestufte Coronavirus Sars-CoV-2, der Covid-19 auslöst, hat im März 2020 zu einem kompletten Shutdown der Kreuzfahrt weltweit geführt. Für weit mehr als einem Jahr hat die Kreuzfahrt-Reedereien den Absage-Zeitraum regelmäßig verlängert. Zugleich haben inzwischen fast alle Reedereien einen vorsichtigen Neustart gewagt. Deutschland war dabei weltweit Vorreiter, war dann aber zum Jahreswechsel 2020/21 durch den Lockdown in Deutschland, Italien und Griechenland im November sowie neuen Reisewarnungen wieder zu Rückschritten gezwungen.

Etwas unübersichtlicher ist die Situation geworden, seit viele Schiffe wieder fahren – aber auf anderen Routen als den ursprünglich geplanten. Hier werden also Kreuzfahrten für einen Zeitraum abgesagt, in dem das Schiff bereits wieder fährt. Nur lassen diverse Beschränkungen eben die ursprünglich geplante Fahrroute und Reisedauer nicht zu. Mit all den juristischen Komplikationen, die damit zusammenhängen, beschäftigen wir übrigens in unserer Übersicht „Juristische Fragen rund um Kreuzfahrten und Covid-19“.

Einige Reedereien haben den Betrieb im Sommer und Herbst 2020 wieder aufgenommen, mussten im Winter 2020/21 wieder reduzieren und kommen nun im Frühjahr, Sommer und Herbst 2021 wieder zurück. Auch dort, wo es bereits Neustarts gab, folgen immer wieder Routenänderungen oder auch Absagen. In diesem Beitrag halten wir bis auf Weiteres die Informationen zu offiziell abgesagten Seereisen aktuell.

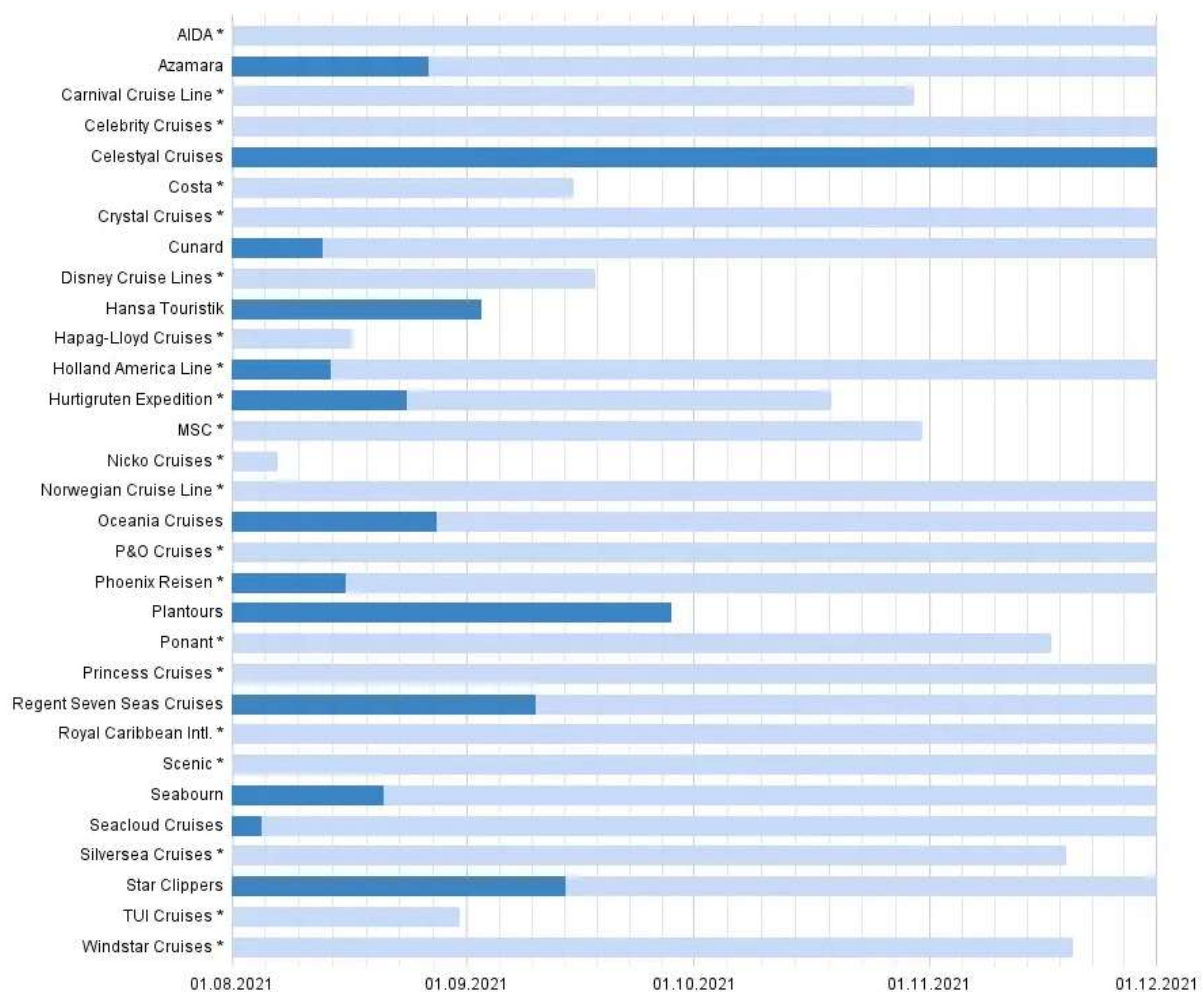
Überblick: Zeiträume für Kreuzfahrtsabsagen nach Reederei

Die folgende Grafik gibt einen schnellen Überblick, für welche Zeiträume die Reedereien derzeit Kreuzfahrten abgesagt haben. Die **dunkelblauen Balken** zeigen den Zeitraum für Absagen aller Reisen, die **hellblauen Balken** für weiter reichende Absagen für einen Teil der Flotte oder einzelne Schiffe.

Bitte beachten Sie, dass es teils **Ausnahmen und Besonderheiten** gibt und sich nicht alle Konstellationen in einer einfachen Tabelle abbilden lassen. Insbesondere werden vielfach die **ursprünglichen Reisen eines Schiffs abgesagt und dafür neues Reisen ins Programm genommen**.

Zeitraum abgesagter Kreuzfahrten nach Reederei

by cruisetricks.de



** Diese Reedereien haben mit dem Neustart auf neuen Routen begonnen, pausieren zum Teil aber auch immer wieder.*

Coronavirus: aktuelle Statusmeldungen der Reedereien im Detail

Wir ergänzen Informationen, sobald sie uns vorliegen. Falls Sie also in der Tabelle eine Reederei vermissen, gibt es von dort bislang noch keine näheren Details zu potenziellen Routenänderungen oder Absagen.

Bitte beachten Sie die Neustart-Termine in unserer separaten Tabelle „Welche Kreuzfahrtschiffe fahren im Pandemie-Jahr 2021 wieder? Welche starten demnächst?“ - die hier aufgeführten Absagen beziehen sich ausschließlich auf die ursprünglich geplanten Reisen. Häufig werden inzwischen nämlich die ursprünglichen Reisen abgesagt und mit den gleichen Schiffen neue Routen geplant, die dann logischerweise nicht von den hier genannten Absagen betroffen sind.

Hochsee-Kreuzfahrten

Reederei	
AIDA	Reisen mit Startterminen je nach Schiff zu unterschiedlichen Terminen abgesagt, teils bis in den April 2022 hinein. Ausnahme sind die neu geplanten Neustart-Reisen.
Aranui	Neustart seit 8. August 2020 erfolgt, zeitweise Unterbrechungen, derzeit aber aktiv
Azamara	Reisen mit Startterminen bis mindestens 27. August 2021 abgesagt Neustart: - Azamara Quest am 28. August 2021 ab Piräus - Azamara Pursuit am 28. September 2021 ab Piräus - Azamara Journey am 13. Oktober 2021 ab Piräus
Bahamas Paradise Cruise Line	die Grand Classica führt seit 2. Juli 2021 wieder
Carnival Cruise Line	alle Reisen von US-amerikanischen Häfen mit Starttermin bis mindestens 31. Juli 2021 abgesagt (außer Neustart-Reisen, siehe unten) - Carnival Fascination, Carnival Fantasy, Carnival Inspiration, Carnival Imagination abgesagt, die Schiffe wurden verkauft - Europa-Kreuzfahrten der Carnival Legend bis 31. Oktober 2021 abgesagt - Carnival Magic, Carnival Paradise, Carnival Valor bis Ende Oktober 2021 abgesagt (die Schiffe werden renoviert und anschließend wieder in Dienst gestellt) Details in allen abgesagten Kreuzfahrten siehe Formular auf der Carnival-Website
Celebrity Cruises	alle Reisen mit Starttermin bis einschließlich 30. Juni 2021 abgesagt (außer Neustart-Reisen), Details siehe Celebrity-Website - alle Reisen der Wintersaison 2020/21 für Australien und Asien abgesagt - Europa-Kreuzfahrten und Transatlantik-Reisen von Celebrity Edge und Celebrity Constellation bis inkl. Oktober 2021 abgesagt - aktueller Überblick der abgesagten Reisen: https://www.celebritycruises.com/travel-alert/voluntary-suspension-of-cruising
Celestyal Cruises	Neustart Celestyal Olympia, Crystal im Juni; wann die Celestyal Experience startet, ist noch nicht klar - Reisen von September bis Dezember 2021 abgesagt, Neustart nach der geplanten Winterpause ab März 2022
Costa	alle Reisen mit Startdatum bis Mitte September 2021 abgesagt (außer Neustart-Reisen), außerdem die komplette die Karibikaison 20/21 der Costa Favolosa

Reederei	
	- alle Reisen der Costa Victoria abgesagt (das Schiff wurde verkauft und wird verschrottet) - welche Reisen darüber hinaus insbes. für 2021 abgesagt wurden, ist aus der Costa-Website nicht zu entnehmen; Costa informiert betroffene Passagiere direkt
Crystal Cruises	alle Reisen der Crystal Symphony und Crystal Serenity mit Starttermin bis 2. Juli 2021 abgesagt - alle Reisen der Crystal Esprit bis 23 November 2021 abgesagt - Neustart-Reisen der Crystal Symphony August bis Dezember 2021, Karibik/St. Maarten, abgesagt - Crystal Symphona von Januar bis März 2022 abgesagt Neustart: - Crystal Serenity ab 3. Juli 2021, Bahamas - Crystal Endeavor ab 17. Juli 2021, Island/Arktis
Cunard Line	alle Reisen mit Abfahrtsterminen mindestens bis 27. August 2021 abgesagt: - Queen Elizabeth: 11. Oktober 2021 sowie Australien-Saison Oktober 2021 bis März 2022 - Queen Mary 2: 27. November 2021 sowie Weltreise 2022 - Queen Victoria: 29. April 2022 (Übernahme der Reisen durch Queen Elizabeth) sowie Weltreise 2022 Kreuzfahrten der Queen Elizabeth werden durch neue Fahrtrouten ersetzt, betroffen sind außerdem Reisen der Queen Mary 2 von Januar bis März 2022. Details im Beitrag "Cunard Line sagt Kreuzfahrten ..."
Disney Cruise Line	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 31. Juli 2021 abgesagt - Disney Magic bis 13. Oktober 2021 (komplette Europa-Saison, außer Neustart-Kreuzfahrten in Großbritannien ab 15. Juli 2021) - Disney Dream bis 9. August 2021 - Disney Fantasy bis 11. September 2021
Fred. Olsen Cruise Lines	Reisen der Borealis bis Juli 2021, Bolette bis August 2021, Balmoral bis Ende November 2021, Braemar bis Frühjahr 2022 abgesagt
G Adventures (G Expedition)	alle Kreuzfahrten bis 31. Oktober 2021 abgesagt
Hansa Touristik	alle Reisen mit Starttermin bis 3. September 2021 abgesagt
Hapag-Lloyd Cruises	zahlreiche der ursprünglich geplanten Reisen insbesondere für 2021 abgesagt. alle Reisen der Bremen abgesagt; das Schiff hat Ende April 2021 die

Reederei	
	Flotte verlassen (jetzt als "Seaventure" bei Viva Cruises) Neustart mit neu geplanten Routen läuft mit einzelnen Schiffen seit geraumer Zeit mit gelegentlichen Unterbrechungen. Im September/Okttober 2021 sollen alle Schiffe wieder fahren.
Holland America Line	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 14. August 2021 abgesagt. - Asien (Noordam), Australien (Oosterdam), Südamerika (Westedam) bis Ende 2021 abgesagt - alle Reisen von US-Häfen länger als 7 Nächte bis 1. November 2021 abgesagt - Alaska-Reisen ab/bis Seattle bis inkl. Juni 2021 abgesagt (Eurodam, Oosterdam) - alle Kreuzfahrten mit kanadischen Häfen für 2021 abgesagt (Koningsdam, Nieuw Amsterdam, Noordam in Zuiderdam in Alaska, Koningsdam und Oosterdam an der Pazifikküste, drei Reisen der Zaandam in Kanada/Neuengland im September) - Europa-Reisen Sommer/Herbst 2021 abgesagt: Nieuw Statendam, Volendam, Westerdam (Eurodam übernimmt) - Volendam und Zaandam bis März 2022 abgesagt - Kanada/Neuengland-Kreuzfahrten der Zaandam für 2021 abgesagt - Südamerika- und Antarktis-Reisen Winter 2021/22 abgesagt - Weltreisen Anfang 2022 abgesagt - alle Reisen der Amsterdam, Maasdam, Rotterdam und Veendam abgesagt, die Schiffe werden verkauft
Hurtigruten Expedition	(die Absagen von Hurtigruten je Schiff sind leider nicht mit vertretbarem Aufwand ermittelbar) - Otto Sverdrup ist am 24. August 2021 erstmals wieder von Hamburg nach Norwegen gestartet
Hurtigruten Norwegen	ab 1. Juli 2021 fahren wieder alle sieben Schiffe auf der Küstenroute Bergen-Kirkenes-Bergen
Marella Cruises	alle Reisen bis mit Starttermin bis einschließlich mindestens 25. Oktober 2021 abgesagt (außer Neustart-Reisen der Marella Explorer und Marella Explorer 2 in UK) - Marella Celebration, Marella Dream: alle Reisen (die Schiffe wurden verkauft) - Marella Discovery alle Reisen bis 25. Oktober 2021 abgesagt - Marella Discovery 2 alle Reisen bis 30. April 2022 abgesagt
MSC	Bei MSC Cruises ist kaum noch zu durchschauen, welche Reisen faktisch abgesagt wurden, Hinweise finden sich je Schiff auf der US-Website von MSC. Einige Schiffe sind bereits neu gestartet oder starten demnächst.

Reederei	
Nicko Cruises	Neustart: - World Voyager fährt seit Ende April 2021 - Vasco da Gama fährt seit 7. August 2021 wieder
Norwegian Cruise Line	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 31. August 2021 abgesagt (außer Neustart-Kreuzfahrten; Norwegian Bliss bis 31. Juli 2021), darüber hinausgehend: - Norwegian Epic bis 1. September 2021 - Norwegian Jewel bis 6. Oktober 2021 - Norwegian Encore bis 28. Oktober 2021 - Norwegian Pearl bis 7. November 2021 - Pride of America bis 20. November 2021 - Norwegian Dawn bis 21. November 2021 - Norwegian Joy bis 13. November 2021 - Norwegian Sky bis 21. Januar 2022 - Norwegian Star bis 2. Januar 2022
Oceania Cruises	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 28. August 2021 abgesagt Neustartpläne: - Marina: 29. August 2021 - Riviera: 18. Oktober 2021 - Insignia: 21. Dezember 2021 - Sirena: 22. Januar 2022 - (Regatta, Nautica: Termine noch offen)
Paul Gauguin Cruises	Neustart zum 29. Juli 2020 erfolgt, zwischenzeitlich bis inklusive 21. August 2021 wieder ausgesetzt
P&O Cruises	alle ursprünglich geplanten Reisen mit Starttermin bis mindestens Ende September 2021 (Britannia, Iona) abgesagt - Ventura bis 3. Oktober 2021 abgesagt - Azura bis 10. Dezember 2021 abgesagt - Arcadia bis 27. März 2022 abgesagt - Aurorra bis 13. April 2022 abgesagt - alle Reisen der Oceana abgesagt (das Schiff wurde verkauft) - Neustart ab 27. Juni 2021 in Großbritannien
Phoenix Reisen	alle ursprünglich geplanten Reisen mit Starttermin abgesagt (vereinzelt auch Schiffswechsel oder Terminverschiebungen): - Amadea: bis 11. April 2022 - Amera: bis 12. Oktober 2021 sowie 21. Dezember 2021 bis 12. Mai 2022 (Neustart mit anderen Routen am 9. August 2021) - Artania: bis 10. November 2021 sowie 23. Dezember bis 14. Mai 2022 (Neustart mit anderen Routen am 10. Juli 2021) - Deutschland: wird erst im Sommer 2022 wieder für Phoenix fahren - Albatros: das Schiff hat die Flotte verlassen, alle Reisen abgesagt

Reederei	
Plantours (Hochsee)	Neustart mit neuen Routen ab 29. September 2021
Ponant	Alle Reisen bis mindestens 18. Juni 2021 abgesagt (außer Neustart in Großbritannien), teils bis Mitte November 2021.
Princess Cruises	die Kreuzfahrt-Absagen sind bei Princess Cruises sehr spezifisch je Fahrtgebiet und Schiff. Einen Überblick gibt die Princess-Website. Zugleich gibt es Neustartpläne u.a. für UK und USA inklusive Alaska. unter anderem: - alle Reisen in der Karibik, in Mexiko und an der kalifornischen Küste bis 21. August 2021 abgesagt - komplette Mittelmeer-Saison 2021 der Enchanted Princess abgesagt - alle ursprünglich geplanten Großbritannien-Reisen bis 25. September 2021 abgesagt (Sky Princess, Regal Princess, Island Princess) - alle Reisen von US-Häfen länger als 7 Nächte bis 1. November 2021 abgesagt - Kreuzfahrten entlang der Pazifik-Küste ab Vancouver für 2021 abgesagt - Kanada-Kreuzfahrten ab/bis Southampton für 2021 abgesagt - Australien-Kreuzfahrten bis 27. Januar 2022 abgesagt - Südamerika- und Antarktis-Reisen Winter 2021/22 abgesagt - Weltreisen Anfang 2022 abgesagt - alle Reisen der Sea Princess und Sun Princess (die Schiffe wurden verkauft)
Regent Seven Seas Cruises	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 10. September 2021 abgesagt. Neustart-Termine: - Seven Seas Splendor: 11. September 2021 - Seven Seas Explorer: 16. Oktober 2021 - Seven Seas Mariner: 18. Dezember 2021 - Seven Seas Navigator: 6. Januar 2022 - Seven Seas Voyager: 6. Januar 2022
Royal Caribbean International	ursprünglich geplante Reisen mit Starttermin bis 31. August 2021 abgesagt, aber teils auch bis in den April 2022 hinein (außer Neustart-Reisen vieler Schiffe) - Quantum of the Seas: Alaska-Reisen bis 14. Oktober 2021 abgesagt; das Schiff bleibt in Asien - Australien-Kreuzfahrten bis 21. März 2022 abgesagt - Odyssey of the Seas Neustart-Reisen im Sommer 2021 ab Israel abgesagt - Neustart-Reisen der Vision of the Seas ab Bermuda (26. Juni bis 28. August 2021) abgesagt - ursprüngliche Reisen der Quantum of the Seas inklusive der kompletten Alaska-Saison bis 14. Oktober 2021 abgesagt

Reederei	
Saga Cruises	alle Reisen der Spirit of Adventures bis inklusive 25. Juli 2021, der Spirit of Discovery bis 26. Juni 2021 abgesagt
Scenic Luxury Cruises & Tours	alle Reisen bis 31. Dezember 2021 abgesagt
Seabourn	alle Reisen mit Startdatum bis mindestens 21. August 2021 abgesagt (außer Neustart-Reisen): - alle Alaska- und Neuengland-/Kanada-Kreuzfahrten für 2021 - Asien, Arabien und Australien bis Frühjahr 2022 - Weltreise der Seabourn Sojourn ab 11. Januar 2022 abgesagt
Seacloud Cruises	neue Routen zum Neustart geplant; alle Reisen mit Startdatum bis mindestens Anfang August 2021 abgesagt: - Sea Cloud bis 5. August 2021 - Sea Cloud II bis 29. August 2021 - Sea Cloud Spirit bis 13. September 2021
Silversea Cruises	Reisen mit Starttermin bis mindestens 30. Juni 2021 absagt, genaue Termine siehe Silversea-Website; der Neubau Silver Dawn soll am 9. November 2021 in Dienst gehen, die Silver Wind ist bis 19. November 2021 außer Dienst Neustart-Termine: - Silver Moon: 18. Juni 2021 - Silver Origin: 19. Juni 2021 - Silver Muse: 29. Juli 2021 - Silver Shadow: 30. Juli 2021 - weitere Neustart-Termine, siehe https://www.silversea.com/information-on-itinerary-changes.html
Star Clippers	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 25. September 2021 abgesagt: - Star Clipper: 28. Dezember 2021 - Star Flyer: 3. November 2021 - Royal Clipper: 14. September 2021
TUI Cruises	Welche der ursprünglich geplanten Reisen abgesagt sind, kommuniziert TUI Cruises nicht mehr in einer Weise, die einfach öffentlich zugänglich wäre. Bis Ende August sind derzeit mit den meisten Schiffen neue Routen geplant. (vgl. Buchungsmöglichkeiten auf der TUI-Cruises-Website). - Asien-Reisen der Mein Schiff 5 bis Ende April 2022 abgesagt
Virgin Voyages	alle ursprünglich geplanten Reisen der Scarlet Lady mit Starttermin bis 1. Oktober 2021 abgesagt, Valiant Lady bis 1. Mai 2022 - Start der Scarlet Lady in UK ab 6. August 2021

Reederei	
Windstar Cruises	alle Reisen mit Starttermin bis mindestens 18. Juni 2021 abgesagt abgestrebte Neustart-Termine: - Wind Star: 19. Juni 2021 - Star Breeze: 19. Juni 2021 - Wind Spirit: 15. Juli 2021 - Wind Surf: 8. August 2021 - Star Legend: 27. September 2021 - Star Pride: 20. November 2021

Wir informieren in diesem Beitrag über den jeweils aktuellen Stand bei Kreuzfahrt-Absagen- und -änderungen, die durch den Coronavirus bedingt sind. Der Beitrag konzentriert sich der Übersichtlichkeit halber auf Infos, die sich auf zukünftige Kreuzfahrten beziehen. Zurückliegende Ereignisse zum Coronavirus, Infektions- und Quarantäne-Meldungen bleiben unberücksichtigt. Der Beitrag ist also nicht als Chronologie der Ereignisse zu verstehen, sondern als Service für bevorstehende Kreuzfahrten.

Hafensperren und Einreiseverbote machen Kreuzfahrten unberechenbar oder unmöglich

Im Sommer 2021 ist eine schrittweise Öffnung der Kreuzfahrthäfen vor allem in Europa erfolgt, ab Spätsommer dann auch in den USA inklusive Bahamas und Karibik. Allerdings hängt das nach wie vor von lokalen Restriktionen und der Entwicklung der Infektionszahlen in einzelnen Ländern und Regionen ab und kann sich auch kurzfristig ändern.

Kanada hatte zunächst seine Häfen für Schiffe über 500 Personen (Passagiere und Crew) und damit eine Alaska- und Neuengland-Saison 2020 unmöglich gemacht. Mit der Verlängerung der Sperre bis Ende Februar 2020 war dort die Sommersaison 2021 bedroht, bevor ein Ausnahmegesetz in den USA die Alaska-Saison rettete.

Für die USA gilt vorerst unbefristet seit 13. März 2020 eine Einreisesperre für viele Europäer (Schengen-Raum und Großbritannien). Das wirkt sich insbesondere auf Karibik-Reisen sowie Atlantik-Überquerungen mit Starthäfen in den USA wie Miami, Fort Lauderdale und New York aus.

Das alles sind lediglich Beispiele. Kreuzfahrt-Verbote und Hafensperren gibt es in zahlreichen Ländern der Welt und eine Öffnung wird zu sehr unterschiedlichen Zeitpunkten und unter unterschiedlichen Bedingungen stattfinden. Mittel- und langfristig planbar ist hier wenig.

Beachten Sie übrigens auch, dass dort, wo Kreuzfahrten wieder möglich sind, nicht automatisch auch individuelle Landgänge zugelassen sind. Mit diesem leider ziemlich komplizierten Thema beschäftigen wir uns im Beitrag "Corona-Beschränkungen: Landgang individuell oder nur in organisierten Gruppen?"

Weiterführende Infos zu Covid-19

Eine ständig aktualisierte Weltkarte zur aktuellen Verbreitung des Coronavirus' liefert übrigens eine interaktive Karte der Johns Hopkins University. Wilhelmsen Ships Service unterhält eine Weltkarte mit aktuellen Status-Informationen bezüglich Bedingungen in einzelnen Ländern. Diese Weltkarte von Wilhelmsen bezieht sich allerdings auf Schiffsbesatzung und nicht spezifisch auf die Kreuzfahrt.

Coronavirus: Beschränkungen bei Herkunfts- oder Transitländern

Etwas uneinheitlich waren anfangs die Regelungen von Reedereien sowie der Behörden in Bezug auf die Reiseländer, aus denen Kreuzfahrt-Passagiere beziehungsweise Reisende allgemein akzeptiert werden. Zwischenzeitlich herrschte allgemeiner "Shutdown", sodass Beschränkungen von Reedereien erst einmal keine Rolle mehr spielen, weil das Reisen ohnehin unmöglich geworden ist. Im Frühjahr 2021 wird Reisen nun zunehmend wieder möglich.

Viele Länder der Welt haben ihre Grenzen aber weiterhin geschlossen oder knüpfen die Einreise an Bedingungen, Airlines haben den Betrieb nach wie vor deutlich reduziert. Zuletzt wurden bei der Einreise noch routinemäßige Gesundheitsprüfungen durchgeführt und negative Coronatests verlangt, immer häufiger auch ein vollständiger Impfschutz. Manche Länder verlangen eine Tracing-App am Smartphone und verhängen hohe Strafen bei Verstößen.

Manchen Herkunfts- oder Transitländern gelten als absolute Ausschlusskriterien für die Einreise ins Land beziehungsweise die Einschiffung zu einer Kreuzfahrt. Das betrifft insbesondere Länder, in denen der Coronavirus bereits stark verbreitet ist. Bei anderen Ländern ist lediglich eine genauere Gesundheitsprüfung in Hinblick auf Covid-19 vorgesehen. Auch die Zeiträume, wann man sich in einem solchen Land aufgehalten hat, um unter die Beschränkungen zu fallen, unterscheiden sich von Reederei zu Reederei und von Land zu Land.

Am umfassendsten finden Sie zuverlässige und aktuelle Informationen zu Reisebeschränkungen beim [Auswärtigen Amt](#). Beachten Sie, dass sich die Informationen vom AA auf die Einreise in diese Länder bezieht und typischerweise keine Aussage trifft über die Öffnung von Häfen für Kreuzfahrtschiffe. Sehr übersichtlich fasst die Website **Reisemanager** die jeweils gültigen Reisebeschränkungen sowohl von Zielländern als auch in Hinblick auf die Rückkehr nach Deutschland zusammen.

Weitere Informationen finden Sie bei der WHO, dem Robert-Koch-Institut, dem Auswärtigen Amt und dem US State Department.

Princess Cruises nimmt gesamte Kreuzfahrt-Flotte für 60 Tage außer Dienst

12. März 2020

Princess Cruises stellt mit sofortiger Wirkung den Kreuzfahrt-Betrieb aller 18 Schiffe weltweit ein. Vor dieser Ankündigung hatte die Muttergesellschaft Carnival Corp. bereits den

Aktienhandel an den Börsen vorübergehend ausgesetzt. Die Princess-Cruises-Flotte wird bis 10. Mai 2020 stillgelegt.

Princess Cruises ist bereits die zweite, größere Reederei, die diesen Schritt geht. Zuvor hatte bereits Viking Ocean Cruises und Viking River Cruises einen vorübergehenden Stopp aller Kreuzfahrten bis zum 1. Mai 2020 bekannt gegeben.

Kreuzfahrten von Princess Cruises, die innerhalb der kommenden fünf Tage enden, sollen regulär zu Ende geführt werden. Alle übrigen noch laufenden Kreuzfahrten mit regulärem Ende nach dem 17. März sollen in den kommenden Tagen in Häfen enden, von denen die Heimreise für die Passagiere möglichst unkompliziert möglich ist.

Den von den Stornierungen betroffenen Passagieren erstattet Princess Cruises den Reisepreis. Für die Abwicklung bittet die Reederei, ein Online-Formular zu nutzen und nicht die voraussichtlich überlastete Telefon-Hotline anzurufen. Allerdings gibt es auch das Angebot, den bezahlten Reisebetrag auf eine zukünftige Reise zu übertragen und dafür als Bonus einen nicht näher bezifferten, aber als „großzügig“ bezeichneten Future Cruise Credit zu erhalten. Reisebüros und Vermittler sollen für die nun abgesagten Reisen die volle Provision erhalten.

Princess Cruises' President Jan Swartz schreibt in einem Statement: „Princess Cruises ist ein globales Urlaubsunternehmen, das täglich mehr als 50.000 Gäste aus 70 Ländern im Rahmen unseres vielfältigen Geschäfts bedient, und es ist weithin bekannt, dass wir die Auswirkungen von Covid-19 auf zwei Kontinenten gemanagt haben. Mit dieser mutigen Maßnahme, den Betrieb unserer Schiffe freiwillig zu unterbrechen, wollen wir unsere loyalen Gäste, Teammitglieder und globalen Partner von unserem Engagement für die Gesundheit, Sicherheit und das Wohlergehen aller überzeugen, die mit uns fahren, sowie derer, die mit uns Geschäfte machen, und der Länder und Städten, die wir weltweit besuchen.“

AIDA Cruises sagt alle Kreuzfahrten bis Ende April ab (Upd.)

13. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 23. März 2020

AIDA Cruises hat beschlossen, den Kreuzfahrtbetrieb der gesamten AIDA-Flotte bis Ende April einzustellen und alle Kreuzfahrten in diesem Zeitraum abzusagen. Die Rostocker Reederei folgt damit einigen anderen Reedereien, die ebenfalls ihren Kreuzfahrtbetrieb temporär aussetzen, so beispielsweise auch Princess Cruises, die wie AIDA zur Carnival Corp. gehören.

Update 20.3.: Aufgrund der verlängerten Reisewarnung des deutschen Auswärtigen Amtes hat AIDA alle Kreuzfahrten bis Ende April abgesagt.

AIDA begründet die Entscheidung mit der Verantwortung gegenüber Passagieren und Crew in Hinblick auf die Coronavirus-Pandemie. Die genaue Liste der abgesagten AIDA-Kreuzfahrten entnehmen Sie unserer Liste im Beitrag „Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen und Routenänderungen“.

Bei den derzeit laufenden Kreuzfahrten werden nun Häfen angelaufen, die den Passagieren eine möglichst unkomplizierte Heimreise ermöglichen sollen. AIDA informiert eigenen Angaben zufolge alle von diesen Änderungen Betroffenen umgehend.

Für Passagiere, die bis zum 31. Mai 2020 ihre jetzt stornierte Reise auf einen anderen Termin umbuchen, will die Reederei ein Bordguthaben von – je nach Reise – bis zu 250 Euro als Bonus gewähren. Für auf den aktuell abgesagten Reisen gebuchte Zusatzleistungen sollen automatisch auf das Zahlungskonto der Passagiere erstattet werden.

Ab Montag, 16. März, können bereits gebuchte Kreuzfahrten mit Abfahrt im Zeitraum vom 3. April bis einschließlich 31. Mai gebührenfrei umgebucht werden.

Update: Ein zunächst für kurze Zeit gewährtes Sonderkündigungsrecht für Reisen mit Abfahrt im Zeitraum von 3. April bis 31. Mai 2020 und damit kostenfreie Stornierungen lässt AIDA inzwischen nicht mehr zu. Auch die oben angesprochenen Bordguthaben bei Umbuchungen werden offenbar nicht mehr gewährt.

Bereits gestern hatte mit Viking Ocean Cruises erstmals eine Kreuzfahrt-Reederei wegen des Coronavirus seinen kompletten Betrieb bis 1. Mai eingestellt. Princess Cruises folgte am selben Tag mit der Ankündigung, die gesamte Kreuzfahrtschiff-Flotte für 60 Tage stillzulegen. Virgin Voyages hat die Jungfernfahrt der Scarlet Lady auf 7. August 2020 verschoben. Disney Cruise Line fährt bis Ende März nicht, Windstar pausiert bis 30. April, Celestyal Cruises bis 1. Mai, Celestyal Cruises bis 30. April, Paul Gauguin Cruises bis 11. April.

Costa stoppt Kreuzfahrtschiffe bis zum 3. April

13. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 19. November 2022

Costa Kreuzfahrten hat entschieden, den Betrieb seiner Schiffe bis zum 3. April 2020 auszusetzen, nachdem die WHO COVID-19 zur Pandemie erklärt hat. Zuvor hatte bereits die Schwester-Reederei AIDA Cruises angekündigt, den Kreuzfahrt-Betrieb ebenfalls bis Anfang April komplett einzustellen und alle Reisen bis dahin abzusagen.

„Als Branchenführer fühlen wir uns verantwortlich dafür, dass wir bereit sind, harte Entscheidungen zu treffen, wenn die Zeiten es erfordern“, sagte Neil Palomba, Präsident von Costa Crociere. „Als Costa liegt uns die Gesundheit und Sicherheit unserer Gäste und Besatzungsmitglieder besonders am Herzen. Jetzt, da diese beispiellosen Umstände beispiellose Maßnahmen erfordern, um sicherzustellen, dass die Menschen auf der ganzen Welt gesund bleiben, sind wir bereit, unsere Verantwortung zu übernehmen“.

Alle Reisebüros und betroffenen Kunden sollen umgehend informiert werden. Die aktuell noch laufenden Kreuzfahrten will Costa regulär beenden.

Der Betrieb der Costa-Flotte in China war bereits zum 25. Januar 2020 eingestellt worden. In den letzten Tagen kam es durch die Schließung der Häfen in Italien bereits zu zahlreichen Anpassungen der Fahrtrouten.

Ab dem 3. April 2020 soll es nach der aktuellen Lage wieder weiter gehen:

3. April	Costa Magica
4. April	Costa Smeralda, Costa Pacifica
5. April	Costa Luminosa, Costa Diadema
8. April	Costa Fortuna
10. April	Costa Favolosa, Costa Mediterranea
3. Mai	Costa Fascinosa

„An Bord eines Kreuzfahrtschiffes von Costa Crociere um die Welt zu reisen und neue Ziele und Kulturen zu erkunden, ist eine bereichernde Erfahrung. Wir haben diesen Traum für Millionen von Menschen in über 70 Jahren Geschichte erfüllt, und wir werden bereit sein, diese glücklichen Erfahrungen bald wieder mit all unseren Gästen zu teilen“, schloss Neil Palomba.

Norwegian, Oceania und Regent sagen alle Kreuzfahrten bis Mitte April ab

13. März 2020

Norwegian Cruise Line Holdings hat alle Kreuzfahrten der drei Marken Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises mit Startterminen bis 11. April abgesagt. Man wolle damit einen Beitrag leisten, die weltweite Verbreitung des Coronavirus‘ Covid-19 einzudämmen.

Sicherheit und Wohlergehen der Passagiere und der Crew stünden an erster Stelle, schreibt Frank del Rio, President und Chief Executive Officer von Norwegian Cruise Line Holdings in einer Pressemitteilung. Die Passagiere der aktuell laufenden Kreuzfahrten sollen so bald wie möglich mit Unterstützung der Reedereien ihre Heimreise antreten können.

Zur Flotte der drei Kreuzfahrtmarken innerhalb der Norwegian Cruise Line Holdings gehören insgesamt 28 Kreuzfahrtschiffe mit über 60.000 Passagieren bei Doppelbelegung der Kabinen:

- Norwegian Cruise Line mit 17 Kreuzfahrtschiffe und einer Gesamtbettenkapazität von knapp 52.000 Betten bei Doppelbelegung der Kabinen
- Oceania Cruises mit sechs Kreuzfahrtschiffen und insgesamt 5.250 Passagieren
- Regent Seven Seas Cruises mit fünf Kreuzfahrtschiffen und rund 3.400 Passagieren

Von den Kreuzfahrt-Stornierungen bei Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises betroffene Passagiere sollen eine Erstattung des Reisepreises in Höhe von

125 Prozent in Form eines Reisegutschein für künftige Kreuzfahrten erhalten. Wahlweise können sie auch eine vollständige Erstattung des gezahlten Reisepreises erhalten. Reisebüros sollen laut Norwegian Cruise Line Holdings ihre volle Provision für die abgesagten Kreuzfahrten behalten können.

Betroffene Passagiere bittet Norwegian Cruise Line Holdings, ihr Reisebüro oder die Reedereien direkt zu kontaktieren, um detailliertere Informationen zu ihrer jeweiligen Situation zu erhalten.

Royal Caribbean, Celebrity, Silversea und Azamara sagen alle Kreuzfahrten bis 11. April ab

13. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 14. März 2020

Royal Caribbean Cruises Ltd. sagt alle Kreuzfahrten der Marken Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises und Silversea Cruises ab, die innerhalb der kommenden 30 Tage starten sollten – also bis einschließlich 11. April. Zunächst hatte RCCL nur die Reisen ab amerikanischen Häfen abgesagt, am Tag darauf - den 14. März - dann auch die übrigen.

Die Mitteilung kommt direkt nach der Ausrufung des nationalen Notstands durch den US-Präsidenten Donald Trump. Damit stehen den USA weitere 50 Milliarden Dollar zur Bekämpfung der Corona-Pandemie zur Verfügung.

Zur Flotte der von den Absagen betroffenen drei Kreuzfahrtmarken von Royal Caribbean Cruises Ltd., dem zweitgrößten Kreuzfahrtunternehmen der Welt, gehören insgesamt 54 Kreuzfahrtschiffe:

- 26 Kreuzfahrtschiffe bei Royal Caribbean International mit einer Bettenkapazität von knapp 90.000 bei Doppelbelegung
- zehn Schiffe (gut 25.000 Betten bei Doppelbelegung) und vier kleine Schiffe auf den Galapagos-Inseln bei Celebrity Cruise
- drei Schiffe mit knapp 1.400 Passagieren bei Doppelbelegung der Kabinen bei Azamara
- elf Schiffe mit zusammen rund 2.900 Passagieren bei Silversea Cruises.

In einem knappen Statement schreibt Royal Caribbean Cruises Ltd.: „Wir wenden uns an unsere Gäste, um ihnen zu helfen, diese Unterbrechung ihres Urlaubs zu überwinden, und wir bedauern die Unannehmlichkeiten wirklich sehr. Wir kommunizieren auch mit unserer Crew, um die Probleme zu lösen, die diese Entscheidung für sie mit sich bringt. Wir wissen, dass dies unseren Gästen, Mitarbeitern und der Crew großen Stress bereitet, und wir arbeiten daran, die Unterbrechung so gering wie möglich zu halten.“

Nicht betroffen (Update 14. März) waren bis zur globalen Absage zunächst Silversea Cruises insgesamt sowie bei Royal Caribbean International die Ovation of the Seas, Radiance of the

Seas und Voyager of the Seas, die jeweils in Australien und Neuseeland fahren. Die Jewel of the Seas ist aktuell in Dubai. Bei Celebrity Cruises war die Celebrity Solstice mit Fahrtgebiet Australien nicht betroffen. Für die Celebrity Constellation im Orient hatte es bereits zuvor Kreuzfahrt-Absagen gegeben. Bei Azamara war zunächst nur eine Abfahrt der Azamara Pursuit am 5. April ab Miami betroffen sein.

Meldungen spanischer Medien zufolge muss Royal Caribbean auch den Werftaufenthalt der Allure of the Seas bei Navantia in Cadiz auf die technisch notwendigen Arbeiten am Rumpf und dem Antrieb reduzieren. Eigentlich sollte das Schiff aufwendig renoviert und mit neuen Features wie der „Ultimate Abyss“-Rutsche ausgestattet werden. Die Verschiebung dürfte ebenfalls mit dem Corona-Ausbruch in Zusammenhang stehen. So hat auch das italienische Werftunternehmen Fincantieri gemeldet, dass die Arbeiten in den Werften in Italien für zwei Wochen eingestellt würden.

Kreuzfahrtsabsagen bei Carnival Cruise Line, Cunard Line, Holland America Line und Seabourn

14. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 15. März 2020

Die Carnival-Marken Carnival Cruise Line und Cunard Line sagen alle Kreuzfahrten mit Starthäfen in den USA und Puerto Rico bis mindestens 9. April ab. Holland America Line und Seabourn stoppen ihre Kreuzfahrtschiffe weltweit bis zum 14. April.

Als letztes der großen Kreuzfahrtunternehmen hat Carnival Corp. am Freitag, 13. März infolge des nationalen Notstandes in den USA wegen der Covid-19-Pandemie die Aussetzung aller Kreuzfahrten für 30 Tage bekannt gegeben. Holland America Line und Seabourn folgen Princess Cruises und setzen ihre Reisen weltweit aus – allerdings anders als die Schwesterreederei nur für 30 und nicht für 60 Tage.

Carnival Cruise Line pausiert bis 9. April. Betroffen sind alle Schiffe mit Basishafen in den USA – also alle 24 der 27 Schiffe der Carnival Cruise Line. Die Carnival Victory ist ohnehin außer Dienst, weil sie in Cadiz zur Carnival Radiance umgebaut werden soll. Carnival Spirit und Carnival Splendor sind in Australien.

Zu **Cunard Line** macht die Carnival Corp. in der Ankündigung keine genaueren Angaben. Betroffen sein dürften die Transatlantik-Reisen der Queen Victoria sein. Die Queen Mary 2 befindet sich derzeit auf Weltreise, die Queen Elizabeth fährt in Australien und Neuseeland – wobei Neuseeland seine Häfen für Kreuzfahrtschiffe inzwischen ebenfalls geschlossen hat.

Bei **Holland America Line** sind 14 Schiffe betroffen, wobei Nieuw Statendam, Noordam und Westerdam durch frühere Kreuzfahrt-Absagen ohnehin schon nicht mehr in Dienst sind. Aktuelle Reisen werden je nach Schiff bis spätestens 27. März beendet. Neue Kreuzfahrten sollen wieder ab 14. April starten.

Seabourn legt ebenfalls alle fünf Schiffe der Flotte still. Aktuelle Reisen enden je nach Schiff bis spätestens 22. März. Auch hier soll der Kreuzfahrt-Betrieb ab 14. April wieder aufgenommen werden.

Für die jetzt abgesagten Reisen der Kreuzfahrtmarken der Carnival Corp. gibt es unterschiedliche Erstattungsregelungen für die Passagiere. Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit der Erstattung von 100 Prozent des Reisepreises oder ein Angebot, den Reisepreis in ein Guthaben für zukünftige Reisen umzuwandeln und dafür als Bonus ein relativ großzügiges Bordguthaben zu erhalten. Bei Carnival Cruise Line sind das beispielsweise 300 Dollar pro Kabine bei Reisen bis für Tage Dauer. Bei längeren Reisen sind es sogar 600 Dollar. Reisebüros sollen für die angesagten Kreuzfahrten ihre volle Provision behalten dürfen.

Gemäß der Empfehlung der australischen Regierung, Veranstaltungen mit mehr als 500 Teilnehmern auszusetzen, hat außerdem die Carnival-Tochter **P&O Australia** alle Kreuzfahrten für 30 Tage abgesagt und fährt bis 12. April nicht mehr.

Mit **AIDA Cruises**, **Costa** und **Princess Cruises** hatten drei weitere Marken der Carnival Corp bereits zuvor Absagen vieler bevorstehender Kreuzfahrten bekannt gegeben.

TUI Cruises sagt wegen Coronavirus-Krise alle Kreuzfahrten bis mindestens Ende April ab (Upd.)

15. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 20. März 2020

Als letzte der großen Kreuzfahrt-Reedereien hat TUI Cruises in der Nacht zum Sonntag auf die zugespitzte Lage durch die Ausbreitung des Coronavirus reagiert und zahlreiche Kreuzfahrten abgesagt. Je nach Schiff gelten diese Absagen für Zeiträume von 16. März bis zwischen 1. April und 12. Mai.

Nachdem AIDA Cruises bereits am 13. März die Kreuzfahrten der gesamten Flotte bis mindestens 4. April abgesagt hatte, versuchte TUI Cruises den Betrieb mit vereinzelt Absagen so weit aufrechtzuerhalten, wie möglich.

Update 20.3.: Aufgrund der verlängerten Reisewarnung des deutschen Auswärtigen Amtes hat TUI Cruises alle Kreuzfahrten bis Ende April abgesagt.

Die zunehmenden schärferen Reisebeschränkungen und Covid-19-Quarantäneauflagen in immer mehr Ländern hat TUI Cruises nun dazu bewogen, die Reißleine zu ziehen. Für eine Karibik-Reise der Mein Schiff 2 bedeutet das eine sehr kurzfristige Absage nur einen Tag vor Beginn. Die Mein Schiff 1 hätte am 20. März ihre Mittelamerika-Reise beginnen sollen.

TUI Cruises erklärt in einer Mitteilung die späten Absagen wie folgt: „Wir haben auf eine Stabilisierung der Lage gehofft. Ihre Enttäuschung und Verärgerung können wir gut verstehen. Dies tut uns wirklich sehr leid.“

Die stornierten Kreuzfahrten will TUI Cruises nach dem 30. April automatisch erstatten. Bis dahin sollen die Passagiere Zeit haben, auf eine neue Reise aus den aktuellen Katalogen umzubuchen. Dafür gewährt TUI Cruises einen Rabatt von 10 Prozent, auch auf die An- und Abreisepakete.

Abgesagt hat TUI Cruises im Detail nun folgende Kreuzfahrten:

Mein Schiff 1

- 20.03.-03.04. Mittelamerika I
- 23.03.-06.04. Mittelamerika II
- 03.04.-17.04. Dominikanische Republik bis New York
- 06.04.-17.04. Jamaika bis New York
- 17.04.-27.04. New York bis Bahamas
- 27.04.-13.05. New York bis Hamburg

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 13.05.2020

Mein Schiff 2

- 16.03.-30.03. Karibische Inseln II
- 27.03.-10.04. Karibische Inseln I
- 30.03.-13.04. Karibische Inseln II
- 10.04.-27.04. Dominikanische Republik bis Mallorca
- 13.04.-27.04. Barbados bis Mallorca
- 27.04. – 07.05. Mittelmeer mit Ibiza

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 7.05.2020

Mein Schiff 3

- 15.03.-22.03. Kanaren mit Lanzarote
- 22.03.-29.03. Kanaren mit Madeira
- 29.03.-05.04. Kanaren mit Lanzarote
- 05.04. – 19.04. Kanaren mit Kapverden
- 19.04. – 29.04. Gran Canaria bis Bremerhaven
- 29.04. – 03.05. The Kelly Family Cruise (Alternativtermin wird geprüft)

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 03.05.2020

Mein Schiff 4

- 15.03.- 26.03. Mittelmeer mit Kanaren
- 26.03.-05.04. Mittelmeer mit Andalusien
- 05.04. – 16.04. Mittelmeer mit Kanaren
- 16.04. – 20.04. Kurzreise Marseille und Barcelona II
- 20.04. – 24.04. Jeckliner 2 (Alternativtermin wird geprüft)
- 24.04. – 30.04. Mittelmeer mit Palermo
- 30.04. – 10.05. Mittelmeer mit Lissabon I

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 10.05.2020.

Mein Schiff 5

- 16.03. – 23.03. Dubai mit Oman
- 23.03. – 08.04. Dubai bis Kreta I
- 08.04. – 18.04. Griechenland mit Zypern
- 18.04. – 26.04. Griechenland mit Zypern I
- 26.04. – 03.05. Kreta bis Malta I

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 03.05.2020

Mein Schiff 6

- 18.03. – 04.04. Singapur bis Dubai
- 04.04. - 19.04. Dubai bis Kreta II
- 19.04. – 29.04 Kreta bis Mallorca
- 29.04. – 08.05 Mallorca bis Hamburg I

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 08.05.2020

Mein Schiff Herz

- 19.03.-26.03. Azoren mit Madeira
- 26.03.-02.04. Kanaren mit La Gomera
- 02.04. – 09.04. Kanaren mit Madeira I
- 09.04. – 19.04. Teneriffa mit Mallorca
- 19.04. – 23.04. Kurzreise mit Marseille & Barcelona I
- 23.04. – 01.05. Mallorca bis Malta I

Wiederaufnahme des Schiffsbetriebs voraussichtlich am 01.05.2020

Erstattung, Umbuchung, Reisegutschein? Reiseveranstalter appellieren: „Buchen Sie um statt zu stornieren!“

20. März 2020

Zehntausende von Passagieren mussten sich während der Corona-Pandemie mit der Absage ihrer Kreuzfahrt auseinandersetzen. Sie mussten sich zwischen drei Varianten entscheiden: Geld zurückerstatten lassen, auf einen späteren Termin umzubuchen oder einen Reisegutschein für spätere Buchungen akzeptieren? Der Beitrag zeigt die Vorteile und Risiken der drei Varianten auf.

Besonders viel Unsinn, verunsichernde und irreführende Meinungen lese ich derzeit an allen möglichen Stellen zum Thema Erstattung, Umbuchung und Reisegutscheine. Deshalb will ich hier noch einmal zusammenfassen, was Sache ist. Außerdem finden Sie am Ende des Beitrags

alle Links zu den aktuellen Reisehinweisen, Buchungs- und Storno-Erleichterungen der Reedereien.

Vorweg aber etwas, das mir in diesem Zusammenhang besonders am Herzen liegen: Glauben Sie nichts ungeprüft, was sie irgendwo im Internet lesen – weder bei Facebook, noch auf Blogs oder Websites und auch nicht in Diskussionsforen. Lassen Sie sich nicht von jeder laienhaften Behauptung verunsichern. Bei juristischen Fragen zählen keine Meinungen und Vermutungen, sondern nur die harten, juristischen Fakten.

Verlassen Sie sich auch nicht blind auf das, was ich hier schreibe. Als Journalist recherchiere ich gründlich und verantwortungsvoll, frage Juristen, prüfe die Verlässlichkeit von Quellen, aus denen ich Informationen beziehe, sortiere, bewerte und fasse übersichtlich zusammen. Aber: Ich bin kein Reisejurist.

Was ich schreibe, dient Ihnen hoffentlich als guter Anhaltspunkt und spart Ihnen Zeit bei der Suche nach Antworten. Aber wenn es darum geht, eine juristische oder finanzielle Entscheidung zu treffen, kann ich Ihnen nur raten: Fragen Sie einen Fachmann. In diesem Fall also beispielsweise eine Verbraucherzentrale oder einen Anwalt für Reiserecht. Jeder Fall ist ein wenig anders gelagert und das kann juristisch einen großen Unterschied bedeuten.

Erster Schritt: Reiseveranstalter oder Reederei kontaktieren

Bevor Sie juristische Geschütze auffahren, sprechen Sie zunächst mit dem Reiseveranstalter beziehungsweise der Reederei. Und wenn die aus verständlichen Gründen telefonisch oder per E-Mail nicht zeitnah erreichbar sind, lesen Sie die Buchungs- und Storno-Hinweise zu Covid-19, die inzwischen jede Reederei auf ihrer Website veröffentlicht und aktualisiert.

Vor allem in Zeiten wie diesen sind Anbieter oft sehr kulant – oder kennen die Rechtslage sehr genau und wollen sich gar nicht streiten, sondern gewähren Ihnen Ihr Recht direkt und ohne lange Diskussionen. Das ist der einfachste Weg.

Warum erstatten Reedereien den Reisepreis nur ungern?

Reedereien (und Reiseveranstalter insgesamt) versuchen aktuell, möglichst viele Kunden von einer Umbuchung oder einer Gutschein-Lösung zu überzeugen. Der Grund dafür ist recht einfach: Die direkte Rückerstattung des Reisepreises verlangt vom Veranstalter angesichts der Vielzahl der Absagen eine enorme Liquidität – also sofort verfügbares Geld, dass sie zur Rückerstattung an die Kunden einsetzen können.

In diesen Dimensionen verfügt aber kaum ein Veranstalter sofort über ausreichend Liquidität. Also müssten sie Kredite aufnehmen (die später natürlich auch wieder zurückzahlen), um eine Insolvenz zu vermeiden. Denn Insolvenz bedeutet nichts anderes als die Unfähigkeit, zu einem bestimmten Zeitpunkt genug Geld zu haben, um die Erstattungen leisten zu können.

Eine Umbuchung oder die Ausstellung eines Reisegutscheins für die Zukunft belastet die Liquidität eines Reiseunternehmens dagegen akut nicht. Insofern können Urlauber hier auch ihrem Reiseunternehmen helfen. „Retten Sie den Tourismus! Buchen Sie um statt zu stornieren!“ lautet daher der eindringliche Appell der Reiseveranstalter.

Kreuzfahrt-Buchung ist mit Sicherungsschein abgesichert

Für eine Umbuchung einer abgesagten Kreuzfahrt auf einen späteren Termin sprechen gleich zwei Aspekte:

- Reedereien bieten aktuell sehr attraktive Konditionen für Umbuchungen. Meist gibt es zehn bis sogar 25 Prozent Rabatt auf ohnehin schon günstige Preise oder ein schönes Guthaben fürs Bordkonto.
- Noch relevanter aber: Eine feste Reisebuchung ist mit einem Sicherungsschein gegen Insolvenz des Veranstalters abgesichert.

Fast alle Reedereien sind bei der Umbuchung von abgesagten Kreuzfahrten und selbst bei noch bestehenden Reisen sehr kulant beziehungsweise haben großzügige Regelungen für kostenfreie Umbuchungen. Das sollte man sich also bei der jeweiligen Reederei sehr genau ansehen.

Eine absolute Sicherheit – das will ich der Vollständigkeit halber erwähnen – bietet auch ein Sicherungsschein nicht. Das hat die Mega-Insolvenz von Thomas Cook im vergangenen Jahr gezeigt. Ab einer Schadenssumme von 110 Millionen Euro pro versichertem Unternehmen zahlt auch die Insolvenzversicherung nicht mehr. Thomas Cook war so groß, dass dieser Betrag nicht ausreichte. Dafür sprang die Bundesregierung mit Steuergeldern ein und versprach die Übernahme der nicht gedeckten Schäden. Trotz aller Beteuerungen der Politik hat sich an der Rechtslage selbst bislang noch nichts geändert.

Reisegutschein hält den Reisetermin flexibel

Nicht jeder Urlauber ist in der Lage, sich bereits auf einen neuen Reisetermin festzulegen. Eine Umbuchung in solchen Fällen vielleicht dennoch eine Prüfung wert, aber eher schwierig. Deshalb bieten die meisten Reedereien auch die Möglichkeit, die schon geleisteten Zahlungen gleich als Guthaben für eine zukünftige Kreuzfahrt einzubehalten, also quasi einen Gutschein auszustellen.

Wie auch bei den Umbuchungen gewähren die Reedereien dabei oft einen Bonus, um die Kunden zu motivieren, einen solchen Gutschein anzunehmen.

Problematisch sind Gutscheine deshalb, weil sie – anders als fest gebuchte (oder umgebuchte) Pauschalreisen – bei Insolvenz des Reiseveranstalters nicht abgesichert sind. Für Gutscheine gibt es keinen Sicherungsschein.

Deshalb forderte beispielsweise der Reiserechtswissenschaftler Prof. Dr. Ernst Führich von der Bundesregierung eine insolvenz sichere Gutschein-Lösung. Das würde einerseits die Kunden absichern und es andererseits Reiseveranstaltern deutlich erleichtern, ihre Kunden von einer Gutschein-Lösung zu überzeugen. **Update:** Die Bundesregierung hat am 27. Mai beschlossen, Gutscheine auf freiwilliger Basis zu belassen, sie aber staatlich abzusichern. Auch die EU hat der Absicherung der Gutscheine durch die Bundesregierung inzwischen zugestimmt.

Das aktuelle Corona-Notstand-Dekret in Italien vom 2. März und wohl auch eine vergleichbare Notstandsregelung in Belgien sehen übrigens vor, dass in dieser Ausnahmesituation Reiseveranstalter das Recht haben, Gutscheine auszustellen, statt Anzahlungen beziehungsweise den Reisepreis direkt zurückzuerstatten. In Deutschland und den übrigen EU-Ländern gibt es eine solche Regelung bislang nicht.

Update: Anfang 2024 hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass die Mitgliedsstaaten auch nicht vorübergehend die Auszahlung in Form von Gutscheinen erlauben dürfen. Die Rückzahlung des Reisepreises muss also immer in Form von Geld und nicht nur als Gutschein erfolgen.

Deutsches Reiserecht verpflichtet zur Erstattung

Das deutsche Reiserecht, teils basierend auf der Pauschalreiserichtlinie der EU, sieht eine Pflicht zur Erstattung des Reisepreises beziehungsweise von geleisteten Anzahlungen vor, wenn der Veranstalter eine Reise von sich aus absagt.

Manche Reedereien erwähnen in den Info-E-Mails an die Kunden die Möglichkeit der Erstattung erst gar nicht, sondern bieten nur Umbuchungen an. Andere verstecken den Hinweis oder sagen gleich direkt, dass die Erstattung erst später kommen wird. So bietet TUI Cruise beispielsweise bis zum 30. April erst einmal nur Umbuchungen abgesagter Reisen an und ergänzt: „Eine Umbuchung kommt für Sie nicht infrage? Dann stornieren wir Ihre Buchung automatisch nach dem 30.04.2020 kostenfrei.“

Eigentlich muss diese Erstattung auch innerhalb von 14 Tagen erfolgen. Dieser knappe Zeitrahmen dürfte angesichts aktuell der enormen Fallzahlen ein wenig unrealistisch sein. Reedereien versuchen denn auch, die auf verschiedenste Weise möglichst hinauszuzögern – auch aus den oben erwähnten Gründen der Liquidität.

Möchten Sie eine Erstattung, fordern Sie den Reiseveranstalter beziehungsweise die Reederei dazu ausdrücklich auf, sicherheitshalber per Einschreiben und Rückschein. Online-Nachricht oder E-Mail lassen sich später kaum beweisen.

Sichern Sie sich ab. Lassen Sie sich gegebenenfalls von einem Anwalt oder einer Verbraucherzentrale beraten, um Ihre Rechte zu sichern. Aber verlangen Sie von Ihrer Reederei oder Ihrem Reiseveranstalter nichts Übermenschliches.

Kreuzfahrtschiffe auf der Suche nach einem Ausschiffungshafen

22. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Knapp drei Monate nach dem fast kompletten Shutdown der Kreuzfahrt hat mit der Artania auch das letzte Kreuzfahrtschiff, das noch Passagiere an Bord hatte, sein Ziel erreicht und die Passagiere nach Hause gebracht. Einige Kreuzfahrtschiffe fuhren lange Strecken ohne Hafenstopp bis Europa durch, andere irrten auf der Suche nach einem Ausschiffungshafen umher – lange mit ungewissem Ausgang.

Update: Am 20. April sind die (fast) letzten Kreuzfahrtschiffe in Häfen zur Ausschiffung angekommen: die Costa Deliziosa in Barcelona (und danach weiter nach Genua), die MSC Magnifica in Marseille sowie die Pacific Princess in Los Angeles. Das letzte Schiff, die Artania, wird am 31. Mai in Bremerhaven erwartet. Details dazu in unserem Beitrag „Endlich nach Hause: Ausschiffung für Passagiere der Costa Deliziosa und MSC Magnifica“.

Update: Nachdem am 8. Juni auch die Artania in Bremerhaven angekommen ist, auf der zuletzt noch acht Passagiere waren, beendet cruisetricks.de die Aktualisierung dieses Beitrags. Lesen Sie im Folgenden die Chronologie der Ereignisse, in der wir einige besonders schwierige, komplizierte oder dramatische Situationen herausheben. In einer Tabelle zeigen wir die Geschichte von zahlreichen Kreuzfahrtschiffen auf, die notgedrungenermaßen teils noch lange nach dem Shutdown mit Passagieren unterwegs waren.

In einer besonders dramatischen Lage befanden sich die Passagiere der **Zaandam** von Holland America Line. Auf dem Weg von Südamerika nach Norden, durch den Panamakanal mit Ziel Fort Lauderdale ist sie inzwischen dort angekommen. Vor Panama kam ihr die Rotterdam entgegen und lieferte Codiv-19-Testkits. Das Ergebnis: Es gab Codiv-19-Infektionen an Bord der Zaandam, vier Menschen sind verstorben. Details dazu lesen Sie in unserem News-Beitrag „Passagiere und Crewmitglieder mit grippeähnlichen Symptomen auf der Zaandam“, den wir dort weiter aktualisieren werden.

Ziemlich unsicher war die Situation zeitweise auch für die Passagiere der **Maasdam** und der Norwegian Jewel. Zunächst lag die Maasdam vor Hilo, Hawaii Island. Eigentlich sollten die Passagiere dann am 20. März in Honolulu ausschiffen dürfen. Doch die hawaiianischen Behörden widerriefen diese Genehmigung. Lediglich sechs Hawaiianer unter den Passagieren sowie zwei medizinische Notfälle durften die Maasdam in Honolulu verlassen. In der Nacht zum 21. März hat die Maasdam Honolulu mit Ziel San Diego verlassen. Auch die Celebrity Eclipse steuerte, von Südamerika kommend, San Diego an, wo letztlich dann auch die Ausschiffung stattfand. Die USA hatte eine Ausnahmeregelung für die Ausschiffung von Kreuzfahrten gewährt, die nach dem Kreuzfahrt-Shutdown in den USA von 15. März noch auf See waren.

Ergänzung: Ein nicht ganz untypisches Problem schildert Leser FrankM in den Kommentaren unter diesem Beitrag. Einigen Schiffen gelang es in den vergangenen Tagen nicht mehr, alle Passagiere in nur einem Hafen auszuschiffen. Weil die meisten Länder – vor allem auch in Europa – die Einreise von Ausländern verweigern, konnten beispielsweise in Marseille nur französische Staatsbürger ausschiffen, in Italien nur Italiener. So hingen zeitweise beispielsweise Südafrikaner auf der Costa Luminosa in Savona fest. Deutsche und Südamerikaner auf der Costa Pacifica dürfen bislang in Civitavecchia nicht von Bord.

Überblick: Kreuzfahrtschiffe mit langem Heimweg und schwieriger Suche nach Ausschiffungshäfen

Größere Schwierigkeiten, ihre Passagiere nach Hause zu bringen, hatten beispielsweise auch Kreuzfahrtschiffe, die in Südamerika unterwegs waren. Für sie waren Häfen in den USA die einzige realistische Hoffnung. Kreuzfahrtschiffe in der Region Südostasien, Neuseeland und Australien hatten ihre Hoffnungen auf Australien, wurden dort aber zuletzt enttäuscht: Ausschiffung verweigert.

In der folgenden Liste habe ich alle Kreuzfahrtschiffe zusammengefasst, die meiner Recherche nach zuletzt noch unterwegs waren.

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
Albatros	Transatlantik	auf direktem Weg von Singapur nach Bremerhaven, am 7. April morgens dort angekommen.
Amadea	Bremerhaven	Ankunft am 2. April
Amera	Transatlantik	kam auf direktem Weg von Manaus nach Bremerhaven, Ankunft am 5. April morgens
Arcadia	Atlantik	Ausschiffung in Kapstadt, Südafrika, verweigert; mit technischem Stopp in Durban; am 12. April morgens in Southampton angekommen
Artania	von Australien via Bali, Philippinen nach Bremerhaven	lag vor Fremantle, Australien, durfte am 26. März abends anlegen; sollte ursprünglich auf direktem Weg 28 Tage lang nach Bremerhaven fahren; am 25.3. wurden sieben Passagiere positiv auf Covid-19 getestet; nahezu alle Passagiere wurden am 29. März mit Vollcharter-Flugzeugen nach Deutschland ausgeflogen; 832 Passagiere und 515 Crewmitglieder an Bord, 199 Passagiere waren schon von Sydney aus nach Hause geflogen; weitere Details im Beitrag "Coronavirus-Verdacht auf der Artania vor Fremantle in Australien bestätigt"; 16 Passagiere, die auf eigenen Wunsch an Bord geblieben waren und mit dem Schiff nach Deutschland fahren wollen, wurden inzwischen in Hotels an Land untergebracht, das Schiff mit Crew für 14 Tage unter Quarantäne gestellt; 498 Besatzungsmitglieder an Bord. Acht Passagiere, die nicht fliegen können, durften nach Quarantäne an Land inzwischen zurück auf die Artania, die seit 18. April von Fremantle via Jakarta und Manila (zur Ausschiffung von Crew-Mitgliedern) auf dem Weg

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		nach Deutschland ist; Ankunft in Bremerhaven am 8. Juni.
Astor		auf direktem Weg von Durban nach Bremerhaven; am 12. April morgens angekommen
Azamara Pursuit	Miami, USA	seit 20. März von Valparaiso aus auf den Weg durch den Panamakanal nach Miami, Ankunft 29. März.
Britannia	Southampton	am 23. März in Southampton angekommen und Passagiere ausgeschifft
Celebrity Eclipse	San Diego, USA	in Punta Arenas am 10. März abgefahren, hat Valparaiso am 20. März nach einem Zwischenstopp zum Bunkern und Laden verlassen und wird am 30. März in San Diego erwartet, wo am 30. und 31. März die Ausschiffung für die meisten der rund 2.500 Passagiere erfolgt. Für 231 Passagiere ohne Einreiseberechtigung für die USA sollte die Celebrity Eclipse nach Puerto Vallarta in Mexiko weiterfahren - der Plan wurde inzwischen aufgegeben, nachdem bei mindestens einem Passagier, der in San Diego ausgeschifft ist, Covid-19 festgestellt wurde. Am 4. April durften Passagiere aus Brasilien, Kolumbien, Argentinien, Uruguay und Peru nach Brasilien ausfliegen, am 6. April flogen mexikanische Passagiere und Crewmitglieder nach Hause. Am 7. April haben alle Passagiere das Schiff verlassen, das nun auch nicht mehr im Hafen von San Diego liegt.
Columbus	via Suezkanal, Mittelmeer	fährt direkt nach Tilbury, Großbritannien; am 14. April in Tilbury angekommen.

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
Coral Princess	Miami	sowohl in Uruguay (Montevideo) als auch in Argentinien (Buenos Aires) und Brasilien (Rio de Janeiro) haben die Behörden jeweils eine eigentlich schon genehmigte Ausschiffung trotz nachgewiesener Flugbuchungen verweigert; Zwischenstopp am 24. März in Rio de Janeiro mit Ausschiffung für Passagiere, die einen direkten Heimflug von dort haben; 1.020 Passagiere und 878 Crewmitglieder an Bord; inzwischen wurden einige Passagiere und Crewmitglieder positiv auf Covid-19 getestet, zwei Menschen sind auf dem Weg nach Florida an Bord gestorben und ein weiterer, während er im Hafen auf die Ausschiffung wartete. Das Schiff ist am 4. April in Miami angekommen, die Ausschiffung hat in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Flügen begonnen. Zuletzt blieben 13 Passagiere an Bord, für die keine Heimflüge zu organisieren waren; sie müssen nun mit der Crew in einer 14tägigen Quarantäne-Zeit an Bord bleiben; das Schiff hat den Hafen von Miami verlassen. 13 Passagiere und mutmaßlich 878 Crewmitglieder an Bord; Ausschiffung der Passagiere fand nach Ablauf der Quarantäne mutmaßlich am 23. April statt (eine Quelle, die das bestätigt, gibt es leider nicht).
Costa Deliziosa	Mittelmeer	durfte am 16. März in Fremantle, Australien, lediglich rund 100 Passagiere ausschiffen; am 24. März in Mauritius angekommen, lag dort vor Anker und wurde betankt; am 25. März legte sie in Reunion zum Nachladen von Lebensmitteln an, drei Einheimische durften das Schiff verlassen, mussten sich aber in

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		Quarantäne begeben; 1.830 Passagiere und 899 Crewmitglieder an Bord; Costa sucht lt. einem offiziellen Statement einen italienischen Hafen, in dem die Ausschiffung von den Behörden zugelassen wird und sicher ist; technischer Stopp 14./15. April vor Malta; lag 16. bis 17. April auf Reede vor Marsala, Sizilien, ein Passagier mit Coronavirus-Verdacht (Tests inzwischen negativ) wurde ins Krankenhaus an Land gebracht. Ankunft in Barcelona am 20. April morgens für die Ausschiffung von 168 spanischen sowie einen Teil der französischen (110 von 419) Passagieren; Ausschiffung der übrigen Passagiere in Genua geplant, Ankunft am 21. April nachmittags, über Nacht dort vor Anker, am 22. April mittags am Terminal; lt. Nachrichtenagentur Ansa sollen am 22. und 23. April insgesamt 1.734 aussteigen; die Ausschiffung der übrigen Passagiere dauerte aber - abhängig von verfügbaren Flügen - wohl noch bis zum 3. Mai.
Costa Favolosa	St. Maarten	hat alle Passagiere auf Guadeloupe ausgeschifft, lag ab 21. März vor St. Maarten vor Anker; ist jetzt auf dem Weg nach Matanzas, Kuba.
Costa Luminosa	Savona	hatte Coronavirus-Fälle an Bord; nicht-italienischer Teil der Passagiere (639, davon 36 positiv getestet) durfte am 19./20. März in Marseille ausschiffen; verbleibende Italiener (718) sind in Savona ausgeschifft; italienischen Medien zufolge sind inzwischen alle Passagiere (und der größte Teil der Crew) ausgeschifft; 189 Passagiere, die mangels Flügen nicht nach Hause zurückkehren können, wurden demnach vorläufig in einer

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		isolierten Unterkunft in der Toskana untergebracht. Die letzten Passagiere konnten von dort aus erst Mitte Mai ihren Heimflug nach Mauritius antreten.
Costa Pacifica	Genua	viele nicht-italienischen Passagiere durfte am 19./20. März in Marseille ausschiffen; Italiener sind in Genua ausgeschifft; Deutsche und Südafrikaner mussten bis Civitavecchia weiterfahren; alle Passagiere wurden bis zum 26. März ausgeschifft; seit 27. März liegt das Schiff in La Spezia.
Costa Victoria	Civitavecchia	kommt aus dem Oman, durfte nirgends anlegen; am 21. März wurde eine positiv auf Covid-19 getestete Passagierin ausgeschifft, die restlichen Passagiere dürfen Medienberichten zufolge ihre Kabinen nicht mehr verlassen; inzwischen ist das Schiff in Civitavecchia angekommen, nachdem zwischenzeitlich Passagierbericht zufolge ursprünglich eine Ausschiffung am oder nach dem 28. April in oder nahe Venedig avisiert war; in Civitavecchia wurden die letzten deutschen Passagiere am 29. März nach Hause geflogen; spätestens am 1. April haben sämtliche Passagiere das Schiff wohl verlassen.
Greg Mortimer	Montevideo, Uruguay	kam aus der Antarktis liegt seit 27. März bei Montevideo, Uruguay, vor Anker; zwischenzeitlich gab es Erkältungssymptome bei einigen Passagieren und Crewmitgliedern, inzwischen wurde eine Person positiv auf Covid-19 getestet; alle Passagiere sind Medienberichten zufolge seit 22. März in ihren Kabinen isoliert; ein Passagier mit schweren Symptomen wurde in ein Krankenhaus an Land gebracht; 217

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		Passagiere an Bord; zuletzt war die Rede von 128 positiv getesteten Passagieren; 6 Menschen wurden ins Krankenhaus gebracht; 112 gesunde wie kranke Australier und Neuseeländer wurden am 11. April mit einem Sonderflug ausgeflogen; am 15. April wurden die verbleibenden 15 Passagiere, drunter 6 Amerikaner, nach Miami ausgeflogen; Europäer und Kanadier können von dort aus nach Hause geflogen werden. 80 Crewmitglieder bleiben an Bord unter Quarantäne, das Schiff soll nach Spanien fahren.
L'Austral	Südamerika	Ausschiffung in Valparaiso, Ushuaia und Montevideo verweigert; seit 22. März in Rio de Janeiro; Ausschiffung fand am 23. März statt
Le Boréal	Südamerika	lief am 22. März Montevideo an, mutmaßlich für einen technischen Stopp; Ankunft in Rio de Janeiro am 25. März; Ausschiffung am 26. März in Rio de Janeiro
Le Soléal	Tahiti	ist am 20. März Ausschiffung durfte offenbar direkt erfolgen, Passagiere sollten direkt zum Flughafen gebracht werden
Maasdam	San Diego	Ausschiffung in Hawaii wurde verweigert, fuhr am 21. März morgens weiter nach San Diego, USA; Ankunft am 26. März; Ausschiffung am 27. und 28. März; 834 Passagiere waren an Bord.
Marina	Miami	von Chile kommend ist die Marina am 23. März in Miami angekommen; Ausschiffung der Passagiere erfolgt.
MSC Fantasia	Lissabon	von Santos, Brasilien. kommend; Stopp in Lissabon am 22. März

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		angekommen, Die meisten der Passagiere wurden seit dem 23. März mit direktem Flughafentransfer ausgeschifft; zuletzt waren noch vor allem einige Argentinier und Kolumbianer an Bord, die inzwischen, teils mit Sondervisum, das Schiff verlassen und nach Hause fliegen konnten; der letzte Passagier ging am 2. April von Bord.
MSC Magnifica	Marseille	auf Weltreise, seit Mitte/Ende März aber ohne Hafenstopps; ist am 24. März in Fremantle an der australischen Westküste Betankung sowie Beladung mit Lebensmitteln; zunächst fuhr das Schiff Richtung Dubai, kehrte dann zunächst nach Fremantle zurück, nachdem die Behörden in Dubai die Genehmigung zur Ausschiffung zurückgezogen hatten; dann erneut Kurs auf Dubai, nun ist das Schiff wieder umgedreht und kreist erneut vor Fremantle; u.a. rund 600 deutsche Passagiere an Bord; 27. März: Das Schiff soll neuen Proviant und Treibstoff aufnehmen und dann (mit technischen Stopps zur Versorgung) direkt nach Europa fahren. Seit 29. März ist das Schiff wieder unterwegs, technischer Stopp am 6. April in Colombo, Sri Lanka, Fahrt durch Suez-Kanal am 14. April. Ankunft in Marseille am 20. April morgens, hier Ausschiffung aller Passagiere.
MSC Splendida	Genua	von Dubai, UAE, kommend; am 24. März in Marseille angekommen; bis zum 27. März waren alle Passagiere von Bord; deutsche Passagiere wurden hauptsächlich am 26. März mit Bussen nach München und Frankfurt gebracht; das Schiff ist seit 27. März in Genua.

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
Norwegian Jewel	Hawaii, USA	in Fiji, Neuseeland und Französisch Polynesien abgewiesen, am 23. März in Honolulu, Hawaii, angekommen; zunächst sollte hier nur Auftanken und Beladen erlaubt sein, dann fand aber am 23. und 24. März die Ausschiffung mit direktem Transfer zu gecharterten Maschinen am Flughafen statt. Ein Grund, warum die Norwegian Jewel die Passagiere ausschiffen darf ist, dass es offenbar ein mechanisches Problem am Schiffsantrieb gibt, das nur ohne Passagiere an Bord repariert werden kann; die Norwegian Jewel hatte knapp 1.700 Passagiere an Bord.
Norwegian Spirit	Südafrika	in mehreren Häfen im Indischen Ozean abgewiesen ist die Norwegian Spirit am 20. März in Kapstadt angekommen; Passagiere wurden vor allem am 22. und 23. März ausgeschifft und direkt zum Flughafen gebracht; die letzten 90 Passagiere wurden am 24. März ausgeschifft; es waren 1.759 Passagiere an Bord.
Ocean Atlantic	Montevideo, Uruguay	aus der Antarktis kommend; seit 24. März in Montevideo, Uruguay; Heimflug für die australischen Passagiere am 1. April.
Pacific Princess	Los Angeles / Long Beach	Die 111tägige Weltreise begann am 5. Januar in Fort Lauderdale und wurde am 12. März abgebrochen mit dem Ziel, die Passagiere so schnell wie möglich nach Hause zu bringen. Das Schiff wurde in Singapur, Thailand, Indonesien und Sri Lanka abgewiesen; ist am 21. März in Fremantle, Australien, angekommen; Ausschiffung mit direkter Eskorte zum Flughafen; 119 Passagiere die nicht fliegen können (109 aus medizinischen Gründen), bleiben an Bord;

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		Zwischenstopp zu Bunkern und Laden von Lebensmitteln in Melbourne am 28. März; Ziel Los Angeles mit technischem Zwischenstopp am 13. April in Honolulu, Hawaii, wo vier hawaiianische Passagiere das Schiff verlassen durften; Ankunft in Los Angeles / San Pedro am 20. April; Ausschiffung aller Passagier am 21. April.
Queen Mary 2	von Australien via Kap der Guten Hoffnung und Atlantik nach Southampton	hat die Weltreise abgebrochen und wohl die meisten Passagiere von Fremantle, Australien, nach Hause geflogen; jetzt auf dem Weg nach Southampton, wo sie am 15. April angekommen ist.
Queen Victoria	Transatlantik	hat die Weltreise abgebrochen und wohl die meisten Passagiere nach Hause geflogen; jetzt auf dem Weg nach Southampton, Ankunft 26. März
Roald Amundsen	Falklandinseln/Malvinas	in Chile abgewiesen; seit Tagen sucht Hurtigruten eine Möglichkeit, die Passagiere auszuschiffen und nach Hause zu bringen; am 25. März erreichte sie Port Stanley, auf den Falklandinseln/Malvinas; alle 378 Passagiere wurden offenbar am 26. März ausgeschifft.
Rotterdam	Fort Lauderdale, USA	war bereits in Puerto Vallarta, Mexiko, aufgelegt; kam der Zaandam zu Hilfe und hat vor Panama gesunde Passagiere aufgenommen; Ankunft in Fort Lauderdale, Florida, am 2. April, wo das Schiff am Nachmittag anlegen durfte. Inzwischen hat die Rotterdam die verbleibenden 53 Passagiere und Mitarbeiter von Fremdfirmen aufgenommen, die noch auf Heimflug-Gelegenheiten warten.

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
Scenic Eclipse	Montevideo	aus der Antarktis kommend; in Ushuaia und Buenos Aires abgewiesen; Ausschiffung am 26. März in Montevideo, Uruguay
Silver Explorer	Puerto Montt, Chile	liegt vor Puerto Montt, Chile, vor Anker. Am 18. März wurden lokalen Medien zufolge die 97 verbleibenden Passagiere in einer geheim gehaltenen Aktion nachts von Bord geholt und zum Flughafen gebracht, um Proteste und Blockaden im Hafen zu vermeiden.
Silver Shadow	Recife, Brasilien	steht seit 12. März vor Recife, Brasilien, unter Quarantäne, nachdem es mindestens einen bestätigten Coronavirus-Fall an Bord gab; am 22. März konnten lokalen Medien zufolge die letzten 102 Passagiere das Schiff verlassen; das Schiff mit Crew steht vorerst weiter unter Quarantäne.
Silver Spirit	Indischer Ozean	ist seit 20. März auf dem Weg von Darwin, Australien, nach Kapstadt, Südafrika, mit prognostizierter Ankunft 11. April; alle Passagiere spätestens in Darwin ausgeschifft.
Vasco da Gama	Australien	fuhr direkt nach Fremantle, Australien; Ankunft am 27. März; 798 Australier und 109 Neuseeländer an Bord; rund 200 Australier wurden am 30. März auf eine Ferieninsel vor Perth für 14 Tage unter Quarantäne gestellt, weitere 600 in einem Hotel in Perth; die Neuseeländer wurden am 29. März nach Hause geflogen; das Schiff fährt nun mit 552 Crewmitgliedern an Bord nach Europa, Ziel Tilbury, UK.
Zaandam	Fort Lauderdale, USA	lag vom 20. bis 21. März vor Valparaiso vor Anker; zuvor war ihre die zunächst avisierte Ausschiffung am 14. März in Punta

Kreuzfahrtschiff	Region/Hafen	Details
		Arenas verweigert wurde. Am 21. März hat das Schiff Kurs auf den Panamakanal (Durchfahrt am 30. März) und Fort Lauderdale genommen; Ankunft dort am 2. April, wo das Schiff am Nachmittag anlegen durfte; 1.243 Passagiere und 586 Besatzung an Bord; am 26. März wurden Covid-19-Infektionen diagnostiziert; weitere Details im Beitrag "Florida verweigert weitgehend die Aufnahme von Covid-19-Infizierten von Kreuzfahrtschiffen".

Schiffe mit positiv auf Covid-19 getesteten Passagieren

Die Passagiere der Artania hätten in Sydney die Wahl gehabt, nach Hause zu fliegen oder sich mit Abfahrt 18. März knapp einen Monat lang auf den Seeweg zu begeben. 832 Passagiere entschieden sich für die Seereise, 199 flogen nach Hause. Für letztere stellte sich das einige Tage später als die gute Entscheidung heraus. Denn am 25. März wurden sieben Passagiere der Artania in Fremantle positiv auf Covid-19 getestet. Alle weiteren Infos dazu in unserem News-Beitrag „Coronavirus-Verdacht auf der Artania vor Fremantle in Australien bestätigt“. Dort gibt es auch Aktualisierungen, sobald uns neue Informationen dazu erreichen. Update: Phoenix Reisen plant Heimflüge für alle Passagiere am 29. März mit vier Charterflugzeugen von Condor.

Sehr schwierig war die Situation auch für die Silver Explorer (vor Anker in Puerto Montt, Chile) und Silver Shadow (vor Recife, Brasilien). Auf beiden Schiffen gab es positiv auf Covid-19 getestete Passagiere, sodass sie unter Quarantäne stehen und die Passagiere bis auf Weiteres an Bord bleiben mussten. Inzwischen konnten die Passagiere beider Schiffe aber ausschiffen und nach Hause fliegen, Silver Explorer am 18. März, Silver Shadow am 23. März.

Für die Braemar, bei der bereits seit 10. März einige Passagiere und Crew-Mitglieder positiv auf Covid-19 getestet worden waren, ging eine längere Irrfahrt schließlich am 18. März zu Ende: Kuba zeigte sich von seiner menschlichen Seite und gestattete die Ausschiffung und Heimreise der 692 Passagiere nach Großbritannien. Ursprünglich sollte die Reise eigentlich schon am 12. März in Barbados enden.

Lange Seereisen für Phoenix-Passagiere

Besonders lange müssen sich viele Passagiere bei Phoenix Reisen gedulden. Wegen gesperrter Häfen fährt die Amera von Manaus rund 18 Tage lang direkt nach Hamburg. Die **Amadea** wird, via Panama-Kanal fahrend, am 1. April in Bremerhaven zurückerwartet. Die Albatros fährt von Singapur 18 Tage lang direkt nach Bremerhaven. Die Artania hätte sogar etwa 28 Tage nach Bremerhaven gebraucht.

Die **Albatros** musste eine Weile sogar fürchten, in Singapur nicht einmal frische Lebensmittel an Bord nehmen zu müssen. Passagierberichten zufolge hatte die Crew auf der Albatros sogar schon damit begonnen, vorsorglich die Lebensmittel zu rationieren. Letztlich erlaubte Singapur dann doch, das Schiff zumindest zu beladen und zu betanken.

Bei der **Amera** sollte es zunächst eine Ausschiffungsmöglichkeit in Manaus am Amazonas geben, die dann aber von einer Order des Gouverneurs vereitelt wurde. Neue Passagiere und Crew durften nicht mehr an Bord gehen und mussten wieder nach Hause fliegen. Jetzt befindet sich das Schiff auf der Reise nach Europa und wird am 4. April in Hamburg erwartet. Bei Oliver Asmussens Cruisstart.de finden Sie mehr Details zu den Wirrungen der Amera.

Passagiertausch auf See bei Columbus und Vasco da Gama

Etwas abenteuerlich gestaltet sich auch die Heimreise für Passagiere der Vasco da Gama und der Columbus von Transocean/CMV. Beide Schiffe waren im Raum Südostasien unterwegs. Um die Passagiere nach Hause zu bringen, entschloss sich CMV, die Columbus via Suez-Kanal direkt nach Tilbury in Großbritannien zu schicken, die Vasco da Gama nach Australien.

Zuvor aber mussten Passagiere und Gepäck entsprechend ihrer Heimat zwischen den beiden Kreuzfahrtschiffen getauscht werden. Eigentlich sollte das bei einem gemeinsamen Hafenanlauf im thailändischen Phuket stattfinden. Doch dann verweigerte Thailand den Anlauf. Also verlegte man den Passagiertausch, ebenso wie die Betankung und Nachschubversorgung in internationale Gewässer, zwölf Meile vor der thailändischen Küste.

239 Passagiere und über 500 Gepäckstücke wechselten so per Tenderboot von einem auf das andere Schiff. Jetzt sind Columbus und Vasco da Gama auf dem Weg nach Europa respektive Australien.

Die Columbus soll mit 907 Passagieren und 619 Besatzungsmitgliedern am 13. April in Tilbury ankommen. Für die Vasco da Gama mit 952 Passagieren und 552 Besatzungsmitgliedern ist die Ankunft in Fremantle bei Perth an der australischen Westküste am 27. März geplant. Update: Inzwischen ist klar, dass die Australier an Bord direkt nach der Ankunft für eine 14tägige Quarantänezeit auf die Ferieninsel Rottnest Island gebracht werden. Neuseeländische Passagiere werden zu ihren direkten Heimflügen eskortiert. Bis zu ihrem Flug müssen sie an Bord des Kreuzfahrtschiffs bleiben.

Die Vasco da Gama befand sich ursprünglich mit überwiegend australischen Gästen auf einer 49tägigen Reise von Singapur über Tilbury nach Kiel. Die Columbus war auf einer viermonatigen Weltreise.

Royal Caribbean verlängert Kreuzfahrt-Stopp um einen Monat bis einschließlich 11. Mai

25. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 13. April 2020

Royal Caribbean Cruises Ltd. hat im Rahmen der Coronavirus-Krise den Zeitraum, in dem alle Kreuzfahrten abgesagt werden, um einen Monat verlängert. Statt wie bislang bis 11. April steht der Betrieb der 54 Schiffe der Flotte nun bis zum 11. Mai still.

Zu Royal Caribbean Cruises gehören die Kreuzfahrtmarken Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara und Silversea Cruises. Die Wiederaufnahme der Kreuzfahrten soll dann – mit Ausnahme von Kanada und Alaska-Reisen – am 12. Mai beginnen.

Den Beginn der Alaska- und Kanada-Neuengland-Saison hat Royal Caribbean auf den 1. Juli verschoben. Bis dahin sind alle kanadischen Häfen für Kreuzfahrtschiffe geschlossen, sodass diese Reisen auch mit veränderten Routen ohne kanadische Häfen nicht möglich wären, ohne gegen den amerikanischen Passenger Vessel Services Act (PSA) zu verstoßen.

Für die jetzt abgesagten Kreuzfahrten bietet Royal Caribbean einen Gutschein für künftige Kreuzfahrten im Wert von 125 Prozent des gezahlten Reisepreises an. Wahlweise ist aber auch eine Erstattung von 100 Prozent möglich. Die Gutscheine („Future Cruise Credit“) sollen automatisch ab 30. April ausgestellt werden.

Carnival Corp. will für seine Kreuzfahrt-Marken mit insgesamt 104 Schiffen am Freitag, 27. März, Neuigkeiten bekannt geben. Mutmaßlich wird das größte Kreuzfahrtunternehmen der Welt dann ebenfalls weitere Reisen für mehrere Wochen absagen.

Coronavirus-Verdacht auf der Zaandam bestätigt

25. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 2. April 2020

In einer dramatischen Situation befand sich die Zaandam von Holland America Line vor der Küste Panamas. Am 22. März hatten sich 13 Passagiere und 29 Crewmitglieder mit grippeähnlichen Symptomen auf der Krankenstation des Schiffs gemeldet, inzwischen sind es insgesamt 138. Update: Inzwischen ist klar, dass es Covid-19-Infektionen auf der Zaandam gibt. Vier Personen sind an Bord der Zaandam gestorben. Das Schiff ist auf dem Weg nach Fort Lauderdale.

Update: Inzwischen hat die Zaandam den Panamakanal mit einer Ausnahmegenehmigung passieren dürfen und ist am 2. April in Fort Lauderdale angekommen. Weitere Details zur Entwicklung bei der Zaandam entnehmen Sie unserem aktuelleren Beitrag "Florida verweigert weitgehend die Aufnahme von Covid-19-Infizierten von Kreuzfahrtschiffen".

Holland America Line hatte am 22. März die Rotterdam in Fahrt gesetzt, um der Zaandam entgegenzukommen und Covid-19-Testausrüstung zu liefern. Die Rotterdam lag nach Ende ihrer vorerst letzten Kreuzfahrt mit 611 Crewmitgliedern vor Puerto Vallarta, Mexiko, vor Anker. Am 26. März erreichte sie Covid-19-Testkits die Zaandam. Bei ersten Tests wurden zwei Personen positiv auf Covid-19 getestet. Zu den vier Todesfällen macht Holland America Line als Gründen des Persönlichkeitsschutzes keine näheren Angaben.

Holland America Line transferiert nun gesunde Passagiere von der Zaandam auf die Rotterdam, wobei jeweils Gesundheitstests durchgeführt werden sollen. Ältere Passagiere über 70 sowie Bewohner von Innenkabinen werden dabei bevorzugt auf die Rotterdam gebracht. Sowohl auf der Rotterdam als auch auf der Zaandam müssen bis zur Ausschiffung alle Passagiere in ihren Kabinen bleiben. Atemschutzmasken wurden verteilt.

Für die Zaandam ist die Ausschiffung zunächst weiterhin für Fort Lauderdale vorgesehen. Auch die Rotterdam soll mit den übernommenen Passagieren nach Fort Lauderdale fahren. Die für den Panamakanal zuständigen Behörden hatte zunächst verlautbaren lassen, dass die Zaandam den Kanal nicht passieren dürfe. Der Kanal ist derzeit gesperrt für Schiffe mit Covid-19-Infektionen an Bord. Inzwischen hat der Panamakanal und das panamaische Gesundheitsministerium die Durchfahrt aus humanitären Gründen gestattet und die beiden Schiffe passieren den Kanal am 30. März.

Seit 14. März in Punta Arenas, Chile, hatte niemand mehr das Schiff verlassen. Dort sollte eigentlich die Ausschiffung und der Heimflug der Passagiere stattfinden. Das war von den Behörden dann aber letztlich verweigert worden.

Die Zaandam fuhr daraufhin von Punta Arenas nach Valparaiso weiter, wo sie vom 20. bis 21. März vor Anker blieb und Proviant, Treibstoff und von Passagieren regelmäßig benötigte Medikamente an Bord nahm. Seit 21. März fährt die Zaandam in nördliche Richtung entlang der chilenischen, peruanischen und bald der ecuadorianischen und kolumbianischen Küste.

Aktuelles Ziel der Zaandam ist Fort Lauderdale in Florida, wo die Ankunft für 30. März geplant ist. Auch die Ausschiffung soll dort stattfinden. Unklar scheint aber noch zu sein, ob beziehungsweise wann das Kreuzfahrtschiff den Panamakanal passieren darf. Holland America Line arbeitet nach eigenen Angaben daher auch an Alternativplänen.

Zuletzt befanden sich laut Holland America Line 1.243 Passagiere und 586 Crewmitglieder an Bord der Zaandam.

Corona-Zwangspause: Wo sind all die Kreuzfahrtschiffe jetzt?

29. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

„Destination nowhere“: Die Kreuzfahrt steht nahezu still. Aber wo sind jetzt eigentlich all die Kreuzfahrtschiffe? Längst nicht alle haben Platz in Häfen gefunden. Einige wenige sind noch unterwegs, aber die meisten liegen weltweit verteilt vor Anker. Ein Hotspot sind dabei die Bahamas.

Es sind wohl Bilder, wie sie in dieser Form vielleicht nie wiederzusehen sein werden: Da liegen zehn, zwölf Kreuzfahrtschiffe in Sichtweite zueinander vor Anker. Abends blasen die Brückenmannschaften reedereiübergreifend zur gleichen Zeit die Schiffshörner, um sich gegenseitig Mut zu machen und ein wenig Spaß zu haben.

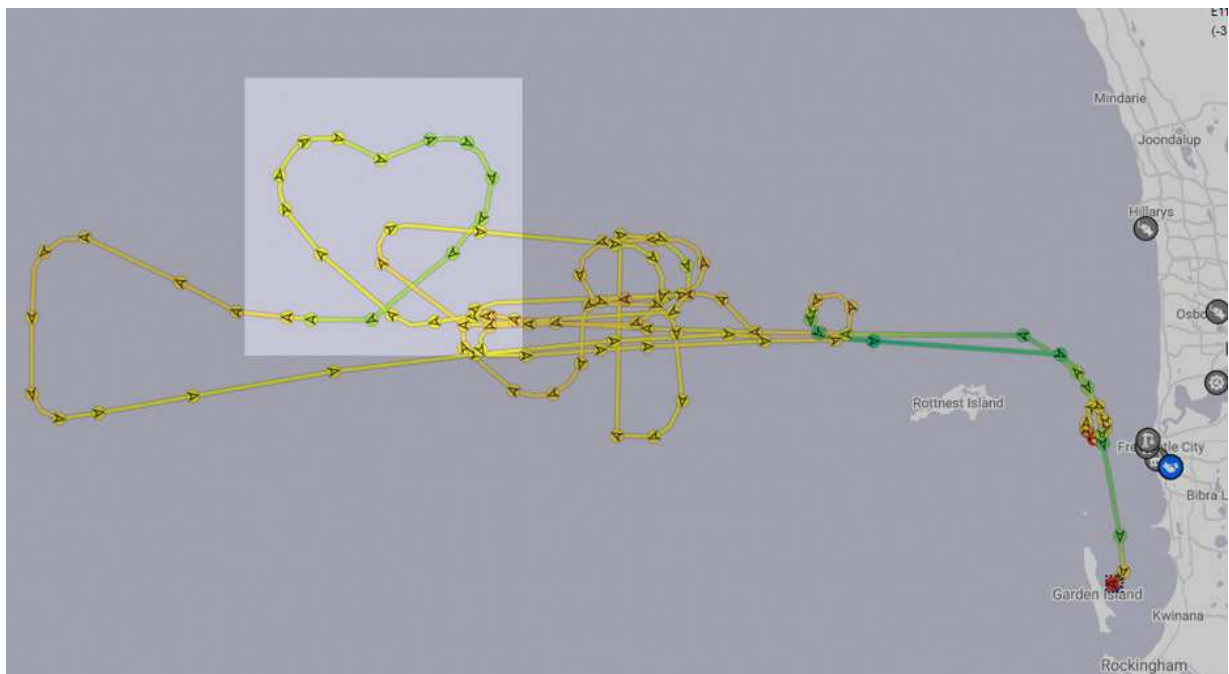
Liam L. Davison, Offizier auf einem der Oasis-Class-Schiffe von Royal Caribbean, schickt seine Drohne in die Luft und macht Aufnahmen von einer Ansammlung von Kreuzfahrtschiffen nahe Freeport auf den Bahamas, die man so wohl noch nie gesehen hat. Mit seiner freundlichen Genehmigung dürfen wir die Bilder hier zeigen.

Weil die meisten Kreuzfahrtschiffe im Winter in der Karibik unterwegs waren, sind auch jetzt die meisten in dieser Region. Viele Schiffe findet man verteilt über die Häfen im Süden der USA, vor allem Florida. Einige liegen in oder vor Tampa und selbst kleine Häfen wie Gulfport im Bundesstaat Mississippi sehen bei dieser Gelegenheit mal wieder ein Kreuzfahrtschiff.

Begehrte sind die Liegeplätze in Miami – nicht nur, weil der Kreuzfahrthafen dort die Liegegebühren vorübergehend ausgesetzt hat. Hier herrscht gerade ein ständiges Kommen und Gehen in einer Intensität, wie es selbst der größte Kreuzfahrthafen der Welt sonst nicht erlebt. Die Schiffe wechseln sich an den Liegeplätzen ab, um zwischendrin beispielsweise wieder neue Lebensmittel für die Crew zu laden – denn die ist in den meisten Fällen nach wie vor an Bord.

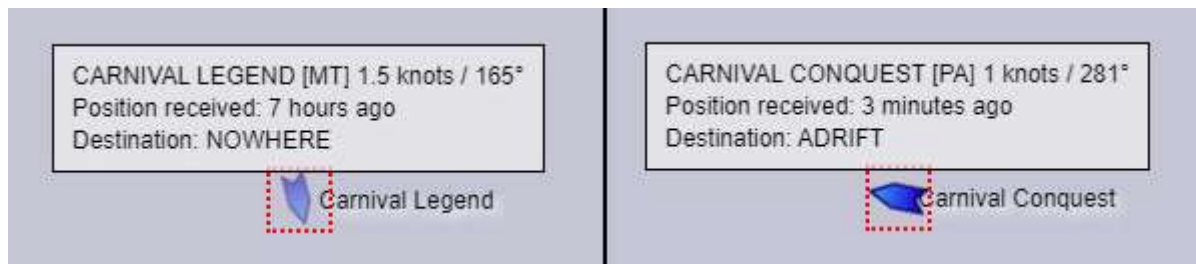
Marinetraffic: Schiffe beobachten mit kleinen Überraschungen

Den meisten dürfte Marinetraffic ein Begriff sein. Dennoch sei es erwähnt: Unter [marinetraffic.com](https://www.marinetraffic.com) lassen sich sämtliche Kreuzfahrtschiffe weltweit bequem orten. In der kostenlosen Version bleiben dabei nur die Kreuzfahrtschiffe verborgen, die fernab von Land beispielsweise gerade über den Atlantik oder durch den Indischen Ozean fahren und daher nur über Satelliten zu orten sind.



Herz-Kurs: Seabourn Encore vor Fremantle, Australien (Screenshot: [Marinetraffic.com](https://www.marinetraffic.com))

Auf Marinetraffic finden sich gelegentlich auch witzige Details – wie das Herz, das die Seabourn Encore am 27. März mit ihrer Fahrspur vor Fremantle virtuell ins Meer zeichnete, oder das gefahrene TUI-Logo der Marella Discovery 2 vor Montego Bay, Jamaika, vom 20. März – immerhin 16 nautische Meilen breit.



Zielangaben mit Unterhaltungswert ... (Screenshots: Marinetraffic.com)

Und wer sich die Zeit vertreiben will, checkt einfach einmal, welchen Zielhafen die Schiffe ins AIS-System eingegeben haben – bei der Carnival Legend beispielsweise zeitweise „nowhere“, bei der Carnival Conquest „adrift“. Immer wieder findet sich auch ein Schiff, das gerade in eine völlig Richtung fährt, als im AIS angegeben.

Große Ankerplätze in den Bahamas

Die Bahamas sind neben ihrer strategisch günstigen Lage noch aus einem anderen Grund als Warteposition für die Schiffe attraktiv. Die großen Reedereien haben hier ihre Privatinseln. Die nutzen sie derzeit, um der Crew etwa einmal wöchentlich die Gelegenheit zu bieten, von Bord zu gehen und sich die Füße zu vertreten.

Nieuw Amsterdam, Volendam und Zuiderdam von Holland America Line, Harmony of the Seas, Oasis of the Seas, Anthem of the Seas, Mariner of the Seas, Grandeur of the Seas von Royal Caribbean, Celebrity Edge und Celebrity Reflection liegen beispielsweise einträchtig nahe der Royal-Caribbean-Privatinsel Little Stirrup Cay (Coco Cay) vor Anker.

Etwas weiter nordwestlich reihen sich weitere Schiffe fast wie an einer Perlenkette an einem Ankerplatz auf: Die noch nicht einmal richtig in Dienst gestellte Scarlet Lady von Virgin Voyages, dazu die Carnival Horizon, von Princess Cruises die Crown Princess, Sky Princess und Regal Princess, von Royal Caribbean die Independence of the Seas, Symphony of the Seas und Explorer of the Seas.

Von Barbados über Dubai bis Hamburg

Weiter südlich in der Karibik finden sich die meisten Schiffe vor Barbados. Der Ankerplatz dort gibt unter anderem der Mein Schiff 2, AIDAperla und MSC Preziosa ein temporäres Zuhause. Vor allem kleinere Kreuzfahrtschiffe sind verteilt über die karibischen Inseln von Martinique über St. Maarten bis Jamaika.

In Europa sind dagegen relativ wenige Schiffe zu sehen – auch, weil große Häfen wie Barcelona keine Anläufe zulassen, auch nicht ohne Passagiere. Einige Schiffe finden sich beispielsweise in Genua, Savona, Civitavecchia oder Piräus und im Norden in Hamburg oder Bremerhaven.

Mit sechs bis sieben Schiffen recht voll ist der Hafen von Dubai, wo unter anderem die AIDAvita und die MSC Bellissima liegen.

Und wo sind die Kreuzfahrtschiffe der deutschen Reedereien?

Zu Stichtag 28. März haben wir die aktuellen Standorte der meisten deutschen Kreuzfahrtschiffe zusammengetragen. Sie wechseln allerdings gelegentlich die Positionen oder werden an einen anderen Platz verlegt. Wir bitten um Verständnis, dass wir diese Liste aus Zeitgründen nicht regelmäßig aktualisieren können. Taucht ein Schiff bei Marinetraffic nicht mehr dort auf, wo wir es hier verortet haben, findet sich das Schiff schnell durch eine eigene Suche.

Reederei/Schiff	Position am 28. März 2020
AIDA	
AIDAaura	Hamburg, Deutschland
AIDAbella	Piräus, Griechenland
AIDAblu	auf dem Weg nach Europa via Suezkanal
AIDAcara	Hamburg, Deutschland
AIDAdiva	auf dem Weg nach Europa, Transatlantik aus der Karibik
AIDAluna	Bridgetown, Barbados
AIDamar	Bremerhaven, Deutschland
AIDAmira	auf dem Weg nach Europa, am Atlantik von Kapstadt kommend
AIDAnova	Santa Cruz, Teneriffa, Spanien
AIDaperla	Bridgetown, Barbados
AIDAprima	Dubai, VAE
AIDAsol	Marseille, Frankreich
AIDastella	Las Palmas, Gran Canaria, Spanien
AIDavita	Dubai, VAE
FTI Cruises	
Berlin	auf dem Weg nach Europa, Transatlantik aus der Karibik kommend
Hansa Touristik	
Ocean Majesty	Chalkis, Griechenland

Reederei/Schiff	Position am 28. März 2020
Hapag-Lloyd Cruises	
Europa	auf dem Weg nach Barbados
Europa 2	Marseille, Frankreich
Bremen	Auckland, Neuseeland
Hanseatic Nature	auf dem Weg nach Hamburg, Transatlantik aus dem Panamakanal kommend
Hanseatic Inspiration	entlang der Westküste Südamerikas mit Ziel Barbados
Nicko Cruises	
World Explorer	auf dem Weg nach Portugal, Transatlantik, aus der Antarktis kommend
Phoenix Reisen	
Amadea	auf dem Weg nach Bremerhaven, Transatlantik aus der Karibik kommend
Albatros	auf dem Weg nach Bremerhaven, via Suezkanal von Singapur kommend
Amera	auf dem Weg nach Bremerhaven, Transatlantik vom Amazonas kommend
Artania	Fremantle, Australien
Deutschland / World Odyssey	auf dem Weg nach Bremerhaven, im Atlantik von Südafrika kommend
Plantours	
Hamburg	Setubal, Portugal (Werft)
Seacloud Cruises	
Sea Cloud	Bridgetown, Barbados
Sea Cloud II	Philipsburg, St. Maarten
TUI Cruises	
Mein Schiff Herz	Santa Cruz, Teneriffa, Spanien

Reederei/Schiff	Position am 28. März 2020
Mein Schiff 1	Bridgetown, Barbados
Mein Schiff 2	Bridgetown, Barbados
Mein Schiff 3	Santa Cruz, Teneriffa, Spanien
Mein Schiff 4	auf dem Weg nach Bremerhaven, aus dem Mittelmeer kommend
Mein Schiff 5	auf dem Weg nach Europa via Suezkanal
Mein Schiff 6	auf dem Weg nach Europa via Suezkanal

MSC setzt Kreuzfahrten bis 30. Mai aus, NCL und einige Carnival-Marken bis Mitte Mai, auch bei AIDA

30. März 2020 | zuletzt aktualisiert: 31. März 2020

MSC verlängert den globalen Kreuzfahrt-Stopp bis Ende Mai und plant einen Neustart jetzt ab 30. Mai. Carnival Cruise Line, P&O Cruises und Cunard pausieren bis Mitte Mai, ebenso wie Norwegian, Regent und Oceania. Royal Caribbean hatte den gleichen Schritt für seine vier Marken bereits vergangene Woche bekannt gegeben. Viking verlängert sogar bis 30. Juni.

Die weltweite Kreuzfahrt-Pause zieht sich offenbar weiter in die Länge. Nach und nach verlängern gerade eine Reederei nach der anderen den Zeitraum, für den alle Kreuzfahrten abgesagt werden. Am weitesten in die Zukunft geht dabei aktuell **MSC** mit einem Stopp für Reisen mit Starttermin bis 29. Mai. Zuvor hatte MSC bereits alle Kreuzfahrten bis 30. April abgesagt.

Am weitesten im Voraus storniert wieder **Viking** sowohl für Fluss- als auch Hochsee-Kreuzfahrten: Bis 30. Juni bleiben alle Schiffe ohne Passagiere. Viking war eine der ersten Reedereien, die Kreuzfahrten längerfristig abgesagt hatten.

Bei allen Marken der Carnival Corp. galten die Absagen bislang bis 9. April stillgelegt. **Carnival Cruise Line** verlängert nun bis 11. Mai. Da der große Umbau der Carnival Victory zur Carnival Radiance verschoben werden muss, hat Carnival außerdem die komplette Sommersaison des Schiffs bis 11. Juni abgesagt.

Bei **AIDA** variiert die Pause von Schiff zu Schiff und reicht von Ende April bis Mitte Mai.

Holland America Line und **Seabourn** pausieren Kreuzfahrten bis einschließlich Abfahrtstermin 14. Mai. **Cunard Line** lässt neue Kreuzfahrten frühestens nach dem 15. Mai wieder beginnen. **P&O Cruises** und **P&O Cruises Australia** fährt bis 15. Mai nicht, die **Pacific Aria** steht sogar bis 30. Juni still.

NCLH hat ebenfalls eine Verlängerung um einen Monat bekannt gegeben. Die Schiffe von **Norwegian Cruise Line**, **Oceania Cruises** und **Regent Seven Seas Cruises** bleiben demnach bis einschließlich 10. Mai außer Dienst. Bei NCHL waren bislang alle Reisen bis 11. April abgesagt worden.

Bereits vergangene Woche hatte Royal Caribbean Cruises Ltd. alle Kreuzfahrten bis einschließlich 11. Mai abgesagt. Das betrifft die Kreuzfahrtmarken **Royal Caribbean International**, **Celebrity Cruises**, **Silversea Cruises** und **Azamara**.

Derweil sind immer noch einige Kreuzfahrtschiffe mit Passagieren unterwegs. Zumeist aus entfernten Teilen der Welt, insbesondere Australien, fahren die Schiffe über lange Strecken lediglich mit Stopps zu Bunkern und Nachladen von Proviant zurück nach Europa oder in Häfen in den USA. Denn nahezu kein Land der Welt akzeptiert inzwischen das Ausschiffen von Kreuzfahrtpassagieren in seinen Häfen. Welche Kreuzfahrtschiffe aktuell noch unterwegs sind und wo noch Passagiere an Bord festsitzen, lesen Sie in unserem Beitrag "Kreuzfahrtschiffe auf der Suche nach einem Ausschiffungshafen".

Zwischen Fassungslosigkeit und Hoffnung: Persönliche Gedanken zu Kreuzfahrtschiff- Irrfahrten und Menschlichkeit in schweren Zeiten

1. April 2020

Während die Kreuzfahrtwelt weitgehend mit ihrem Stillstand beschäftigt ist und Kreuzfahrtbuchungen rückabwickelt, spielen sich auf den verbleibenden, zwangsweise noch fahrenden Schiffen, kleinere und größere Dramen ab. Erschütternde Szenen, wie ich sie mir in einer zivilisierten, aufgeklärten Welt des 21. Jahrhunderts eigentlich nicht mehr vorstellen wollte.

Der aktuelle Stillstand gibt mir am Rande des weltumfassenden Coronavirus-Wahnsinns die Ruhe, meine ganz persönlichen Gedanken aufzuschreiben und mich mit Errungenschaften unserer Zivilisation zu beschäftigen, die sich gerade in Luft aufzulösen scheinen. Aber es gibt auch Raum für Hoffnung ...

Das Verhältnis zwischen Reedereien, Ländern und Häfen erinnert mich gerade an das Chaos auf einem sinkenden Schiff in einem Katastrophenfilm: (Fast) jeder ist sich selbst der nächste, schubst lieber andere über die Reling als eine vielversprechende Position nahe dem Rettungsboot aufzugeben. Die Band spielt ein Lied von Solidarität und Zusammenhalt, aber kaum einer hört noch hin. Und ein paar wenige wachsen über sich hinaus und tun das

Richtige. Das sind zumeist solche, von denen man es am wenigsten erwartet hätte. Sie helfen, unterstützen und zeigen wahre Menschlichkeit.

Können wir danach eigentlich „weitermachen wie bisher“?

Der Chef einer großen Kreuzfahrtreederei hat gerade einen Blogbeitrag veröffentlicht, der sich am besten mit „erschütternd“ und „aufrüttelnd“ beschreiben lässt. So etwas ist außergewöhnlich für jemanden in dieser Position in einer von Marketing-Blabla geprägten Hochglanzwelt.

Der Blogbeitrag zwingt einen fast schon dazu, darüber nachzudenken, ob es nach der Coronakrise wirklich ein lapidares „Weitermachen wie bisher“ geben darf. Oder ob wir unser Selbstverständnis hinterfragen und ein paar ganz entscheidende Dinge in unserer Gesellschaft ändern sollten.

Orland Ashford ist President von Holland America Line. Unter anderem formuliert er in dem Blog-Beitrag: *„Die Situation mit Covid-19 ist eine der schwierigsten Prüfungen für die Mitmenschlichkeit. (...) Menschen die Tür vor der Nase zuzuschlagen, verrät unsere tiefsten, menschlichen Werte.“*

Was er damit mein, beschreibt er in dem Blog-Betrag ausführlich: Länder, die sich mehrfach weigern, Rettungshubschrauber zu schicken, um einen lebensbedrohlich erkrankten Passagier von der Zaandam auszufliegen. Länder, die sich weigern, mutmaßlich gesunde Passagiere einfach nur von Bord eines Schiffs gehen zu lassen, damit sie nach Hause fliegen können.

Das „nicht mein Problem“-Syndrom

„Wie haben es mit einem ‚nicht mein Problem‘-Syndrom zu tun“, schreibt Ashford. „Die internationale Gemeinschaft, die angesichts menschlichen Leids stets großzügig und hilfsbereit war, verschloss sich vor der Zaandam und überließ sie sich selbst.“ Schon zu einem Zeitpunkt, zu dem es auf der Zaandam noch keine Covid-19-Fälle gab, habe Peru dicht gemacht, ebenso Argentinien und die übrigen Häfen in Südamerika.

„Wiederholte Bitten um humanitäre Überlegungen wurden abgelehnt. Am 22. März (...) begannen einige Gäste und die Besatzung von grippeähnlichen Symptomen zu berichten. Trotz unzähliger, verzweifelter Bitten in den folgenden Tagen wurde uns verboten, schwerkranke Patienten in Krankenhäuser an Land zu bringen“, schreibt Ashford weiter.

Die Situation auf der Zaandam ist besonders dramatisch – schon weil an Bord vier Tote zu beklagen sind. Aber Holland America Line ist nur eine von vielen Reedereien, die von rigorosen Hafenschließungen, feindseliger bis kriegereischer Rhetorik lokaler Politiker und nationalistisch-egoistischem Verhalten von Ländern und Hafenbehörden betroffen sind.

Australische Navy gegen Kreuzfahrtschiffe?

In **Australien** beispielsweise erwog der Premierminister von Western Australia öffentlich, die Artania mit Militärgewalt aus dem Hafen von Fremantle bei Perth zu vertreiben, die dort mit Covid-19-infizierten Passagieren vor Anker lag. Hätte er die Befehlsgewalt über die Navy gehabt, hätte er es vermutlich auch getan. Und damit möglicherweise viele ältere Menschen in den Tod geschickt. Denn während einer längeren Schiffsreise über den Ocean hätten sie keine

adäquate medizinische Hilfe bekommen können. Aus vorgeblicher Sorge, es könnte vielleicht, eventuell jemand an Land infiziert werden, hätte dieser Mann sehenden Auges Menschen in den Tod geschickt. Ein besonders drastischer Fall des „not my problem“-Syndroms.

In **Fort Lauderdale** – bislang noch einer der wenigen offenen Häfen für Kreuzfahrtschiffe – wird öffentlich und unter Beteiligung des Gouverneurs von Florida (ein Republikaner) dagegen gewettert, dass kranke Passagiere der Zaandam den Einheimischen in Südfllorida Krankenhausbetten wegnehmen könnten. Das Schiff solle doch lieber woanders hinfahren. Man wolle nicht, dass Covid-19-Kranke hier abgeladen werden (wörtlich: „dumped“), die „noch nicht einmal in Florida zuhause“ seien.

Im Hafen von **Civitavecchia** sitzen Passagiere tagelang fest, unter anderem auf der Costa Victoria – wohlgermerkt einem Schiff unter italienischer Flagge. Der Bürgermeister der Stadt will am liebsten überhaupt niemanden an Land lassen. Der Erste Offizier der Costa Victoria, Massimo Castiello, wendet sich mit einem emotionalen Appell per Video an die Öffentlichkeit und bittet inständig darum, die Menschen doch von Bord seines Schiffes zu lassen: *„Wir wollen nach Hause zu unseren Lieben gehen, aber der Staat lässt uns mitten im Meer zurück.“*

Die französischen Behörden lassen in **Marseille** im Wesentlichen nur französische Staatsbürger von Bord der Costa Luminosa und Costa Pacifica. Nach dem „not my problem“-Prinzip schicken sie die Schiffe mit den Passagieren aus anderen Nationen weiter ins Ungewisse. Die Ausschiffung gelingt mit viel Mühe und Überzeugungsarbeit von Costa schließlich in Savona beziehungsweise in Genua und Civitavecchia.

Kuba und Panama zeigen Menschlichkeit

Dagegen öffnet sich das so vielfach geschmähte, kommunistische **Kuba** wie selbstverständlich für ein regelrecht mit dem Coronavirus verseuchtes Kreuzfahrt. Die Passagiere der Braemar durften dort am 19. März ausschiffen und nach Großbritannien nach Hause fliegen. Kuba schickt auch Ärzte nach Italien, um zu helfen. Und Kuba ist eine der wenigen Hoffnungen für Crew, die an Bord von Schiffen festsitzt, um vielleicht doch in absehbarer Zeit nach Hause zu ihrer Familie zu kommen.

Das ist humanitäres Handeln, unabhängig davon, welche Motivation man der kubanischen Regierung dabei unterstellen möchte.

Panama hebt aus humanitären Gründen seine Regeln für die Durchfahrt durch den Panamakanal auf und erlaubt der Zaandam die Reise – obwohl Covid-19-infizierte Passagiere an Bord sind. Solche Schiffe dürfen den Panamakanal derzeit eigentlich nicht passieren, weil physische Kontakte zwischen Schleusenmitarbeitern und Schiffsbesatzung nicht zu vermeiden ist.

„Aus diesem Anlass heraus hoffe ich, dass wir alle dem Beispiel unserer panamaischen Freunde folgen und unseren Nachbarn helfen werden“, schreibt Orlando Ashford m Schlussatz seines Blogbeitrags. Dem ist in seiner Schlichtheit und zugleich großen Tragweite kaum etwas hinzuzufügen.

Zerbrechende Freundschaften

Ein Insider der Kreuzfahrt-Branche berichtete Cruisetricks.de vergangene Woche in einem vertraulichen Gespräch: „Da zerbrechen gerade Freundschaften. Und es entstehen neue.“

Aber es geht um viel mehr als um Freundschaften oder geschäftliche Partnerschaften zwischen Reedereien und Häfen. Es geht um die Frage, auf wen man sich in Notsituationen verlassen kann. Die traurige Erkenntnis dabei lautet: Fast alle ducken sich weg und machen die Schotten dicht, wenn es auch nur annähernd brenzlich wird.

Nicht mehr Vernunft und Verstand, auch keine Menschlichkeit und nicht einmal mehr Lebensgefahr für Menschen spielt dann eine Rolle. Stattdessen ziehen sich Behörden auf das strikte Befolgen von Anweisungen zurück, egal wie wenig sinnvoll und zielführend sie im Einzelfall sind.

Richtig schändlich aber: Politiker gehen buchstäblich über Leichen, um aus der Coronakrise ihren eigenen Vorteil zu ziehen. Sie wollen am Ende als der Held dastehen, der sein Land oder seine Region heroisch gegen den virenversuchten Feind verteidigt hat. Das ist übrigens derselbe „Feind“, dem man auf der letzten Reisemesse in Berlin noch Honig ums Maul geschmiert hat, um den Tourismus anzukurbeln.

Was wir ändern sollten – sofort, nicht erst nach der Coronakrise

So schrecklich die Coronavirus-Krise ist und so schlimm sie vielleicht noch wird – ich habe Hoffnung, dass sie uns hilft, ein paar Dinge in unserer Gesellschaft zu verändern, vielleicht sogar übergreifend weltweit.

Ein italienischer Passagier sollte in Australien nicht weniger wert sein als zu Hause in Italien. Das Leben eines Deutschen in Peru darf nicht weniger bedeuten als das eines Peruaners in Lima. Ein Kellner aus den Philippinen ist ein genauso wertvoller Mensch wie ein brasilianischer Koch auf einem Schiff unter Bahamas-Flagge vor der Küste der USA. Es spielt überhaupt keine Rolle, ob ein Crew-Mitglied oder ein Passagier auf einem Kreuzfahrtschiff aus Indonesien, Brasilien oder Deutschland stammt – er will nach Hause zu seiner Familie und hat alles Recht darauf. Es ist unmenschlich, ihm das zu verweigern. Und es ist aberwitzig, einem Schwerkranken die nötige Hilfe zu verweigern, obwohl man sie leisten könnte.

Fangen wir endlich wieder an, in der Kategorie „Menschen“ zu denken, statt in Nationalitäten, Hautfarben oder Risikogruppen. Menschen sind immer gleich wertvoll, egal wo sie herkommen und wie krank sie vielleicht gerade sind. Wenn wir auch nur das aus der Coronavirus-Krise lernen, wäre schon enorm viel gewonnen.

Florida verweigert weitgehend die Aufnahme von Covid-19-Infizierten von Kreuzfahrtschiffen

2. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 3. April 2020

Die Lage vor der Küste Floridas spitzt sich dramatisch zu: Die US-Küstenwache will keine Rettungshubschrauber oder Boote mehr für die Evakuierung schwerkranker Passagiere oder Crew-Mitglieder von Kreuzfahrtschiffen schicken. Jedenfalls nicht, wenn sie unter einer anderen als der amerikanischen Flagge fahren, so wie nahezu alle Schiffe, die dort derzeit liegen.

Zahlreiche Kreuzfahrtschiffe liegen in der Region zwischen Südflorida und den Bahamas vor Anker, einige direkt vor Miami Beach. Auf diesen Schiffen sind keine Passagiere mehr an Bord, aber auf einigen gibt es Coronavirus-Fälle bei der Crew.

Die Unternehmenszentralen der meisten dieser Schiffe der Reedereien wie NCL, Carnival oder Royal Caribbean sind zwar in Florida. Die Schiffe selbst fahren unter der Flagge der Bahamas. Und genau dorthin verweist die US-Küstenwache die Reedereien nun. Man solle erst auf den Bahamas im Hilfe ersuchen. Erst wenn vom Flaggenstaat keine Hilfe möglich sei, solle man sich wieder an die US-Küstenwache wenden.

Zudem spricht die Küstenwache davon, Schiffe mit mehr als 50 Menschen an Bord auf unbestimmte Zeit zu isolieren. Kranke sollten in den Bordhospitälern versorgt werden und Reedereien sollten sich um entsprechende medizinische Ausrüstung und Material kümmern.

Begründet werden die neuen Maßnahmen damit, dass die medizinischen Einrichtungen in Florida zunehmend ausgelastet sind.

Sonderfall Zaandam: Covid-19-infizierte Passagiere an Bord

Die Zaandam (Upd.) mit zahlreichen Covid-19-infizierten Passagieren am 2. April in Fort Lauderdale, wo sie am Nachmittag anlegen durfte. Medienmeldungen zufolge wurden 14 schwerkranke Menschen vom Schiff in Krankenhäuser gebracht.

Die Ausschiffung zu den Heimflügen für 1.211 gesunde Passagiere von der Zaandam und Rotterdam sollen am 3. und 4. April stattfinden. Die Passagiere sollen dafür mit Bussen zu gecharterten Flugzeugen direkt aufs Rollfeld gebracht werden. Die Flüge gehen nach Toronto, Atlanta, San Francisco, Frankfurt und am 4. April nach London.

Acht Passagiere und Crewmitglieder waren zuvor explizit positiv auf Covid-19 getestet worden. Insgesamt zeigen aber laut Holland America Line 97 Passagiere sowie 136 Crewmitglieder entsprechende Symptome. Sie seien an Bord isoliert.

An Bord des Schiffs befinden sich laut Holland America Line 442 Passagiere und 603 Crewmitglieder. Auf der Rotterdam, die nach entsprechenden Gesundheitstests vor Panama einen Teil der Passagiere übernommen hatte, sind 808 Passagiere und 583 Crewmitglieder. Sie ist ebenfalls auf dem Weg nach Fort Lauderdale. Zu den Passagieren beider Schiffe zählen 311 Amerikaner, davon 52 aus Florida.

Die Zaandam fährt unter niederländischer Flagge. Hätte sie Hilfe von ihrem Flaggenstaat anfordern müssen, wären dafür in erreichbarer Nähe lediglich die Karibik-Inseln Bonaire, St. Eustatius und Saba in Frage gekommen. Curacao, Aruba und St. Maarten sind dagegen eigene Staaten und gehören lediglich zu Königreich der Niederlande, sind also nicht Teil des Flaggenstaates Niederlande.

Laut Carnival Corp., der Muttergesellschaft von Holland America Line, hat Mexiko die Evakuierung zweier Patienten verweigert. Bereits zuvor haben auch Peru, Ecuador, Kolumbien, Martinique, Kuba, Guadeloupe und Barbados einen Anlauf der Zaandam in ihren Häfen untersagt.

Zunächst war unklar, ob die Zaandam in Fort Lauderdale überhaupt würde anlegen dürfen. Als Alternative stand im Raum, dass sie vor Südflorida hätte vor Anker gehen und die Covid-19-Patienten hätte an Bord behandeln müssen, solange das möglich ist und nur Schwerstkranke hätte an Land bringen dürfen. So hätten es die neuen Regeln der Behörden vorgesehen. In jedem Fall muss sich Holland America Line wohl um private Rettungswege kümmern, weil die US-Küstenwache den Transport nicht wie sonst üblich durchführt.

Der Gouverneur von Florida, Ron DeSantis, hatte grundsätzliche Bereitschaft signalisiert, die Zaandam anlegen zu lassen und die Erkrankten aufzunehmen. CNN zitiert DeSantis aber auch mit den Worten: „Meine Sorge ist, dass wir so hart daran gearbeitet haben, um sicherzustellen, dass wir im Falle eines Covid-19-Ereignisses genügend Platz in den Krankenhäusern haben, dass wir nicht wollen, dass diese wertvollen Betten wegen des Kreuzfahrtschiffes belegt werden.“ Und weiter: „Wie sind bereit, Bürger Floridas aufzunehmen, die sich an Bord befinden.“

Sowohl US-Präsident Donald Trump als auch der Bürgermeister von Fort Lauderdale, Dean Trantalis, sagten CNN, dass Menschen, die intensivmedizinische Behandlung benötigten, an Land behandelt werden sollen und man die entsprechenden Voraussetzungen dafür schaffen werde.

Coral Princess steuert ebenfalls Fort Lauderdale an

Die Coral Princess steuert derzeit ebenfalls Fort Lauderdale an, wo sie am 4. April ankommen soll. Sie hat ebenfalls noch Passagiere an Bord und meldet Fälle von Erkältungssymptomen. Einige von Ihnen seien positiv auf Influenza getestet worden. Update: Inzwischen wurden auch erste Tests auf Covid-19 vorgenommen. 12 von 13 Proben von Passagieren mit Erkältungssymptomen fielen positiv aus.

An Bord der Coral Princess befinden sich 1.020 Passagiere und 878 Crewmitglieder. Das Schiff kommt aus Südamerika. Die Ausschiffung der Passagiere wurde sowohl von Argentinien in Buenos Aires als auch Brasilien in Rio de Janeiro jeweils kurzfristig verboten, obwohl für die Passagiere sogar konkrete Flugbuchungen nachgewiesen worden waren. In Buenos Aires konnten immerhin einige wenige Passagiere von Bord gehen.

Sydney zwingt Kreuzfahrtschiffe zum Verlassen der Region

3. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 7. April 2020

In Sydney eskaliert die Haltung der Behörden gegenüber Kreuzfahrtschiffen. Die Polizei hat die Pacific Explorer sowie die Carnival Splendor angewiesen, den Hafen zu verlassen. Beide Schiffe haben Crew, aber keine Passagiere mehr an Bord. Die unter britischer Flagge fahrende

Pacific Explorer von P&O Australia hat ihren Basishafen in Sydney. Entsprechend harsch fiel die Reaktion der Reederei auf den Rauswurf aus.

Sture Myrmell, President von P&O Australia, sagte lokalen Medien, es sei ein beispielloser Vorgang, eine australische Reederei anzuweisen, Australien zu verlassen. Es gebe keinerlei Infektionen an Bord der Pacific Explorer. Weder Crewmitglieder noch Passagiere seien während der vergangenen Wochen positiv auf Covid-19 getestet worden. P&O Australia sei die einzige Reederei, die ihr Hauptquartier in Australien habe. Das Unternehmen sei in der Region bereits seit 88 Jahren aktiv.

Der Police Commissioner von New South Wales, Mick Fuller sagte: „Jedes Kreuzfahrtschiff, das ausläuft, sehe ich als einen Sieg für NSW.“ Ihm zufolge befinden sich derzeit noch 8.500 Menschen an Bord von insgesamt acht Kreuzfahrtschiffen vor New South Wales, denen das Anlaufen von Sydney verweigert worden sei. Keines von diesen Schiffen hat Passagiere an Bord.

Nach der Pacific Explorer und der Carnival Splendor müssen am Sonntag, 5. April, weitere Kreuzfahrtschiffe die Gewässer vor New South Wales verlassen. Sie sollen nun betankt und mit Lebensmitteln versorgt und dann zum Verlassen Australiens aufgefordert werden.

Immerhin schlägt der Chef der Border Force Michael Outram in einem Punkt vernünftige Töne an: Man werde keine Menschen in Gefahr bringen. Für Schiffe, auf denen Covid-19-Infektionen bekannt sind, soll medizinisches Personal an Bord gehen, um die Situation zu klären und festzustellen, unter welchen Bedingungen die Schiffe australische Gewässer verlassen können.

The Guardian zitiert Outram mit den Worten: „Wenn die Schiffe keinen Grund haben, sich in unseren Gewässern aufzuhalten und wenn es der Besatzung gut geht, müssen sie sich von hier wegbewegen.“

Gewerkschaften befürchten humanitäre Katastrophe für die Crewmitglieder an Bord

Neben Australien verweigern auch die meisten anderen Länder der Welt den Crew-Mitgliedern von Schiffen während der Corona-Krise die Ausschiffung und Heimreise. Über die zunehmend harte Linie der Behörden in Florida haben wir bereits berichtet. Aktuell mehr für den Frachtverkehr als für die Kreuzfahrt ein zunehmendes Problem: Auch neue Crew-Mitglieder können nicht an Bord gehen. Teils laufen bei der Besatzung Lizenzen aus, die sie derzeit nicht erneuern können. Ersatzpersonal mit gültiger Lizenz kann aber nicht an Bord kommen.

Die International Transport Workers' Federation und andere Seefahrer-Gewerkschaften schlagen schon seit vielen Tagen Alarm. Sie befürchten eine humanitäre Katastrophe auf den Schiffen – insbesondere dort, wo es bereits Covid-19-Fälle unter den Crew-Mitgliedern gibt. Auf mindestens drei Kreuzfahrtschiffen, die derzeit vor der Küste Australiens liegen, sind Covid-19-Fälle bekannt.

Laut Financial Times haben sich mehrere Reedereien der Anweisung der NSW-Behörden widersetzt, die Schiffe zum Verlassen australischer Gewässer verlangt hatten. Sie fordern die Regierung von Australien der Hauptstadt Canberra auf, bei der Rückführung der Crew in ihre

Heimatländer zu helfen. Zuvor hatte die Polizei von NSW alle Kreuzfahrtschiffe aufgefordert, Sydney sofort zu verlassen und in ihre Heimathäfen zu fahren, statt zu riskieren, dass „Krankenhäuser in NSW mit Covid-19-Patienten geflutet“ würden. Australiens Innenminister Peter Dutton erhebt den Vorwurf, einige Reedereien hätten über den Gesundheitszustand von Passagieren an Bord ihrer Schiffe gelogen.

P&O Australia hat unterdessen beschlossen, nach Indonesien und zu den Philippinen zu fahren, um die dort beheimateten Crew-Mitglieder nach Hause zu bringen. Auch die Sun Princess und die Seas Princess von Princess Cruises schließen sich bei dieser Aktion an.

Harte Linie, um eine Wiederholung des Debakels um die Ruby Princess zu verhindern

Der Rauswurf der Pacific Explorer aus Sydney, wo das Schiff zuletzt am White Bay Cruise Terminal lag, ist der bisherige Höhepunkt einer Entwicklung, die nach dem Anlauf der Ruby Princess am 20. März begann. Obwohl bekannt war, dass es an Bord der Ruby Princess Covid-19-Verdachtsfälle gab, durften die Passagiere unkontrolliert ausschiffen. Zwei Behörden schieben sich nun gegenseitig die Schuld daran zu, dass diese Passagiere wohl für eine wesentliche Verbreitung des Virus in Australien verantwortlich sind.

Mehr als 400 Covid-19-Fälle in Australien wurden mit dem Kreuzfahrtschiff in Verbindung gebracht. Das sind etwa zehn Prozent aller aktuellen Infektionen. Die Border Force sagt, es sei der Fehler von NSW Health gewesen, keine Tests an Bord der Ruby Princess durchzuführen und das Risiko als niedrig einzustufen. NSW Health beschuldigt die Border Force, die Passagiere ungehindert an Land gelassen zu haben. Die Regierung von New South Wales und auch die Regierung von Western Australia fahren nun verspätet eine harte Linie gegenüber Kreuzfahrtschiffen – wohl auch, um durch Härte von ihren eigenen Fehlern abzulenken.

Inzwischen hat allerdings auch die Mordkommission der Polizei von New South Wales Ermittlungen aufgenommen. Sie soll klären, ob der Kapitän der Ruby Princess und die Verantwortlichen der Reederei die Behörden ausreichend über die Situation an Bord und mögliche Infektionsfälle informiert haben.

Kreuzfahrtschiffe im Südwesten Australiens

Die Pacific Explorer ist seit ihrem Rauswurf aus Sydney am 2. April mit unbestimmtem Ziel in Richtung Norden entlang der australischen Ostküste unterwegs. Sie fährt mutmaßlich nach Gladstone an der Ostküste Australiens. Dorthin ist auch die Carnival Splendor unterwegs. Die übrigen zwei Schiffe von P&O Australia liegen in Brisbane (Pacific Dawn) und Adelaide (Pacific Aria).

In Gladstone liegt bereits die Queen Elizabeth von Cunard Line vor Anker. Auf dem Weg dorthin sind aktuell auch die Carnival Spirit und Sun Princess.

Im Hafen von Sydney vor Anker liegt derzeit noch die Spectrum of the Seas von Royal Caribbean International vor Anker. Außerhalb des Hafens liegen die Ruby Princess, Radiance of the Seas, Voyager of the Seas, Ovation of the Seas und Celebrity Solstice.

USA verlängern Kreuzfahrt-Verbot für die USA bis 24. Juli

10. April 2020

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat die „no sail order“ für Kreuzfahrtschiffe um 100 Tage verlängert. Das bedeutet ein faktisches Kreuzfahrt-Verbot mit Anlauf amerikanischer Häfen bis 24. Juli, da die Anordnung am 15. April in Kraft treten soll.

Die neue Anordnung gilt für alle Passagierschiffe mit mindestens 250 Menschen (Passagiere und Crew) und Übernachtungsmöglichkeit an Bord, die unter US-Jurisdiction fallen – einfach formuliert: Kreuzfahrtschiffe, die US-Häfen anlaufen oder sich in amerikanischen Gewässern befinden. Direkt betroffen sind davon vor allem Karibik-Kreuzfahrt, aber auch die Fahrtgebiete an der Westküste, Alaska, Hawaii sowie an der Ostküste Neuengland und Kreuzfahrten zu den Bermudas und Bahamas.

Nicht betroffen sind von der Verlängerung dagegen Reedereien mit sehr kleinen Kreuzfahrtschiffen. Das sind insbesondere Alaska Dream Cruises, American Cruise Lines, Blount, Lindblad Expeditions und Uncruise Adventures.

Die aktuelle Anordnung der CDC (Centers for Disease Control and Prevention) verlängert die „no sail order“ vom 14. März, in der Kreuzfahrten zunächst für 30 Tage untersagt wurden. Diese Anordnung folgte einen Tag, nachdem zahlreiche US-Reedereien sich bereits eine freiwillige Aussetzung der Kreuzfahrten für 30 Tage auferlegt hatten, die sie erst kürzlich um weitere 30 Tage verlängert hatten.

Update: Ursprünglich hatte die CDC offenbar sogar eine Verlängerung um 120 Tage geplant, war aber von der Regierung angewiesen worden, einen kürzeren Zeitraum zu bestimmen und eine explizite Warnung für mögliche, weitere Verlängerungen aus dem Text der Verordnung zu entfernen.

Ein früherer Neustart als Mitte Juli wäre nach der neuerlichen Anordnung der CDC für Kreuzfahrten ab oder bis US-Häfen nur möglich, wenn der Gesundheitsnotstand in den USA aufgehoben würde oder die CDC ihre Vorschriften vor diesem Termin abschwächen würde.

Über die bisherige Anordnung hinaus verlangt die CDC von den Reedereien außerdem einen sehr umfangreichen Hygiene-Plan zur Verhinderung von Neuinfektionen an Bord der Schiffe. Dieser Plan muss bereits bis zum 16. April vorgelegt werden.

Die CDC betont, dass die Anordnung, sowohl Crew und Passagiere vor der Ansteckung mit Covid-19 schützen soll, als auch die Menschen im Umfeld der jeweiligen Kreuzfahrthäfen.

Clia reagiert ungehalten auf CDC-Anordnung

Ungewöhnlich harsch ist die Reaktion des Interessenverbandes der Kreuzfahrtreedereien Clia auf die neue CDC-Anordnung. Insbesondere die ausführliche Begründung der CDC stößt der Clia offenbar auf. Der Verband weist auf die wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzfahrtindustrie für Umsätze und Arbeitsplätze in den USA hin. Vor allem aber weist er

den von der CDC erhobenen Vorwurf zurück, Kreuzfahrtschiffe hätten wesentlich zur Verbreitung des Coronavirus in den USA beigetragen. Nur weil die Kreuzfahrtschiffe eine höhere Medienaufmerksamkeit bekommen hätten, dürfe man daraus nicht schließen, dass sie auch stärker an der Verbreitung des Virus' beteiligt gewesen seien als vergleichbare Einrichtungen an Land, schreibt die Clia in ihrem Statement.

Verschärfte Regeln schon vor neuer „no sail order“

Zuletzt hatten die USA auch die Regeln verschärft, nach denen Passagiere nach Hause fliegen durften. Seitdem dürfen nur noch speziell gecharterte Flugzeuge eingesetzt werden, eine Heimreise in Linienmaschinen ist ebenso wenig zulässig wie eine Unterbringung in einem Hotel. 13 Passagiere der Coral Princess müssen daher an Bord des Kreuzfahrtschiffs bleiben und zusammen mit der Crew eine 14tägige Quarantäne durchhalten.

Derzeit befinden sich laut CDC 20 Kreuzfahrtschiffe in amerikanischen Gewässern vor Anker oder in Häfen, auf denen es Covid-19-Infektionen oder Verdachtsfälle bei Crew-Mitgliedern gebe. Etwa 100 Kreuzfahrtschiffe befänden sich insgesamt noch in den Gewässern an der Ost- und Westküste der USA sowie an der Küste zum Golf von Mexiko. Annähernd 80.000 Crew-Mitglieder seien immer noch an Bord dieser Schiffe.

Die „no sail order“ der CC umfasst das Verbot, Passagiere oder Crew auszuschiffen oder neu auf die Schiffe zu bringen. Lediglich mit der US-Küstenwache abgestimmte und genehmigte Ausnahmen seien möglich. Nahezu jede Aktivität eines Kreuzfahrtschiffs innerhalb amerikanische Gewässer muss mit der Küstenwache abgestimmt werden, beispielsweise auch das Verlegen eines Schiffs zu einem anderen Ankerplatz oder die Ladung von Lebensmittelvorräten.

Die US-Regierung sei aber weiterhin bereit, so ein CDC-Statement, Crew-Mitglieder in medizinischen Notfällen von dem Schiffen zu evakuieren.

Holland America Line, Princess Cruises: Absagen bis 30. Juni, komplette Alaska-Saison stark eingeschränkt

15. April 2020

Holland America Line, Seabourn und Princess Cruises sagen in Folge der verlängerten No-Sail-Order der CDC weltweit alle Kreuzfahrten bis einschließlich 30. Juni ab. HAL und Princess setzen außerdem einen Großteil der Alaska-Saison 2020 aus. Nur jeweils zwei Schiffe bleiben diesen Sommer in der Region.

Von jeweils sieben Kreuzfahrtschiffen in Alaska bleiben bei Holland America Line und Princess Cruises für die 2020er-Sommersaison nur je zwei: Eurodam, Ruby Princess und Emerald Princess ab Seattle und Koningsdam ab Vancouver. Außerdem stellen die beiden Reederei den kompletten Betrieb für ihre Lodges am Denali-Nationalpark, die kombinierten Cruise-Tours an Land sowie die Zugstrecke und den Busverkehr zwischen Denali-

Nationalpark, Anchorage und Seward ein. Seabourn behält die Alaska-Kreuzfahrten ab 1. Juli vorerst im Programm.

Die neuerliche Absagewelle wird vor allem durch die verlängerte „no sail order“ der US-Gesundheitsbehörde CDC angestoßen. Holland America Line und Princess Cruises gehen aber darüber hinaus und sagen die Reisen auf sämtlichen Schiffen weltweit ab. Zuvor hatte schon Carnival Cruise Line alle Kreuzfahrten ab amerikanischen Häfen bis Ende Juni abgesagt – wobei nahezu sämtliche Carnival-Schiffe ihren Basishafen ohnehin in den USA haben.

Interessanter Randaspekt: Möglicherweise spekulieren die Reedereien auf eine frühere Lockerung der CDC-Anweisung. Denn die "no sail order" gilt eigentlich bis einschließlich 23. Juli und betrifft alle US-Häfen. Abgesagt wurden Kreuzfahrten bislang von mehreren Reedereien aber nur bis Ende Juni. Ursprünglich sollte die CDC-Anweisung sogar noch 20 Tage länger gelten, wurde aber durch Order der US-Regierung verkürzt.

Absagen von Reisen bis mindestens Ende Juni mit US-amerikanischen Häfen auf der Fahrtroute sind auch bei weiteren großen Kreuzfahrt-Unternehmen wie Norwegian Cruise Line Holdings, Royal Caribbean Cruises Ltd. und MSC zu erwarten.

Ebenfalls weitere Reisen abgesagt hat unterdessen auch Phoenix Reisen. Dort geht erst einmal bis Anfang Juni nichts mehr. AIDA führt nach aktuellem Stand bis 31. Mai nicht. Bei TUI Cruises sind je nach Schiff die Kreuzfahrten Ende April bis Mitte Mai abgesagt.

Stundung bei Exportkrediten in Europa soll Kreuzfahrt-Reedereien und Werften stützen

15. April 2020

Deutschland, Frankreich, Finnland, Italien und Norwegen gewähren Kreuzfahrt-Reedereien ein Jahr Aufschub bei der Schuldentilgung für Kreuzfahrtschiffneubauten, die mit staatlichen Exportkredit-Garantien abgesichert sind. Damit soll Liquiditätskrisen bei den Reedereien vorgebeugt und negative Auswirkungen für die europäischen Werften und deren Zulieferer vermieden werden.

Es bestehe die Gefahr, dass aufgrund fehlender Liquidität bei den Kreuzfahrt-Reedereien auch Schiffsbestellungen storniert und Neubau-Investitionen verschoben würden, schreibt das Bundeswirtschaftsministerium in einer Pressemitteilung. Allein Deutschland sichere aktuell Zahlungsverpflichtungen für Finanzierungen von in Deutschland gefertigten Kreuzfahrtschiffen in Höhe von rund 25 Milliarden Euro ab.

Insbesondere um das finanzielle Risiko beim Bau von Kreuzfahrtschiffen jeweils für die heimischen Werften und damit das Risiko von Arbeitsplatzverlusten zu begrenzen, werden Kredite für die Reedereien zur Finanzierung von neuen Schiffen über eine Kreditsicherung abgesichert. In Deutschland geschieht dies beispielsweise über Euler Hermes mit staatlichen Garantien. Die Tilgung dieser Kredite durch die Reedereien kann nun auf Antrag für ein Jahr ausgesetzt werden.

An dem Programm beteiligen sich alle europäischen Ländern mit einer größeren Werftindustrie, die im Kreuzfahrtschiffbau engagiert ist: Deutschland (u.a. Meyer Werft, Neptun-Werft, MV Werften), Frankreich (Chantiers de l'Atlantique), Finnland (Meyer Turku), Italien (Fincantieri) und Norwegen (u.a. Vard, Kleven).

Ein Sprecher der Meyer Werft in Papenburg kommentiert: „Es hilft unseren Kunden sicher im gewissem Maße und ist ein richtiger erster Schritt, reicht aber bei weitem nicht aus, um den vollständigen Stillstand im Kreuzfahrtmarkt auszugleichen.“

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung Norbert Brackmann erläutert: „Wir sorgen für eine Liquiditätsentlastung bei den Kreuzfahrtreedereien und stabilisieren damit in der aktuellen Krisensituation die langjährigen Geschäftsbeziehungen der europäischen Werften. Das war dringend notwendig, da das Kreuzfahrtgeschäft aufgrund der Corona-Pandemie fast vollständig zum Erliegen gekommen ist. Die ergriffenen Maßnahmen dienen so auch dem Schutz Tausender von Arbeitsplätzen in der europäischen Werftindustrie und zahlreichen Zulieferbetrieben. Zugleich reduzieren wir für den Bund das Risiko des Ausfalls der staatlich abgesicherten Schiffsfinanzierungen.“

Wie geht es weiter mit der Kreuzfahrt in der Corona-Krise?

15. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 18. März 2022

Wie könnte die Kreuzfahrt in Zeiten von Corona und nach der Krise aussehen? Weil wilde Spekulationen niemandem weiterhelfen, haben wir Fakten und seriöse Einschätzungen zusammengetragen. Sie geben solide Hinweise, damit sich jeder sein eigenes Bild machen kann.

Lesen Sie auch unser Update zum Status der Kreuzfahrt in Coronavirus-Zeiten vom 11. Mai 2020: „Update: Wie geht's der Kreuzfahrt in der Coronavirus-Krise im Mai 2020?“, das diesen Beitrag ergänzt und aktualisiert.

So abrupt, wie die Kreuzfahrt Mitte März 2020 zum Stillstand gekommen ist, wird sie nicht innerhalb weniger Wochen wieder zurückkommen. Für eine ernsthafte Prognose, wann die ersten Kreuzfahrtschiffe wieder fahren könnten, ist es zu früh. Und wann die komplette Kreuzfahrtflotte weltweit wieder in Dienst gehen kann, steht in den Sternen.

Klar ist auch: Die aktuellen Kreuzfahrt-Absagen durch die Reedereien bedeuten im Umkehrschluss nicht, dass die Reisen nach diesen Terminen zwingend stattfinden werden. Die meisten Reedereien sagen Kreuzfahrten etwa vier bis sechs Wochen im Voraus ab. Einen Überblick über den derzeitigen Stand der Absagen bei allen Reedereien gibt unser Beitrag „Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen und Routenänderungen“.

Zum einen halten sich die Reedereien die Tür offen für unerwartet positive Entwicklungen. Zum anderen dienen die eher kurzfristigen Absagen auch der rechtlichen Absicherung. Um Schadensersatzforderungen wegen entgangener Urlaubsfreuden zu vermeiden, kommt das Storno erst dann, wenn anhand objektiver Kriterien weitgehend klar ist, dass eine Reise nicht

stattfinden kann. Das ist beispielsweise bei konkret mit Datum benannten Reise- oder Einreisebeschränkungen, bei Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes für den Termin der geplanten Reise oder bei behördlichen Verboten wie in den USA der Fall.

Die gleichen Kriterien gelten übrigens auch, wenn der Passagier von sich aus eine Kreuzfahrt stornieren will. Allein eine gefühlte hohe Wahrscheinlichkeit, dass eine Reise wohl nicht wird stattfinden können, reicht aus juristischer Sicht nicht für ein kostenfreies Storno aus.

Update 4. Mai 2020: Mit Carnival Cruise Line hat die erste Kreuzfahrt-Reederei Pläne für einen Neustart nach dem kompletten Shutdown präsentiert: Am 1. August 2020 sollen die ersten acht Schiffe von drei amerikanischen Häfen aus wieder in See stechen. Die Bahamas rechnen mit einer Rückkehr von nennenswertem Kreuzfahrt-Tourismus im 4. Quartal, also ab Oktober 2020.

Carnival Corp rechnet mit längeren Auszeiten für den größeren Teil der Flotte

Börsennotierte Unternehmen müssen regelmäßig umfangreiche Unternehmensdaten und präzise Einschätzung der Zukunftsaussichten einreichen und veröffentlichen. Ähnliches gilt bei der Ausgabe von neuen Aktien. Vom weltgrößten Kreuzfahrtunternehmen, Carnival Corp., zu dem auch AIDA und Costa gehören, gibt es daher sehr aktuelle Daten. Die sollte man allerdings unter dem Hintergrund strenger Börsenregeln betrachten. Sie sind tendenziell eher pessimistisch, weil Unternehmen nicht riskieren können, später wegen zu positiver Einschätzungen belangt zu werden.

Carnival gibt an, dass im Rahmen der aktuellen Einschätzung der Corona-Krise die Liquidität bis zum Ende des Geschäftsjahres am 30. November 2020 ausreiche. Zusätzliche Finanzierung für die Zeit danach sei möglich.

Wann die Kreuzfahrtschiffe wieder in Dienst gehen könnten und wann die Häfen wieder öffneten, sei aktuell nicht abschätzbar. Die Nachfrage könne aber auch in der Zeit danach erst einmal schwach sein. Man könne nicht vorhersehen, ob und wann jede der Marken innerhalb der Carnival Corp. wieder auf das Preis- und Nachfrage-Niveau der Zeit vor dem Covid-19-Ausbruch gelangen werde. Auch ein allgemeiner wirtschaftlicher Abschwung, höhere Arbeitslosigkeit, sinkende Einkommen könnten dies negativ beeinflussen. Einen großen, wirtschaftlichen Abschwung prognostiziert auch der Internationale Währungsfond (IWF).

Carnival Corp. erwartet einen Liquiditätsbedarf – also fällige Zahlungen – von monatlich rund einer Milliarde Dollar für die Zeit des Stillstands der Kreuzfahrt. In dieser Summe enthalten sind unter anderem der Erhalt der Kreuzfahrtschiff-Flotte, Rückzahlung von Kundengeldern, die Bedienung von Krediten und die Kosten für Neubauten.

Ein Teil der Schiffe werde im „warm lay up“ mit einem Großteil der Crew an Bord betrieben. Ein anderer Teil werde voraussichtlich längerfristig stillgelegt. Dafür ist nur eine relativ kleine Zahl an Crewmitgliedern nötig, um die Vorschriften für einen sicheren Schiffsbetrieb zu erfüllen. Aber beispielsweise auch die Klimaanlage sowie die Systeme für Frisch- und Abwasser muss die Crew in dieser Zeit funktionsfähig und in hygienisch einwandfreiem Zustand halten.

Ein Schiff im „warm lay up“ verursacht laut Carnival von je rund zwei bis drei Millionen Dollar monatlich. Die längerfristig aufgelegten Schiffe kosten demnach etwa ein Million Dollar monatlich. Zur Frage, was unter „längerfristig“ zu verstehen ist, will Carnival sich aufgrund der Unsicherheit und Einzigartigkeit der Situation nicht festlegen.

Aktuell geht Carnival dem Bericht zufolge davon aus, dass eine „substantial majority“, also eine große Mehrheit der Flotte längerfristig außer Dienst bleiben wird. Die Kreuzfahrtflotte aller Marken der Carnival Corp. umfasst derzeit 104 Schiffe.

Reedereien beschaffen sich viele Milliarden Dollar an zusätzlicher Liquidität

Die Kreuzfahrtunternehmen schöpfen alle Möglichkeiten aus, um liquide zu bleiben. Dabei geht es um Beschaffung von Krediten, Finanzierungen und Einsparungen in Milliardenhöhe. Öffentlich zu beobachten ist das nur bei den drei großen, börsennotierten Unternehmen CCL, RCCL und NCLH, aber ähnliches dürfte bei nahezu allen Kreuzfahrtunternehmen stattfinden.

Dazu gehört beispielsweise die Ausschöpfung oder Neuschaffung von Kreditrahmen von 2,2 Milliarden Dollar bei Royal Caribbean Cruises Ltd., die Ausgabe neuer Anleihen bei Carnival Corp (4 Milliarden Dollar), der Plan von Norwegian Cruise Line Holdings, Unternehmensanteile an Privatinvestoren zu verkaufen und viele weitere, ähnliche Maßnahmen dieser Kreuzfahrtunternehmen.

Royal Caribbean und Norwegian profitieren beispielsweise auch von der Stundung bei staatlich garantierten Exportkrediten für Kreuzfahrtschiff-Neubauten aus Werften in Deutschland, Italien und Frankreich. Seatrade Cruise News nennt hier Beträge von etwa 450 Millionen Dollar vorübergehender bis April 2021 Einsparungen bei Royal Caribbean für die in Deutschland gebauten Schiffe (u.a. Quantum of the Seas, Celebrity Eclipse, Celebrity Equinox, Celebrity Solstice, Celebrity Silhouette). NCL wird dadurch um 386 Millionen Dollar entlastet (Norwegian Bliss, Norwegian Breakaway, Norwegian Encore, Norwegian Escape, Norwegian Getaway, Norwegian Joy). Auch Carnival Corp. könnte solche Erleichterungen bei Schiffsfinanzierungen noch nutzen, insbesondere für viele bei Fincantieri in Italien gebaute Schiffe.

Positive Einschätzung von Börsen-Analysten und institutionellen Anlegern

Positives ist aus der Finanzwelt zu melden: Der Börsenanalyst Harry Curtis, Nomura Instinet Managing Director and Senior Equity Analyst, schätzt die Liquidität der drei größten, börsennotierten Kreuzfahrtunternehmen mittelfristig als ausreichend ein. Carnival Corp, Royal Caribbean Cruises Ltd. und Norwegian Cruise Line Holdings hätten genügend Liquidität beziehungsweise Möglichkeiten, sich Geld zu leihen, um auch eine Phase mit nahezu keinen Umsätzen bis ins erste Quartal 2021 durchzuhalten.

Das Vertrauen in die Zukunft der Kreuzfahrt zeigt sich auch bei institutionellen Anlegern. Der Staatsfonds Saudi-Arabiens hat kürzlich die niedrigen Aktien-Kurse genutzt, um seine Beteiligung an Carnival Corp. auf 8,2 Prozent zu erhöhen. Bekannt wurde das am 6. April. Der „Public Investment Fonds“ ist einer der größten Staatsfonds der Welt und dient zur Finanzierung von Großprojekten in Saudi-Arabien.

Die Aktien von Carnival Corp., NCLH und Royal Caribbean haben allerdings seit Beginn der Coronakrise innerhalb weniger Wochen bis zu über 80 Prozent ihres Wertes verloren. Seitdem schwanken die Kurse innerhalb einer recht großen Bandbreite. Analyst Harry Curtis gibt für die Aktien von CCL, NCLH und RCL eine Kaufempfehlung.

Weitere Informationen finden Sie in unserem Überblick vom 15. Mai (und weiter aktualisiert) zu „Finanzen und Status der vier größten Kreuzfahrt-Unternehmen in der Corona-Krise“.

Wert der weltweiten Kreuzfahrtschiff-Flotte um 2,34 Prozent gesunken

Eher theoretischer Natur, dennoch aber für die Einschätzung der wirtschaftlichen Situation der Reedereien nicht uninteressant sind die Berechnungen des eng mit dem Schiffsbroker Seasure Shipbroking Ltd. verbundenen, britischen Unternehmens „Vessel Value“.

Vessel Value berechnet den Wert von insgesamt 483 Kreuzfahrtschiffen weltweit zum Stichtag 31. März 2020 mit 167 Milliarden Dollar. Im Vergleich zum Wert am 1. Januar, bevor sich die Corona-Krise begonnen hat auszuwirken, ist das ein Rückgang um vier Milliarden Dollar. Das entspricht einem Wertverlust von lediglich 2,34 Prozent, auch wenn der absolute Betrag sehr hoch erscheint.

Weitere Zahlen zur Einordnung: Cruise Industry News gibt übrigens die Zahl der Hochsee-Kreuzfahrtschiffe in ihrem jährlichen Bericht mit 423 an. 235 davon sind hauptsächlich für den nordamerikanischen aktiv, 143 für den europäischen und 45 für den asiatischen und australischen Markt.

Düstere Aussichten für Kreuzfahrtschiff-Werften

Deutlich düsterer sieht die Situation für Kreuzfahrtschiff-Werften aus. Während Kreuzfahrten auf absehbare Zeit wieder möglich sein werden, rückt die Bestellung neuer Kreuzfahrtschiffe in weite Ferne. Die Meyer Werft schildert in einem eindrücklichen Video, wie es um Neubau-Aufträge und die Perspektiven für die Werften steht. Bis 2023 oder 2024 sei nicht mit neuen Aufträgen zu rechnen, möglicherweise auch länger. Bis sich die Werft von dieser Krise erholt habe und wieder auf dem Stand vor der Coronakrise sein werde, könne es bis 2030 dauern, sagt Werft-Chef und Inhaber Bernard Meyer.

Voraussetzungen für einen Neustart der Kreuzfahrt

Damit Kreuzfahrtschiffe wieder fahren können, müssen zumindest die folgenden, wichtigsten Voraussetzungen erfüllt sein:

- Wegfall von Reisebeschränkungen und Quarantänevorschriften
- Verfügbarkeit von Flügen (oder andere Transportmittel) zu den Hafenstädten
- Öffnung von Häfen für Kreuzfahrtschiffe
- Aktive, touristische Infrastruktur an Land
- Crew verfügbar, also auch Wegfall von Reisebeschränkungen für deren Herkunftsländer

Auch wenn sich die Bedingungen verbessern und Kreuzfahrten partiell wieder möglich machen, wird eine gewisse Vorlaufzeit nötig sein: Die Schiffe müssen frische Lebensmittel ordern und laden, die Crew muss eingeflogen werden, bei längerfristig aufgelegten Schiffen muss auch die Technik wieder vollständig hochgefahren werden und einiges mehr.

Am wahrscheinlichsten erscheint daher, dass Kreuzfahrten zunächst partiell wieder beginnen können – nämlich sobald sich die Situation in einer oder mehreren Regionen normalisiert. In Asien gibt es erste Signale, dass die Kreuzfahrt in einigen Wochen einen vorsichtigen Neustart wagen könnte.

Im Mittelmeer wollen die Kreuzfahrt-Häfen im Rahmen der Vereinigung „MedCruise“ enger zusammenarbeiten, Lobby-Arbeit für die Kreuzfahrt betreiben und gemeinsame Protokolle und Hygiene-Maßnahmen entwickeln, um Kreuzfahrten bald wieder möglich zu machen.

Regional begrenzte Fahrtgebiete und Quellmärkte

Was normalerweise für die Kreuzfahrt ein Vorteil ist, wird jetzt teils zum Nachteil. Die hohe Flexibilität macht es normalerweise einfach, beispielsweise in der Karibik einem Hurrikan auszuweichen oder bei politischen Unruhen im Nahen Osten die Fahrtrouten relativ schnell anzupassen.

Das ganze System ist aber hoch komplex und setzt voraus, dass all die viele Dienstleistungen und Voraussetzungen funktionsfähig und vorhanden sind, die für ein reibungsloses Ineinandergreifen nötig sind. Die Corona-Krise hat aber einen Großteil davon außer Funktion gesetzt. Am besten dürfte daher ein Neustart dort gelingen, wo die Systeme sich wieder stabilisieren beziehungsweise so wenig komplex wie möglich sind.

Reisen mit sehr begrenztem Radius wie etwa eine Antarktis- oder Spitzbergen-Expeditionskreuzfahrt werden also beispielsweise leichter möglich sein. Denn in diesen Beispielen ist mit Argentinien (Ushuaia) oder Chile (Punta Arenas) beziehungsweise Norwegen jeweils lediglich ein Land beteiligt und Landgänge finden nur in der Natur und nicht in bevölkerten Orten stattfinden. Regulatorischen Hürden sind damit überschaubar, Anpassungen wie beispielsweise Tests und einige Tage in Quasi-Quarantäne an Land vor der eigentlichen Kreuzfahrt leicht umsetzbar. Auch Veranstalter von Flusskreuzfahrten könnten relativ früh profitieren.

Leichter werden sich auch Reedereien wie beispielsweise AIDA, TUI Cruises, Phoenix oder Hapag-Lloyd Cruises tun, die nur in einem einzigen Quellmarkt aktiv sind. Denn mit Reisebeschränkungen, Vorschriften und Infektionsstatus nur eines Landes umzugehen ist wesentlich berechenbarer und weniger komplex als bei einer Passagierzusammensetzung aus mehreren Dutzend Herkunftsländern.

In sehr begrenztem Umfang sind auch „Cruises to Nowhere“ denkbar. Vor allem Mega-Kreuzfahrtschiffe, die so viel an Bord bieten, dass sie unterwegs auch ohne Hafenstopps auskommen, wären dafür geeignet. Ob es dafür ausreichen Nachfrage gibt, bliebe durch die Reedereien zu klären.

Vertrauen und Sicherheitsgefühl zurückgewinnen

Neben harten Faktoren wie Reisebeschränkungen und Infrastruktur ist aber auch neues Vertrauen bei den potenziellen Passagieren nötig. Je nach Quellmarkt werden die Reedereien einen gewissen Aufwand und Zeit investieren müssen, um dieses Vertrauen zurückzugewinnen. Ohne statistisch stichhaltige Zahlen zu haben, zeichnen Diskussionen bei Facebook und in Foren doch ein recht klares Bild. Viel Kreuzfahrt-Fans würden bei nächster Gelegenheit ohne zu Zögern wieder buchen. Potenzielle Neukunden haben eine Kreuzfahrt dagegen erst einmal von ihrem Wunschzettel gestrichen. Auch eine Studie in Großbritannien kommt zu einem solchen Ergebnis.

In Zusammenhang mit der Zaandam und der Coral Princess waren durch Covid-19 bedingte Todesfälle an Bord der Schiffe vor allem in den USA in den Schlagzeilen. In Deutschland und Europa hatten eher die Quarantäne-Situationen und lange Heimreisen wegen Coronavirus-bedingt gesperrter Häfen für Aufregung gesorgt. In allen Märkten gleichermaßen am Vertrauen in eine Kreuzfahrt gerüttelt hat die lange Quarantäne-Zeit der Diamond Princess in Yokohama.

Vor allem gilt es für die Reedereien, das Ansteckungsrisiko an Bord drastisch zu reduzieren. Bereits vor dem Shutdown der Kreuzfahrt war kurzzeitig eine Altersobergrenze von 70 in Kombination mit ärztlicher Gesundheitsbescheinigung sowie Einschränkungen bei chronischen Erkrankungen eingeführt worden. Vorstellbar wären beispielsweise auch Schnelltests auf Covid-19 vor der Einschiffung, soweit solche Tests bis dahin verfügbar sind.

Entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, ist der eine Teil. Der andere ist, diese Maßnahmen so zu kommunizieren, dass potenzielle Kunden auch darauf vertrauen.

Gute Buchungslage in den USA für 2021

Die Los Angeles Times berichtet von einer sehr positiven Entwicklung bei den Buchungszahlen für Kreuzfahrten für 2021. Die Rede ist von neun bis sogar 40 Prozent höheren Buchungszahlen beim Vergleich des gleichen Zeitraums 2021 zu 2021. Und nur ein eher kleiner Teil dieser Buchungen besteht demnach aus Umbuchungen von für 2020 abgesagten Reisen.

Wie könnte ein Neubeginn aussehen?

Unter welchen Bedingungen ganz praktisch betrachtet ein Neubeginn möglich sein wird, deuten sowohl die US-Gesundheitsbehörde als auch das asiatische Kreuzfahrtunternehmen Dream Cruises an. Im Rahmen der Verlängerung einer „no sail order“ für Kreuzfahrtschiffe in amerikanischen Gewässern werden sehr detaillierte Vorsorge-Pläne eingefordert. Dream Cruises hat einen umfangreichen Katalog an Hygiene-Maßnahmen veröffentlicht, die gelten sollen, sobald die Schiffe wieder fahren.

Katalog der Hygiene-Maßnahmen bei Crystal, Dream und Star Cruises zum Schutz vor Covid-19

Wie eine Kreuzfahrt zu Zeiten des Coronavirus aussehen könnte, ist ganz konkret erkennbar an einem umfangreichen Maßnahmenkatalog, den Genting Cruise Lines für seine Marken Crystal Cruises, Dream Cruises und Star Cruises veröffentlicht hat. Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem:

- Keine Selbstbedienung im Buffet-Restaurant
- Crew trägt in Passagierbereichen Gesichtsmasken
- Hauskeeping- und Bar-Personal muss Einmalhandschuhe tragen
- Temperaturmessung bei Ein- und Ausschiffung, Personen über 70 müssen Gesundheitszeugnis vorlegen
- Zweimal täglich Temperaturmessung bei der gesamten Crew
- Infrarot-Fieber-Screening an der Gangway
- Kabinen-Reinigung zweimal täglich und diverse Desinfektionsmaßnahmen im Badezimmer
- Desinfektion der Kabinengänge zweimal täglich
- Keine Umwälzung von Luft durch die Klimaanlage, vollständig Frischluftzufuhr für Kabinen und öffentliche Bereiche
- Hohe Frequenz bei der Reinigung von öffentlichen Bereichen zwischen zweistündlich (Aufzüge, Freizeiteinrichtungen) bis zwei- bis zehnmal täglich
- Reduzierung von Passagierbereichen auf die Hälfte der Passagier-Kapazität, um mehr Abstand zu gewährleisten
- Ausflugsbusse werden auf halbe Passagierzahl reduziert

Neue Hygiene- und Notfallplan-Vorschriften der CDC

Einen deutlichen Hinweis, auf was sich Reedereien – und damit auch Passagiere – für Kreuzfahrten einstellen müssen, geben die Detail der „no sail order“ der US-Gesundheitsbehörde CDC (Centers for Disease Control and Prevention), die am 15. April in Kraft tritt.

Die CDC verlangt von den Reedereien einen sehr umfangreichen Hygiene-Plan zur Verhinderung von Neuinfektionen an Bord der Schiffe. Zwar sind diese Anforderungen ausdrücklich als Notfallmaßnahmen für die Zeit der Coronavirus-Krise deklariert und einige werden danach wieder wegfallen. Im Kern könnten die neuen Regeln aber durchaus weltweit und längerfristig relevant werden. Denn an den strengen CDC-Vorschriften orientiert sich die Kreuzfahrtindustrie im Hygiene-Bereich schon seit jeher als Quasi-Standard.

Verlangt im Rahmen der „no sail order“ wird unter anderem eine explizite Überwachung von Covid-19 oder grippeähnlichen Erkrankungen an Bord, Laborproben und -tests, Strategien zur Eindämmung und Prävention, tägliche und wöchentliche Berichte, Desinfektionsprotokolle, Notfallversorgungseinrichtungen an Bord, die sich auf dem Niveau eines Krankenhauses bewegen sollen, Schutzausrüstung für die Crew und Ausbildung der Besatzung.

Die Kreuzfahrtreedereien müssen nachweisen, wie sie für die neuen Aufgaben Personal beschaffen und wie sie das mit einer minimalen Belastung für US-Bundes-, Landes- oder Kommunalverwaltungen und Gesundheitssysteme der USA umsetzen wollen. Dazu gehört auch die bereits vor der Verlängerung der „no sail order“ in Kraft gesetzte Anordnung, dass die Rückführung von Passagieren und Crewmitgliedern nicht mehr in Linienmaschinen stattfinden darf. Letztere gehört wohl zu den Bestimmungen, die nach Ende der Coronavirus-Krise wieder entfallen werden.

Wann also werden die ersten Kreuzfahrtschiffe wieder fahren?

Zum aktuellen Zeitpunkt ist es schwer vorstellbar, dass Kreuzfahrten in den kommenden paar Wochen wieder beginnen können, als wäre nichts gewesen. Einige Kreuzfahrtschiffe sind

sogar noch immer aus der Zeit vor dem Shutdown unterwegs und suchen nach Möglichkeiten, ihre Passagiere auszuschiffen und nach Hause zu bringen. Strikte Hafensperren, Reisebeschränkungen und Quarantäne-Vorschriften machen das sowohl für Passagiere als auch bei der Rückführung von Crewmitgliedern in ihre Heimat äußerst schwierig.

Für die Zeit des Neubeginns könnte die Einschätzung des amerikanischen Reisemarkt-Analysten Robert Cole der Realität nahekomen, die ein Forbes-Beitrag von 4. April zitiert: „Bis Schnellscreening-Tests, serologische Tests, Virostatika und Impfstoffe allgemein verfügbar sind, muss die Kreuzfahrtindustrie überdimensional viel leisten, die Schiffe möglicherweise mit geringerer Auslastung fahren und die Urlaubsstimmung der Passagiere regelmäßig für Screening-Aktivitäten unterbrechen.“

Wir werden diesen Beitrag von Zeit zu Zeit aktualisieren und mit weiteren Fakten ergänzen, sobald sich die Situation deutlich ändert oder sich neue Perspektiven abzeichnen. Darüber hinaus wäre es pure Spekulation, über ein Datum zu sprechen, wann Kreuzfahrten in nennenswertem Umfang wieder starten könnten. Und Spekulationen helfen letztlich niemandem, wie eingangs bereits erwähnt. Zum aktuellen Zeitpunkt bleiben wohl erst einmal nur Geduld und Hoffnung – nicht nur auf einen baldigen Neustart der Kreuzfahrt, sondern vor allem auf ein schnelles Abflauen der Coronavirus-Pandemie.

Harte Einschnitte in der Kreuzfahrt-Industrie bei Reedereien und Werften

16. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 19. Januar 2022

Dass sich die Kreuzfahrt-Industrie als Ganzes nicht innerhalb kurzer Zeit von der Corona-Krise erholen und zu zweistelligen Wachstumsraten zurückkehren kann, wird immer deutlicher. Die Meyer Werft zeichnet in einem Youtube-Video ein dramatisches Bild in Hinblick auf Kreuzfahrtschiff-Neubauten. MV Werften kämpft mit Zahlungsschwierigkeiten und beantragt Hilfen bei der KfW. Und Royal Caribbean entlässt in den USA 26 Prozent der Mitarbeiter an Land.

Royal Caribbean Cruises Ltd. entlässt 26 Prozent der Büro-Mitarbeiter in den USA, rund die Hälfte davon in Florida. Das berichtet der Miami Herald. Demnach sind von der Kündigung etwa 1.300 Mitarbeiter betroffen. Der größte Teil der Mitarbeiter sitzt in Südflorida, aber das Unternehmen hat auch Call Center in Wichita, Kansas, und Springfield, Oregon.

Zu Royal Caribbean Cruises Ltd. gehören die Kreuzfahrtmarken Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Club Cruises sowie eine Mehrheitsbeteiligung an Silversea Cruises. Zu 50 Prozent ist Royal Caribbean TUI Cruise beteiligt, eine Minderheitsbeteiligung hält das Unternehmen außerdem an Pullmantur Cruises.

Rücktritt von Azamara-Chef Larry Pimentel

Überraschend hat der Präsident und CEO von Azamara, Larry Pimentel, am Mittwoch seinen Rücktritt bekannt gegeben. Ob sein Rückzug in Zusammenhang mit den am gleichen Tag

bekannt gewordenen Entlassungen steht, ist unklar. Konkrete Hinweise darauf gibt es nicht. Nachfolgerin von Pimentel wird die bisherige COO von Azamara, Carol Cabezas.

Pimentel gilt als einer der Legenden unter den Führungskräften in der Kreuzfahrt-Industrie und ist seit 2009 bei Azamara. Zuvor war er CEO und Miteigentümer von Seadream Yacht Club (2001-2009), davor President und CEO bei Seabourn und Cunard Line (1992-2001).

Werft-Industrie besonders hart betroffen

Aus Sicht der Kreuzfahrtschiff-Werften könnte die Corona-Krise deutlich dramatischere Konsequenzen haben. Während die Reedereien den Betrieb auf absehbare Zeit schrittweise wieder hochfahren können, besteht zugleich kaum Bedarf an neuen Schiffen. In einem eindringlichen Video stellt die Meyer Werft die aktuelle Situation dar.

<https://www.youtube.com/watch?v=1luVcAdmWvI>

Geschäftsführer Thomas Weigend sagt: „Bis 2023 oder 2024 ist nicht mit der Bestellung von neuen Kreuzfahrtschiffen zu rechnen.“ Und käme es zur Insolvenz einer Reederei, wären dadurch relativ günstige Gebrauchtsschiffe auf dem Markt, was Neubestellungen noch viel länger zum Erliegen bringen würde.

Weigend sagt weiter: „Kurzfristig können die Reedereien überhaupt keine Neubauten gebrauchen. Mittelfristig werden sie versuchen, Ablieferungstermine zu schieben und Optionen nicht einzulösen. Langfristig und somit über Jahre werden Reedereien keine neuen Kreuzfahrtschiffe bestellen.“

Feste Aufträge hat die Meyer Werft aktuell bis 2023, am Standort Turku bis 2024.

Im besten Fall werde man, so Weigend, in Papenburg die Kapazität von bisher zwei großen und einem kleinen Schiff pro Jahr auf ein großes und ein kleines Schiff anpassen müssen. Man werde versuchen, das aktuelle Auftragsbuch an allen Standorten zu strecken und führe dazu bereits Gespräche mit den Kunden. Die Arbeitsleistung würde dadurch um etwa 40 Prozent reduziert.

Bernard Meyer erklärt, das Unternehmen habe nach der Ölkrise 1973 etwa 20 Jahre gebraucht, um wieder da zu sein, wo man 1973 war. „Deswegen bin ich leider der Überzeugung, dass sich auch der Kreuzfahrtmarkt nicht so schnell wieder erholen wird.“ Als Werft werde man „erst 2030 die Situation haben, die wir im letzten Jahr hatten.“

MV Werften beantragt Staatshilfen

Weitaus akuter sind die Probleme offenbar bei MV Werften. Dort können teilweise die Rechnungen für Zulieferer wohl schon jetzt nicht mehr termingerecht bezahlt werden. Die Werft hat Hilfen aus dem Corona-Sonderfonds der KfW beantragt, wie der NDR berichtet.

Im Bau befinden sich bei MV Werften derzeit drei Kreuzfahrtschiffe: Crystal Endeavor (Jungfernfahrt für November 2020 geplant), Global Dream im Bau (Fertigstellung für 2021 geplant) und ein zweites Schiff der Global-Class für Dream Cruises. Für Letzteres hat am 9. Dezember 2019 in Rostock die Kiellegung stattgefunden. Die Fertigstellung ist für Ende 2022 vorgesehen. Insider bezweifeln allerdings, dass das Schiff in der aktuellen Situation fertig

gebaut werden kann. Laut NDR bezahlt die Werft die Zulieferer für dieses Schiff sowie die Crystal Endeavor nicht oder nur verspätet.

Die Genting-Group, zu der auch die Reedereien Crystal Cruises und Dream Cruises gehören, hatte im März 2016 die drei Werftstandorte der heutigen MV Werften von Nordic Yards übernommen. MV Werften beschäftigt nach eigenen Angaben rund 2.600 Mitarbeiter.

Endlich nach Hause: Ausschiffung für Passagiere der Costa Deliziosa und MSC Magnifica

20. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 20. Juni 2020

MSC Magnifica und Costa Deliziosa haben lange Nonstop-Seereisen um die halbe Welt hinter sich. Am heutigen 20. April dürfen in Barcelona beziehungsweise Marseille die ersten Passagiere ausschiffen und nach Hause fahren. Damit beenden auch die beiden letzten noch verbliebenen Kreuzfahrtschiffe mit großen Passagierzahlen ihre Reisen. Die Weltreisen der beiden Schiffe hatten jeweils noch vor dem Shutdown der Kreuzfahrt Mitte März begonnen.

Obwohl ohne Coronavirus-Infektionen an Bord, durfte weder die Costa Deliziosa noch die MSC Magnifica nach Mitte März Passagiere ausschiffen und nach Hause fliegen – mit sehr wenigen Ausnahmen wie etwa drei Passagiere der Costa Deliziosa, die in ihrer Heimat Reunion am 25. März verlassen durften, und rund 100 Passagiere in Fremantle, Australien.

Eine geringe Zahl an Passagieren ist auch noch an Bord der Pacific Princess, die ebenfalls am heutigen 20. April in ihrem Zielhafen Los Angeles ankommt. Vor der Küste Floridas warten 13 Passagiere der Coral Princess auf die Ausschiffung am Ende einer von den US-Behörden verhängten Quarantänezeit, mutmaßlich am 23. April. Und auch auf der Artania sind noch acht Passagiere auf dem langen Seeweg von Australien nach Deutschland.

Costa Deliziosa: Barcelona und Genua

Seit 14. März ist die Costa Deliziosa nach einem Stopp in Fremantle, Australien, mit 1.814 Passagieren und 898 Besatzungsmitgliedern mit nur einigen technischen Stopps zum Betanken und Nachladen von Lebensmitteln ohne Hafenstopps unterwegs gewesen. Als am 16. April ein Passagier mit Coronavirus-ähnlichen Symptomen in Marsala, Sizilien, als Notfall ausgeschifft werden musste, drohte die Situation kritisch zu werden. Die Coronavirus-Tests fielen dann jedoch negativ aus.

In Barcelona sollen am heutigen 20. April nun 168 spanische Passagiere ausschiffen. Nachdem die Ausschiffung weiterer Passagiere in Marseille von den Behörden schon im Vorfeld verweigert worden war, fährt die Costa Deliziosa anschließend nach Genua weiter, Ankunft: 21. April abends. Hier sollen dann ab 22. April die übrigen Passagiere ausschiffen und nach Hause gebracht werden. Die Weltreise der Costa Deliziosa hätte regulär am 26. April in Venedig enden sollen.

MSC Magnifica: Marseille

Für die MSC Magnifica gab es zunächst Hoffnung auf eine deutlich frühere Ausschiffung in Dubai. Als der Hafen von Dubai einen Rückzieher machte, kehrte das Schiff, das am 24. März vom australischen Fremantle in Richtung Dubai aufgebrochen war, zunächst zurück nach Fremantle. Am 29. März fuhr das Schiff dann mit einem Tankstopp in Colombo auf Sri Lanka in Richtung Mittelmeer und passierte am 14. April den Suezkanal.

Mit laut MSC 1.771 Passagieren an Bord hat die MSC Magnifica am Morgen des 20. April Marseille erreicht. Hier sollen alle Passagiere ausschiffen dürfen. Ursprünglich hätte die Weltreise der MSC Magnifica - je nach ursprünglichen Zustiegshafen der Passagiere - am 29. April in Civitavecchia, 30. April in Genua, 1. Mai in Marseille oder 2. Mai in Barcelona enden sollen. Zuletzt hatte die MSC Magnifica die Häfen Fremantle, Melbourne, Sydney und Hobart in Australien angelaufen, bevor sie die Weltreise abbrechen musste.

Pacific Princess: Los Angeles

Als letztes Kreuzfahrtschiff mit Passagieren war die Pacific Princess auf dem Weg von Hawaii nach Los Angeles / Long Beach, wo sie ebenfalls am heutigen Montag, 20. April, am frühen Morgen Ortszeit angekommen ist. Ein großer Teil der Passagiere hatte bereits am 21. März im australischen Fremantle die Gelegenheit zur Ausschiffung und Heimreise genutzt – mit direkter Eskorte zum Flughafen und direkt zum Flugzeug. 119 Passagiere, die nicht fliegen konnten, mussten an Bord bleiben und den langen Weg zur US-Westküste auf dem Seeweg antreten.

Coral Princess: Fort Lauderdale

Mit der Coral Princess hat ein weiteres Kreuzfahrtschiff von Princess Cruises noch wenige Passagiere an Bord: 13 Passagiere stehen hier zusammen mit 878 Crewmitglieder vor Fort Lauderdale an der Küste Südfloridas unter einer 14tägigen Quarantäne, die voraussichtlich am 23. April endet. Danach können die Passagiere vermutlich nach Hause reisen. Ihnen war die Ausschiffung nach Ankunft der Coral Princess am 4. April in Miami verweigert worden, weil für sie keine direkten Heimreisemöglichkeiten zu organisieren waren.

Artania: auf dem Weg von Fremantle nach Bremerhaven

Acht Passagiere, die nicht nach Hause fliegen können, sind noch auf der Artania unterwegs. Seit 18. April befindet sich das Schiff auf dem Weg von Fremantle (Australien) via Benoa (Bali) und Manila (Philippinen) nach Deutschland mit geplanter Ankunft in Bremerhaven am 31. Mai. Die acht Passagiere mussten zunächst in Fremantle ausschiffen und eine 14tägige Quarantäne-Phase durchmachen, bevor sie zurück auf die Artania durften. Die ganze Geschichte der Artania lesen Sie in unserem Beitrag „Coronavirus-Verdacht auf der Artania vor Fremantle in Australien bestätigt“.

Heimreise für zahlreiche Crew-Mitglieder per Kreuzfahrtschiff statt Flugzeug

23. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 1. Mai 2020

Kreuzfahrtschiffe ersetzen immer häufiger den Heimflug für die Crew. Weil die Crew auf zahlreichen Schiffen fest sitzt und wegen weltweiter Reisebeschränkungen nicht nach Hause kommt, organisieren immer mehr Reedereien die Heimreise ihrer Crewmitglieder per Schiff.

Appelle aus der Schifffahrtsbranche, Sonderregelungen für Reisebewegungen von Schiffscrew zu schaffen, werden immer lauter. Die EU-Kommission hat Leitlinien zur Rückkehr und Reisen von Seeleuten zu Covid-19-Zeiten veröffentlicht. Doch eine wirkliche Lösung für das Problem ist nicht in Sicht: Die Crew der Kreuzfahrtschiffe ohne Passagiere will endlich nach Hause, teils sind deren Arbeitsverträge auch bereits ausgelaufen. Vielleicht noch wichtiger ist, dass Crew für Fracht- und Containerschiffe zu und von zehntausenden von Schiffen kommen müssen.

Update (1. Mai): Für Diskussionen sorgt derzeit ein Bericht des Miami Herald, demzufolge die US-Gesundheitsbehörde CDC eine Rückführung der Crew von den USA aus durchaus gestatte, wenn die Reedereien zustimmen würden, die komplette finanzielle und strafrechtliche Verantwortung für diese Rückführung zu übernehmen. Angeblich wollten die Reedereien aber die strafrechtliche Verantwortung nicht tragen. Die Reedereien widersprechen der Berichterstattung des Miami Herald oder äußern sich nicht. Die tatsächliche Sachlage ist daher aktuell unklar.

Zumindest die Kreuzfahrtreedereien greifen immer häufiger zur Selbsthilfe und fahren die Crew mit den aktuell für ihren eigentlichen Zweck nicht einsetzbaren Kreuzfahrtschiffen direkt in ihre Heimat. Die Crew-Mitglieder wohnen während der Überfahrt übrigens in Passagierkabinen. Wir haben Beispiele für solche teils auch recht komplexen Rückführungsaktionen zusammengestellt.

Die Artania beispielsweise macht auf ihrem Rückweg von Australien nach Bremerhaven unterwegs Stopps in Benoa auf Bali (später wurde die Planung auf Jakarta geändert, wo sie am 23. April ankam) und in Manila auf den Philippinen, um dort beheimatete Crew abzusetzen. Insgesamt waren beim Verlassen von Fremantle noch 403 Crewmitglieder an Bord der Artania.

Die Mein Schiff 3 ist seit 17. April auf dem Weg von Teneriffa nach Deutschland. Zuvor hatte sie offenbar Crewmitglieder der Mein Schiff 1, Mein Schiff 2 und Mein Schiff Herz übernommen. Über 3.000 Crewmitglieder sollen an Bord der Mein Schiff 3 sein.

Auch Reederei-übergreifend gibt es gelegentliche Hilfe: Die Panorama von Variety Cruises fuhr auf ihrem Weg nach Europa Anfang April einen größeren Umweg, um 19 kubanische Crewmitglieder der MSC Preziosa mit nach Kuba nehmen. Die Panorama übernahm die 19 Kubaner in Barbados.

Von den Bahamas und Florida in die ganze Welt

In großem Stil plant die Holland America Line Group mit Holland America Line, Seabourn und Princess Cruises die Heimfahrt für Crewmitglieder zahlreicher Schiffe, die vor Florida und den Bahamas liegen. Mit insgesamt acht Schiffen soll es von dort in die Karibik, nach Südamerika, Südafrika, Europa und vor allem in diverse Regionen in Asien gehen. Dabei wechseln Crew-Mitglieder jeweils auf ein Schiff, das in Richtung ihres Heimatlandes fährt. So sieht dieser Plan laut Cruise Industry News im Detail aus:

- Regal Princess: von den Bahamas für die europäischen Crewmitglieder nach Southampton und Rotterdam
- Seabourn Quest (Barbados): nach Europa für die Crew der Seabourn Quest und Seabourn Odyssey
- Crown Princess, Island Princess, Veendam, Volendam und Nieuw Amsterdam: zu den Philippinen, nach Indonesien, Indien und South Africa
- Caribbean Princess: zu diversen karibischen Inseln und nach Südamerika

Update: einen umfangreichen Rückführungsplan setzt auch Carnival Cruise Line Anfang Mai um: Neun Kreuzfahrtschiffe sollen rund 10.000 Crew-Mitglieder von den Bahamas aus in die ganze Welt in ihre Heimatländer bringen. Siehe „Carnival Cruise Line bringt Crew mit neun Kreuzfahrtschiffen weltweit in ihre Heimat zurück“.

Aus dem Mittelmeer nach Asien

Bereits am 10. April hat eine Rückführungsaktion bei Costa begonnen. In La Spezia sammelte die Costa Mediterranea Crew-Mitglieder der Costa Pacifica und in Brindisi von der Costa Fortuna ein. Auf dem Weg nach Shanghai soll sie dann die jeweils für den Schiffsbetrieb nicht zwingend notwendigen Crewmitglieder in Indonesien und auf den Philippinen absetzen.

Von den USA und Australien nach Asien

Ebenfalls Anfang April hatten bereits die Carnival Spirit und Carnival Splendor begonnen, Crewmitglieder beginnen in Australien nach Hause zu bringen. Die Carnival Splendor steuert dabei Manila an. Dorthin sollen wiederum Crew-Mitglieder anderer Schiffe eingeflogen werden, um sie mit dem Schiff nach Cebu und Davao auf den Philippinen zu bringen. Die Carnival Spirit fährt nach Bali und Jakarta. Indien soll ebenfalls angelaufen werden, wenn die dortigen Behörden es genehmigen.

Zu den Philippinen ist auch Carnival Cruise Lines neuestes Kreuzfahrtschiff, die Carnival Panorama, unterwegs. Von Los Angeles aus bringt sie Crewmitglieder in ihre Heimat. Die Ankunft in Manila ist für 8. Mai geplant.

Bereits am 11. und 12. April sind insgesamt 722 Mitarbeiter von der Westerdam und der Maasdam von Holland America Line in der Nähe von La Paz in Mexiko auf die Eurodam gebracht worden. Bei einem Service-Stopp in San Pedro, Kalifornien, wurden 44 europäische Crewmitglieder ausgeschifft und konnten von dort einen Charterflug nach Hause erreichen. Die Eurodam fährt weiter nach Indonesien und zu den Philippinen. Dorthin ist auch schon die Amsterdam unterwegs, um Crewmitglieder nach Hause zu bringen.

2.584 Besatzungsmitglieder von fünf Royal-Caribbean- und Celebrity-Cruises-Schiffen ein, die Anfang April vor Australien vor Anker lagen, wechselten auf die Spectrum of the Seas, Ovation of the Seas und Voyager of the Seas, um nach Indonesien, zu den Philippinen und nach China in See zu fahren. Die Crewmitglieder aus Indien sollten von Manila aus nach Hause fliegen.

Als letztes Kreuzfahrtschiff soll die Ruby Princess am 23. April australische Gewässer verlassen und nach Manila fahren, um dort Crew-Mitglieder auszuschiffen. Australien hatte bereits Anfang April alle Kreuzfahrtschiffe aufgefordert, australische Gewässer zu verlassen. Die Ruby Princess musste seit 6. April in Port Kembla nach Sydney vor Anker bleiben, weil

eine behördliche Untersuchung in Bezug auf Coronavirus-Fälle bei der Ausschiffung der Ruby Princess am 19. März anstand.

Skype-Gespräche: sechs Menschen, sechs Kreuzfahrt-Geschichten in Zeiten der Coronakrise

26. April 2020 | zuletzt aktualisiert: 22. Januar 2022

Wir lesen überall von Statistiken und Zahlen, Mundschutz und Quarantäne, Shutdown und erhofftem Neustart. Aber wie geht es eigentlich den Menschen in der Kreuzfahrt-Branche, die mit all dem zurechtkommen müssen? In sechs Skype-Gesprächen habe ich ganz persönliche Eindrücke, Sorgen und Hoffnungen von Menschen in ganz unterschiedlichen Bereichen der Kreuzfahrt zusammengetragen, die mir auch persönlich am Herzen liegen.

Meine Gesprächspartner habe ich vor allem in Deutschland erreicht, aber auch in die halbe Welt geskyppt: von Holland America Lines Master Chef **Rudi Sodamin** (facebook.com/rudi.sodamin) in der inoffiziellen Kreuzfahrt-Hauptstadt Miami bis ins abgelegene Spitzbergen, wo ich mit Expeditionsleiter und Tourenveranstalter **Christian Bruttel** (spitzbergen-reisen.de) in Longyearbyen geskyppt habe.

In Österreich habe ich mit Kreuzfahrtfan und Forenbetreiber (kreuzfahrtinfos.at) **Max Kroner** gesprochen. Und gleich bei mir um die Ecke hier in München mit Reisebüroinhaberin **Eva Wunderer** (ssstravel.de). Wie PR-Agenturen und Öffentlichkeitsarbeiter mit der Krise zurechtkommen, erzählt **John Will** (will-kommunikation.de, www.seasidestory.de) und einen Einblick in die und seine ganz persönliche Stimmungslage gibt **Florian Feimann** (meyerwerft.de, www.kreuzfahrtlotse.net), einer der Pressesprecher der Meyer Werft in Papenburg.

Meine sechs Gesprächspartner geben, glaube ich, einen tiefen Einblick in ihre Situation und Gefühlslage und vermitteln gemeinsam einen Eindruck davon, wie es den Menschen in der Kreuzfahrt-Welt gerade geht – einerseits mit viel Ungewissheit, andererseits aber auch mit viel Optimismus und Tatendrang, der Mut macht.

Ich hoffe, Ihnen macht dieses eher ungewöhnlich Special des cruisetricks.de Kreuzfahrt-Podcasts so viel Spaß, wie es mir Freude bereitet hat, mit all diesen Menschen zu sprechen, die ich hoffentlich alle bald wieder persönlich irgendwo auf einem Schiff, in der Werft oder irgendwo auf der Welt wiedersehen werde.

So sieht übrigens mein eigener Arbeitsplatz im Home-Office zurzeit aus - zugegebenermaßen fürs Foto geringfügig aufgeräumter als gewöhnlich. Mein festes Podcast-Studio, das ich eigentlich im Keller eingerichtet habe, habe ich nach oben ins Arbeitszimmer verlegt, das Mikrophon hängt nun von der Decke. Denn bei den vielen Skype-Gesprächen und Videokonferenzen war es einfach unpraktisch, dafür jedes Mal in den Keller zu wechseln ...

Carnival Cruise Line bringt Crew mit neun Kreuzfahrtschiffen weltweit in ihre Heimat zurück

30. April 2020

Carnival Cruise Line zieht in der ersten Maiwoche achtzehn Kreuzfahrtschiffe aus amerikanischen Basishäfen vor den Bahamas zusammen. Dort werden die Crewmitglieder mit Tenderbooten auf neun Schiffe aufgeteilt, die in die unterschiedlichen Regionen der Welt fahren sollen, um Crew nach Hause zu bringen.

Die neun Schiffe der Carnival Cruise Line sollen nach der entsprechenden Verteilung der Crew-Mitglieder dann in Richtung Asien, Afrika, Indien, Lateinamerika und Europa fahren. Die übrigen neun Schiffe bleiben mit einer Minimal-Crew im Wesentlichen in den Bahamas oder vor ihrem Flaggenstaat Panama vor Anker und warten dort auf das Ende des Shutdowns.

Laut Carnival Cruise Line wurden bislang rund 10.000 Crew-Mitglieder per Flugzeug nach Hause gebracht, weitere rund 10.000 sollen nun mit Kreuzfahrtschiffen in ihre Heimat gebracht werden. Etwa 6.000 Crew-Mitglieder wurden bereits von Australien und Long Beach in Kalifornien aus per Flugzeug oder Kreuzfahrtschiff nach Hause gebracht. Lediglich einige Hundert Menschen werden nach diesen Rückführungsaktionen noch weiter auf ihre Heimreise warten müssen, die Carnival so schnell wie möglich organisieren will.

Etwa 3.000 Besatzungsmitglieder bleiben an Bord der insgesamt 27 Schiffe der Flotte von Carnival Cruise Line, um einen sicheren Schiffsbetrieb und die nötige Wartung und Pflege während der Ruhezeit sicherzustellen.

Auch andere Reedereien haben bereits begonnen, ihre Crew-Mitglieder per Kreuzfahrtschiff nach Hause zu bringen, wie wir im Beitrag „Heimreise für zahlreiche Crew-Mitglieder per Kreuzfahrtschiff statt Flugzeug“ berichtet haben. Innerhalb der Holland-America-Line-Gruppe arbeiten verschiedene Kreuzfahrtmarken bei diesen Rückführungsaktionen auch zusammen. So fahren beispielsweise Crew-Mitglieder von Holland America Line auch auf Princess-Cruises-Schiffen mit und umgekehrt.

AIDA sagt Kreuzfahrten bis 30. Juni ab, TUI Cruises bis Mitte Juni, MSC sogar bis 10. Juli

30. April 2020

Nach Verlängerung der weltweiten Reisewarnung des Auswärtigen Amtes verlängern auch viele Kreuzfahrt-Reedereien den Zeitraum, für den Reisen abgesagt werden. AIDA sagt Kreuzfahrten bis 30. Juni ab, TUI Cruises bis Mitte Juni, MSC sogar bis 10. Juli. Weitere Reedereien werden mutmaßlich folgen.

AIDA verlängert den Shutdown um einen weiteren Monat bis 30. Juni. Zuvor waren bereits alle Reisen bis 31. Mai abgesagt gewesen.

TUI Cruises hat sich vorerst auf Absagen von Kreuzfahrten mit Abfahrten bis einschließlich 14. Juni festgelegt. Für Mein Schiff 1 und Mein Schiff 6 mit Starttermin 14. Juni will die Reederei zuvor allerdings noch mögliche Alternativrouten prüfen und die betroffenen Passagiere direkt informieren.

Hansa Touristik hat die Reisen der Ocean Majesty für Abfahrten einschließlich 8. Juni abgesagt, die am 18. Juni zu Ende gegangen wäre.

Nicko Cruises sagt alle Reisen mit Starttermin bis 14. Juni ab. Lediglich innerdeutsche Flusskreuzfahrten im Juni will die Reederei noch nicht absagen. Hier wartet man auf eine anstehende Entscheidung der Bundesregierung zu innerdeutschen Reisen.

MSC verlängert den Stillstand der Kreuzfahrtschiff-Flotte weltweit für Abfahrten bis einschließlich 10. Juli 2020. Zuletzt hatte MSC die Reisen bis 29. Mai abgesagt.

Internationale Reedereien mit Schwerpunkt in den USA hatten bereits nach Inkrafttreten einer neuen „no sail order“ der US-Gesundheitsbehörde CDC ihren Absagen-Zeitraum verlängert bis zumeist Ende Juni. Noch weiter in die Zukunft haben bislang nur Cunard Line und P&O Cruises Kreuzfahrten abgesagt, nämlich jeweils bis einschließlich 31. Juli 2020.

Die CDC-Anweisung gilt bis 23. Juli, wenn sie nicht früher wieder aufgehoben wird. Es steht also zu erwarten, dass in absehbarer Zeit auch die amerikanischen Reedereien noch weitere Kreuzfahrten absagen werden.

“.

Das deutsche Auswärtige Amt hat am 29. April die weltweite Reisewarnung bis zum 14. Juni 2020 verlängert. Eine Entscheidung über die Sommerferienzeit in Deutschland soll erst später fallen. Die weltweite Reisewarnung gilt bereits seit 17. März und war zunächst bis Ende April befristet und später bis 3. Mai verlängert worden.

Crew-Mitglied der Mein Schiff 3 in Cuxhaven positiv auf Covid-19 getestet

2. Mai 2020 | zuletzt aktualisiert: 7. Mai 2020

Mit der Mein Schiff 3 hat nun auch TUI Cruises einen Fall von Corona-Infektion an Bord eines ihrer Kreuzfahrtschiffe. Obwohl die Crew laut TUI Cruises zuletzt am 23. März Kontakt zur Außenwelt hatte, fiel ein Covid-19-Test der Gesundheitsbehörden in Cuxhaven positiv aus. Das Schiff ist am 28. April dort angekommen, ein Großteil der Besatzung sollte von hier aus nach Hause fahren.

Update am 6. Mai: Nach Test aller Crewmitglieder an Bord hat sich laut TUI Cruises gezeigt, dass insgesamt neun Menschen mit Covid-19 infiziert sind. Alle Betroffenen seien inzwischen symptomfrei und befänden sich an Bord in Isolation.

Update am 7. Mai: Acht der neun auf Covid-19 getesteten Besatzungsmitglieder werden laut TUI Cruises auf eine Quarantänestation des Ameos-Klinikums Seepark Geestland gebracht. Das erste, am 30. April positiv getestete Besatzungsmitglied bleibt auf der Isolierstation der Helios Klinik Cuxhaven.

15 Besatzungsmitglieder hätten beim Anlauf von Cuxhaven am 28. April leichte, grippeähnliche Symptome gezeigt, schreibt TUI Cruises in einem Statement. Vom Gesundheitsamt und dem hafenärztlichen Dienst angeordnete Tests ergaben einen positiven Fall. Daraufhin seien die 15 Besatzungsmitglieder mit Symptomen in ihren Kabinen isoliert worden.

Noch an Bord befindliche 2.899 Crewmitglieder müssen nun vorerst auf der Mein Schiff 3 bleiben. Die seit dem 28. April bereits ausgeschifften 252 Crewmitglieder (Quelle: ORF), Deutsche und Österreicher, wurden laut TUI Cruises informiert und sollen sich in häusliche Quarantäne begeben.

Zunächst wurden alle 229 Crewmitglieder, die Kontakt mit dem positiv getesteten Besatzungsmitglied hatten oder allgemein durch ihre Tätigkeit viel Kontakt zu anderen hatten. Alle Tests fielen negativ aus. Am Sonntag wurde sämtliche Crewmitglieder getestet. Dabei zeigten sich zusätzlich acht positive Testergebnisse. Die positiv getesteten Crewmitglieder zeigen laut TUI Cruises nur milde oder gar keine Symptome und befindet sich jetzt in Isolation.

TUI Cruises verlegt die Mein Schiff 6 nach Cuxhafen. Sie sollte zunächst alle negativ getesteten Crewmitglieder aufnehmen. Ein Kontakt zu den 254 Besatzungsmitgliedern der Mein Schiff 6 soll dabei nicht entstehen. Diese Plan wurde nun aber erst einmal aufgegeben, weil die Besatzung der Mein Schiff 6 nicht zur Versorgung der Mein-Schiff-3-Crew ausreichen würde.

Rund 1.200 Crewmitglieder sollen bereits im Laufe der kommenden Tage mit Charterflugzeugen nach Kiew, Jakarta und Denpasar nach Hause in ihre Heimat fliegen können.

Derweil berichtet der NDR von Tumulten an Bord der Mein Schiff 3. Die Polizei sei an Bord gegangen. Crewmitglieder hätten - mutmaßlich aus Frust und Anspannung aufgrund der schwierigen Situation - Mobiliar zerschlagen.

Letzter Land-Kontakt möglicherweise am 17. April

Die Mein Schiff 3 war am 17. April mit über 3.000 Crewmitgliedern von Teneriffa aus in Richtung Deutschland aufgebrochen, wo sie am 28. April in Cuxhaven ankam. Vor Teneriffa hatte sie Crewmitglieder der Mein Schiff 1, Mein Schiff 2 und Mein Schiff Herz übernommen. Da wegen der komplizierten, weltweiten Reisebeschränkungen keine Flüge für die Crew zu organisieren waren, hatte TUI Cruises beschlossen, Crewmitglieder auf ein Schiff zusammenzuführen und auf dem Seeweg nach Deutschland zu bringen.

Laut TUI Cruises seien dabei nur gesunde Crewmitglieder auf die Mein Schiff 3 übernommen worden. Zudem sei die Besatzung aller vier Kreuzfahrtschiffe zuvor bereits über vier Wochen isoliert gewesen. Der letzte Kontakt zur Außenwelt habe am 23. März stattgefunden, als die letzten Passagiere von Bord gegangen seien. Insgesamt hatte es bislang auf keinem Schiff von TUI Cruises Covid-19-Infektionen gegeben, weder bei Passagieren noch bei der Crew, so TUI Cruises.

Allerdings gibt es Zweifel daran, dass nicht doch am 17. April in Teneriffa noch Kontakt zu Personen an Land bestand. Ein solcher Kontakt würde erklären, warum trotz vermeintlich wochenlanger Isolation eine Ansteckung mit Covid-19 möglich war.

Die Mein Schiff 3 ist nicht das einzige Schiff, auf dem Crewmitglieder von Covid-19-Infektionen betroffen sind. Weltweit gibt es Infektionen auf zahlreichen Kreuzfahrtschiffen, während die Crew an Bord festsitzt und aufgrund der Reisebeschränkungen nicht nach Hause kommt. Infizierte werden typischerweise von lokalen Behörden nur dann an Land gelassen, wenn ihr Zustand lebensbedrohlich ist. Die Informationslage ist unübersichtlich, wie viele Schiffe tatsächlich betroffen sind. Die britische Zeitung The Guardian schreibt, es gebe Covid-19-Infektionen auf über 50 Schiffen. Einer selbst erhobenen Statistik des Miami Herald gab es seit Beginn der Coronakrise auf insgesamt 37 Kreuzfahrtschiffen Infektionen bei der Crew.

US-Gesundheitsbehörde CDC und Kreuzfahrt-Reedereien streiten um Rückführung von Crewmitgliedern

2. Mai 2020

Die Tageszeitung Miami Herald ist derzeit die Bühne für einen offenen Streit zwischen der US-Gesundheitsbehörde CDC und mehreren Kreuzfahrt-Reedereien über die Rückführung von Crewmitgliedern in ihre Heimatländer. Die CDC besteht nach eigenen Angaben lediglich auf weitreichende Zusicherungen der Reedereien bei der Beförderung der Crewmitglieder. Währenddessen sagen die Reedereien, die CDC würde die Rückführung faktisch nicht zulassen. Was davon jeweils der Wahrheit entspricht, ist aktuell kaum festzustellen.

Vor der Küste Floridas sowie in den Bahamas liegen zahlreiche Kreuzfahrtschiffe vor Anker, auf denen Zehntausende von Crewmitgliedern in der Hoffnung auf eine baldige Heimreise ausharren. Auf einigen, aber längst nicht allen dieser Schiffe gibt es Coronavirus-Infektionen.

Klar scheint zu sein: Die Rückführung gesunder Crewmitglieder scheitert bislang – zumindest auch – daran, dass die Reedereien eine von der US-Gesundheitsbehörde CDC verlangte Erklärung nicht unterschreiben. Die Sichtweisen, warum das so ist, gingen tagelang weit auseinander. Inzwischen scheint klar zu sein, dass die Reedereien vor allem deshalb Bedenken gegenüber der Erklärung haben, weil sie persönliche, strafrechtliche Konsequenzen für die Führungsebene der Reedereien beinhaltet, wenn einzelne Crewmitglieder auf ihrem Heimweg gegen Vorgaben und Beschränkungen verstoßen sollten.

Derweil sind viele Kreuzfahrt-Reedereien bereits dabei oder planen für die kommenden Tage, Zehntausende von Crewmitgliedern per Kreuzfahrtschiff in die ganze Welt nach Hause zu bringen – Carnival Cruise Line allein mit neun Schiffen von den Bahamas aus.

Update 4.5.: Inzwischen haben sich laut Miami Herald Celebrity Cruises und Royal Caribbean International bereit erklärt, die CDC-Vereinbarungen trotz ihrer Bedenken zu unterschreiben, um die Crew der Schiffe bald nach Hause bringen zu können. Bislang war dies bei allen beteiligten Reedereien nur in wenigen Einzelfällen geschehen, die die Zeitung ebenfalls berichtet.

Zu hohe Kosten oder unrealistische Bedingungen?

Der Miami Herald schreibt, Reedereivertreter hätten mehrfach gesagt, dass der Transport der Crewmitglieder in der von der CDC verlangten Form zu teuer sei. Carnival Corp und Royal Caribbean bestreiten das, Norwegian Cruise Line äußert sich bislang nicht. Der Miami Herald zitiert zudem mehrere Kapitäne von Royal-Caribbean-Schiffen mit Aussagen, dass die Weigerung, die Vereinbarung der CDC zu unterschreiben, absolut nichts mit Kosten zu tun habe. Angeführt werden stattdessen juristische Gründe.

Es steht Aussage gegen Aussage. Die Hintergründe und Abläufe sind derzeit von außen nicht genau zu erkennen. Inzwischen hat die CDC die Erklärung veröffentlicht, die sie von den Reedereien verlangt. Sie sieht unter anderem vor, dass die gesamte Führungsriege der Kreuzfahrtunternehmen unter Androhung auch strafrechtlicher Konsequenzen bei Verstößen sicherstellen müssen, dass nach Hause reisende Crewmitglieder ...

- nicht in einem Hotel oder einem anderen Ort übernachten, bevor sie ihr endgültiges Reiseziel erreicht haben,
- keine Zwischenaufenthalte länger als acht Stunden haben,
- nach ihrem ursprünglichen Charterflug nicht mit einem Linienflug weiterreisen,
- während ihrer gesamten Heimreise keinerlei Interaktion im öffentlichen Raum haben („Mietwagen, Restaurants, andere öffentliche Bereiche etc.“).

Mutmaßlich gehen den Reedereien einige dieser Forderungen zu weit, weil sie dies bei Zehntausenden von Crewmitgliedern nicht für jeden einzelnen für die gesamte Heimreise absolut sicherstellen können mit all den Schwierigkeiten und unvorhersehbaren Hindernissen dieser Zeit, zugleich aber strafrechtlich belangt werden könnten. Wie schnell dies passieren kann, zeigt die überraschende Schließung der Flughäfen auf den Philippinen am 3. Mai, offenbar weil dort die Quarantäne-Kapazitäten für Heimkehrer erschöpft sind.

Der Miami Herald berichtet, dass Crewmitgliedern mehrfach eine Heimreise avisiert worden war, diese dann aber wieder abgeblasen wurde mit der Begründung, die CDC habe die Genehmigung nicht erteilt.

Vorausgegangener Streit um „no sail order“ der CDC

Die Situation ist auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass es bereits zuvor heftige Diskrepanzen zwischen Kreuzfahrt-Reedereien und CDC gab. Anlass dazu war die ausführliche Begründung der CDC am 15. April für 100 Tage bis zum 23. Juli verlängerte „no sail order“ für Kreuzfahrtschiffe. Darin hatte die CDC Kreuzfahrtschiffe als einen der wesentlichen Infektionsherde bei der Ausbreitung des Coronavirus in den USA bezeichnet.

Der Kreuzfahrt-Interessenverband Clia widerspricht dieser Darstellung ungewohnt deutlich. Die Kreuzfahrt sei weder die Quelle oder Ursache des Virus noch für dessen Verbreitung. Die CDC mache es sich zu einfach, indem sie die Kreuzfahrt an den Pranger stelle, nur weil sie hohe, öffentliche Aufmerksamkeit erziele. Es sei falsch, aus der größeren, öffentlichen Sichtbarkeit von Meldungen über Infektionen in der Kreuzfahrt abzuleiten, dass dies gleichbedeutend mit einer höheren Infektionsrate in der Kreuzfahrt sei.

Barbados als Helfer in der Not für Kreuzfahrtschiff-Crew und Passagiere

4. Mai 2020 | zuletzt aktualisiert: 19. Januar 2022

Barbados zeigt sich weiterhin als Helfer in der Not bei der Rückführung von Crew auf Kreuzfahrtschiffen in ihre Heimatländer. Anders als fast alle Länder der Welt hält die Karibikinsel den Hafen von Bridgetown und den Flughafen dafür weiter offen. Schon zu Beginn der Coronavirus-Krise hatte Barbados eine wichtige Rolle bei der Rückführung von Kreuzfahrt-Passagieren gespielt.

Während die Reedereien in Florida gerade mit den US-Behörden über die Bedingungen streiten, zu denen Kreuzfahrtschiff-Crew in ihre Heimatländer zurückgeführt werden dürfen, funktioniert die Abwicklung von entsprechenden Charterflügen und die Beförderung der Menschen vom Schiff zum Flughafen in Barbados offenbar reibungslos. So wickelt Royal Caribbean aktuell beispielsweise den Heimflug für indonesische Crew über Bridgetown ab.

Zwischenzeitlich hatte Barbados – laut Tourismusminister – bis zu 16 Kreuzfahrtschiffen das Ankern vor Barbados gestattet und sie bei der Versorgung und Logistik unterstützt.

AIDAprera: „Thank You, Barbados“

Mit emotionalen Gesten hatte sich die AIDAprera vor einigen Tagen von Barbados verabschiedet. Mit Lichtern schrieb die Crew die Worte „Thank You, Barbados“ außen aufs Schiff, berichtet der Tourismus-Minister von Barbados, Kerrie Symmonds, sichtlich bewegt in einer Online-Pressekonferenz am 28. April. AIDAprera-Kapitän Boris Becker hatte zuvor auch eine Videobotschaft auf Youtube veröffentlicht, in dem er sich bei Barbados für die große Unterstützung in dieser schwierigen Zeit bedankte.

Er betont, was zuvor auch schon andere in der Kreuzfahrt-Branche geäußert hatten: „In diesen schwierigen Zeiten (...) kann man erkennen, wer deine wirklichen Freunde sind und auf welche Menschen man sich wirklich verlassen kann.“ Und weiter: „Wir sind sehr dankbar dafür und werden nicht vergessen, wie Sie uns unterstützt haben und wie wir uns auf Sie verlassen konnten in diesen schwierigen Zeiten.“

Barbados' Tourismusminister: „sicheren Hafen bieten, um Passagiere und Crewmitglieder nach Hause bringen“

In seiner Online-Pressekonferenz erklärt Kerrie Symmonds, Tourismusminister von Barbados, die Haltung seines Inselstaates: Einige Inseln hätten beschlossen, Kreuzfahrtschiffe nicht anlegen und die Passagiere nicht von Bord zu lassen. Barbados habe sie bewusste und durchdachte Entscheidung getroffen, das nicht zu tun, sondern mit der Kreuzfahrt so umzugehen, wie Partner miteinander umgehen sollten.

Symmonds: „Also haben wir Kreuzfahrtschiffen, von denen manche Barbados noch nicht einmal auf ihren Fahrtrouten hatten, einen sicheren Hafen geboten und erlaubt, die Passagiere und Crewmitglieder nach Hause zu bringen.“

Anders als die meisten Karibik-Inseln ist Barbados nicht nur ein Zwischenstopp-Hafen für Kreuzfahrtschiffe, sondern vielfach auch Start- und Zielhafen für Kreuzfahrten und profitiert daher besonders vom Kreuzfahrt-Tourismus.

Ein Vorteil in der Coronakrise sei für Barbados, so Symmonds, dass sich ein großer Teil des Tourismus im Luxusbereich abspiele. Diese Gäste seien nicht abhängig vom Flugplan bei Linien-Fluggesellschaften, sondern könnten mit Privatflugzeugen einfliegen, wofür der Flughafen der Insel weiterhin geöffnet sei. Da diese Gäste typischerweise sechs Wochen bleiben würden, sei auch die derzeit nötige 14tägige Quarantäne kein echter Hinderungsgrund, nicht zu kommen. Daher rechnet der Tourismusminister mit einem sanften Neustart des Tourismus auf der Insel bereits sehr bald.

Carnival Cruise Line: Kreuzfahrt-Absagen bis Ende August, aber Teil-Neustart mit acht Schiffen am 1. August

4. Mai 2020

Carnival Cruise Line will ab 1. August einen teilweisen Neustart des Kreuzfahrt-Betriebs wagen. Die US-Reederei plant, den Kreuzfahrt-Betrieb von amerikanischen Häfen aus mit zunächst acht Schiffen wieder aufzunehmen. Zugleich sagt die Reederei alle anderen Abfahrten bis Ende August ab.

Mit folgenden Kreuzfahrtschiffen will Carnival Cruise Line am 1. August wieder fahren:

- Carnival Dream, Carnival Freedom und Carnival Vista ab Galveston
- Carnival Horizon, Carnival Magic und Carnival Sensation ab Miami
- Carnival Breeze und Carnival Elation ab Port Canaveral

Alle anderen Kreuzfahrten inklusive der Australien-Abfahrten der Carnival Splendor sagt Carnival Cruise Line dagegen bis einschließlich 31. August ab. Außerdem findet in diesem Jahr keine Alaska-Kreuzfahrt mehr statt und auch die Reisen der Carnival Spirit ab 25. September von Vancouver nach Honolulu am 6. Oktober von dort nach Brisbane entfallen.

Die drei Häfen Miami, Port Canaveral und Galveston habe man für den Neustart unter anderem deshalb gewählt, weil sie von einem Großteil der Passagiere per PKW erreichbar

seien und wo Carnival sehr stark vertreten sei. Die Zeit bis zum 1. August will die Reederei nutzen, um zusammen mit Experten und Behörden detaillierte Pläne und Prozesse auszuarbeiten, um die Gesundheit und Sicherheit der Passagiere zu schützen, wie Carnival in einem Statement mitteilt.

Kreuzfahrt-Absagen bei Princess Cruises, Seabourn und Holland America Line teils bis Herbst 2020

7. Mai 2020

Holland America Line, Princess Cruises und Seabourn sagen große Teile der Sommer- und Herbst-Saison ab, teils bis in den November 2020 hinein. Betroffen sind Kreuzfahrten weltweit, von Alaska und Neuengland/Kanada über Europa bis Asien.

Statt des bislang jeweils monatlichen Updates der abgesagten Kreuzfahrten für die kommenden Wochen haben nun auch Holland America Line, Princess Cruises und Seabourn weitere reichende Pläne für die Kreuzfahrtsaison Sommer und Herbst 2020 vorgelegt. Zahlreiche Kreuzfahrten in Europa, Neuengland und Kanada, Alaska sowie teils in Asien und im Pazifik fallen für dieses Jahr komplett aus. Zuletzt hatten HAL, Princess und Seabourn bereits alle Kreuzfahrten bis einschließlich 30. Juni 2020 abgesagt.

Zuvor hatte bereits Carnival Cruise Line langfristige Kreuzfahrt-Absagen bis Ende August 2020 bekanntgegeben, zugleich aber einen Plan für den Neustart mit neun der insgesamt 26 Schiffe ab 1. August von drei amerikanischen Häfen aus bekannt gegeben.

Im Detail sagen die drei Reedereien die folgenden Kreuzfahrten für Sommer und Herbst 2020 ab:

Princess Cruises

- **Alaska** (alle Reisen 2020 = bis 20. September): Emerald Princess, Ruby Princess
- **Europa und Transatlantik** (alle Reisen 2020): Enchanted Princess, Regal Princess, Sky Princess, Crown Princess, Island Princess
- **Karibik** (Sommer-Saison 2020 = bis 25. Juli): Caribbean Princess
- **Neuengland und Kanada** (Sommer-Saison 2020): Sky Princess (bis 31. Oktober), Caribbean Princess (bis 8. November)
- **Japan** (Sommer und Herbst 2020 = bis 29. November): Diamond Princess
- **Australien** (bis einschließlich August 2020): Sapphire Princess, Sea Princess
- **Taiwan-Abfahrten** (Juli 2020): Majestic Princess
- **Hawaii und Französisch Polynesien** (bis einschließlich November 2020): Pacific Princess

** Datums-Angaben ohne Gewähr*

Holland America Line

- **Alaska, Europa, Neuengland und Kanada:** alle Reisen 2020; die Alaska-Reisen der Maasdam, Noordam, Oosterdam, Volendam und Westerdam waren bereits früher abgesagt worden.
- 79tägige **Afrika**-Reise der Amsterdam von Boston bis Fort Lauderdale mit Starttermin 3. Oktober 2020.

Für Holland America Line bedeutet das im Wesentlichen einen Absage genannten Kreuzfahrten bis Mitte Oktober. Die Termine variieren aber von Schiff zu Schiff, sodass ein genauer Blick auf die Reisedaten auf der Website von HAL sinnvoll ist.

Seabourn

- **Alaska:** Seabourn Sojourn bis 13. Oktober
- **Neuengland und Kanada:** Seabourn Quest bis 6. November
- **Europa:** Seabourn Odyssey bis 20. November, Seabourn Ovation bis 6. November, Seabourn Encore bis 19. Oktober

Update: Wie geht's der Kreuzfahrt in der Coronavirus-Krise im Mai 2020?

11. Mai 2020

Kreuzfahrt-Absagen kommen längerfristig, werden aber auch differenzierter. Erste Reedereien veröffentlichen vorsichtige Neustart-Pläne. Zugleich müssen Zehntausende Crew-Mitglieder weiterhin auf zahlreichen Kreuzfahrtschiffen ausharren und auf die Heimreise warten. Die Erstattung von stornierten Reisen läuft weiterhin schleppend, während die EU-Kommission den Gutschein-Plänen der deutschen Bundesregierung eine Absage erteilt hat. Ein Update zur Kreuzfahrt in der Coronavirus-Krise mit Stand Mitte 2020 (und Update Anfang Juni) ...

Update: Einen aktualisierten Blick auf den Status der Kreuzfahrt finden Sie in unserem Beitrag *„Nach Ende des kompletten Shutdowns: Wie geht es ab August 2020 in der Kreuzfahrt weiter?“* vom 21. Juli 2020.

Eine deutliche Änderung zeichnet sich – zumindest bei einigen Reedereien – bei der Strategie zur Absage von Kreuzfahrten ab. Nicht mehr nur vier Wochen im Voraus, sondern teils bis in den Dezember hinein reichen die Stornierungen. Aber die Absagen differenzieren auch stärker nach Fahrtgebiet. Holland America Line, Seabourn und Princess Cruises sagen teils die komplette Sommer-Saison 2020 für Alaska, Neuengland und Kanada sowie teil Europa ab. Bei der Mehrzahl der Reedereien reichen die Absagen aktuell bis etwa Ende Juni. Genaue Details dazu liefert unsere ständig aktualisierte Liste der Kreuzfahrtabsagen.

Lese-Tipp: Michaela von Gitalian.world zeichnet in ihrem Blogbeitrag *„Kein Land in Sicht: Die dramatische Lage der Kreuzfahrt-Crew-Mitglieder“* ein emotionales und sehr

bedrückendes Bild der aktuellen Situation der Crewmitglieder an Bord von Kreuzfahrtschiffe. Der Text ist verstörend und sehr lesenswert zugleich.

Konkrete Neustart-Pläne bei Carnival Cruise Line

An einen konkreten Plan zum Neustart traut sich Carnival Cruise Line. Neun von 26 Schiffen könnten ab 1. August von amerikanischen Häfen aus wieder zu den Bahamas oder in die Karibik fahren. Die Reisen der übrigen Schiffe hat Carnival Cruise Line dagegen bereits bis Ende August abgesagt.

Von deutschen Reedereien wie AIDA, TUI Cruises oder Plantours gibt es öffentlich noch keine konkreten Aussagen für einen Neustart. TUIs Konzernchef Fritz Jousen sprach in einem Interview mit dem Manager Magazin aber davon, dass TUI Cruises ab Juli bereit sei, Kreuzfahrten wieder aufzunehmen, sofern es die behördlichen Genehmigungen dafür gebe. Jussen spricht dabei von Routen in der Nord- und Ostsee mit mehr Seetagen als bisher. Er rechnet mit anfänglich maximal 1.000 Passagieren je Schiff.

Expeditionskreuzfahrt-Reedereien halten sich mit Aussagen derzeit sehr zurück und stornieren relativ kurzfristig. Bei Hurtigruten wird sowohl auf der Küstenroute als auch im Expeditionsbereich ein Neubeginn Mitte Juni angestrebt, wobei die Reederei ihre Expeditionsreisen jeweils individuell auf Machbarkeit prüfen will.

Ponant mit Frankreich-Kreuzfahrten ab Juni

Ponant will im Juli mit Kreuzfahrten für französische Kunden starten und dabei von französischen Basishäfen auf überwiegend auch nur französische Häfen anlaufen. Ausnahmen sind das italienische Portofino und die britischen Scilly Islands.

Die Le Dumont d'Urville soll von Juli bis September einwöchige Reisen ab Le Havre anbieten. Die Le Champlain und Jacques Cartier sollen ab Saint-Malo fahren, die Le Bougainville ab Bordeaux, die L'Austral ab Marseille und die Le Lyrial ab Nizza.

China bereitet Neustart vor

Für den rein chinesischen Markt mit Kreuzfahrtschiffen unter chinesischer Flagge laufen die Neustart-Vorbereitungen. Das chinesische Verkehrsministerium will "Cruises to nowhere", also ohne Hafenstopps unterwegs von Hainan/Shanghai aus ermöglichen. Beschränkungen soll es dabei unter anderem für die Zahl der Passagiere geben, die pro Tag in einem Hafen abgefertigt werden dürfen - nur die Hälfte der Kapazität darf genutzt werden. Einen genauen Start-Termin gibt es aktuell noch nicht.

Astro Ocean Cruises hat Anfang Juni mit der Rekrutierung von Crew begonnen und will wieder fahren, sobald die Crew vollständig ist. Astro Ocean Cruises betreibt die "Piano Land", die ehemalige Oriana von P&O Cruises.

Reduzierte Passagierzahl: Kreuzfahrt schon ab 30 Prozent Auslastung rentabel

Für den Neustart der Kreuzfahrt prognostizieren Experten, dass die Schiffe zur Wahrung des „social distancing“ an Bord nicht mit voller Passagierkapazität fahren würden. Eine wichtige Frage dazu hat Royal Caribbeans Chief Financial Officer Jason Liberty bei einer Telefonkonferenz für Investoren am 20. Mai beantwortet: Sind Kreuzfahrtschiffe rentabel, wenn sie mit deutlich reduzierter Passagierzahl fahren?

Bei neuen Kreuzfahrtschiffe der Royal-Caribbean-Flotte, so Jason Liberty, würden 30 Prozent Auslastung ausreichen, bei älteren Schiffen seien 50 Prozent Auslastung nötig, um auf Break-even zu kommen, wenn man die Bilanzkennzahl „EBITDA“ zugrunde legt.

Dieser vor allem im angelsächsischen Raum geläufige Wert steht für Gewinne ohne Berücksichtigung von Steuern, Zinsen und Abschreibungen. Vereinfacht sagt „EBITDA“ aus, wie profitabel das Tagesgeschäft eines Unternehmens ist, wenn man nicht direkt damit verbundene Faktoren wie eben Zinsen, Steuern und Abschreibungen ausklammert.

Deshalb bedeutet die von Jason Liberty genannte Auslastung nicht unbedingt, dass Royal Caribbean auf Dauer mit einer Auslastung – je nach Schiff – von nur 30 oder 50 Prozent fahren kann. Es gibt aber einen Eindruck davon, wie viel Spielraum wahrscheinlich vorhanden ist, um bei einem Neustart im Sinne des „social distancing“ mit reduzierter Kapazität zu fahren, ohne dabei operative Verluste einzufahren.

Destinationen: unübersichtlich und uneinheitlich

Der am schwierigsten berechenbare Faktor für einen potenziellen Neustart der Hochsee-Kreuzfahrt sind nach wie vor die Hafenstopps. Einreisesperren der meisten Länder sind zwar zeitlich relativ befristet, werden aber immer wieder verlängert. Planungssicherheit ist in diesem Bereich noch nicht absehbar.

Einerseits gibt es Hoffnung auf eher regionalen, in der EU möglicherweise teils länderübergreifenden Tourismus. Andererseits ist eine klare Linie aber selbst innerhalb der EU noch nicht erkennbar. Die Vereinigung der Kreuzfahrthäfen im Mittelmeer „MedCruise“ beispielsweise bemüht sich zwar um intensivere Zusammenarbeit und Lobbyarbeit. Die Kreuzfahrt ist aber in den meisten Mittelmeer-Ländern politisch nicht weit oben auf der Agenda.

Und auch im für den amerikanischen Markt wichtigsten Fahrtgebiet Bahamas und Karibik, insbesondere für die anstehende Herbst- und Wintersaison, ist bislang keine einheitliche Linie erkennbar. Grand Cayman hat die Einreisesperre beispielsweise gerade bis 1. September verlängert. Und selbst für das sehr kreuzfahrtfreundlich eingestellte Barbados steht erst einmal der individuelle Luxustourismus stärker im Vordergrund als Massentourismus von großen Kreuzfahrtschiffen.

Die Bahamas als wichtigste Destination für Kurzreisen ab Florida, für Karibik-Kreuzfahrten und insbesondere mit den dort angesiedelten Privatinseln vieler Reedereien zeigen sich offen und hoffen auf baldige Rückkehr der Kreuzfahrtschiffe. Allerdings steht die Kreuzfahrt auch dort erst auf der letzten der sechs Öffnungsstufen, den die Regierung der Bahamas vorsieht. Das werde definitiv erst deutlich nach Juni der Fall sein, sagte Nassaus Hafenchef Michael Maura der bahamischen Zeitung The Tribune.

Aktuell am besten planbar dürften für die Reedereien Aufenthalte auf den diversen Privatinseln in den Bahamas, eventuell auch Labadee auf Haiti und Harvest Cay in Belize

sein. Hier spekulieren Brancheninsider auch über Reederei-übergreifenden Vereinbarungen zur Nutzung der Inseln der jeweiligen Mitbewerber. Und auch Reisen mit vielen Seetagen und entsprechend hochgefahrenem Entertainment an Bord sind zunächst wahrscheinlicher als Kreuzfahrten mit Hafenstopps in mehreren, verschiedenen Ländern.

Flusskreuzfahrt hofft auf regionalen Neustart

Am ehesten könnte die Flusskreuzfahrt wieder starten. Die Reedereien arbeiten an Plänen, möglicherweise schon im Mai oder Juni vereinzelt wieder zu fahren. *Update:* Nicko Cruises hat mit der Nicko Vision am 1. Juni die Flusskreuzfahrt mit Passagieren wieder aufgenommen.

Im Fokus stehen dabei innerdeutsche Reisen auf dem Rhein, die relativ wenig komplex in der Organisation sind. Behördliche Auflagen müssten hier von nur einem einzigen Staat erfüllen werden, dennoch aber wohl mit unterschiedlichen Regelungen je nach Bundesland. Auch auf der Donau grenzüberschreitend nach Österreich sind Flusskreuzfahrten relativ bald wieder vorstellbar sein.

A-Rosa spricht konkret von Reisen noch vor Pfingsten auf Rhein und Donau. Erwähnt wird auch die Chance, bei entsprechenden Lockerungen der Beschränkungen auch auf Flüssen in Frankreich und Portugal bald wieder zu fahren.

Viva Cruises hat für Juli und August 2020 neue Kurzreisen ab Frankfurt und Düsseldorf auf Rhein und Main ins Programm genommen. Die erste Flusskreuzfahrt plant Viva Cruises sogar schon für Anfang Juni.

Konkretere Hygiene-Planungen

Deutlich konkreter sind inzwischen auch die Pläne für Hygiene-Maßnahmen und Beschränkungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen in Zeiten des Corona-Virus geworden. Denn ein Neustart ohne sehr durchdachte Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Passagiere ist nicht denkbar.

Wie Reedereien und Häfen mit dem Coronavirus umgehen können, erläutert ein Beitrag (englischsprachig) bei Cruise Business Review. Dort wird ein vierteiliger Ansatz vorgestellt.

1. Maßnahmen in den Häfen, die das Virus erst gar nicht auf die Schiffe gelangen lassen sollen, beispielsweise Test-Systeme,
2. Ausbreitung des Virus an Bord unterbinden – mit Hygienemaßnahmen, kontaktlose und automatisierte Technik, Crew-Training, Optimierung von Räumen und Laufwegen,
3. Isolation durch Quarantäne und Dekontamination mit Verbesserungen bei der Luftreinigung in Klimaanlage und Aufrüstung des Bordhospitals,
4. detaillierte Pläne für den Umgang mit kritischen Vorfällen in Zusammenhang mit dem Coronavirus an Bord.

Die asiatische Kreuzfahrtmarke Dream Cruises stellt ihre detaillierten Hygiene-Maßnahmen übersichtlich und grafisch aufbereitet vor (*Website inzwischen offline*).

Wie das Hygiene- und Gesundheitskonzept auf Flusskreuzfahrtschiffen aussehen könnte, zeigt Cruise Critic in Großbritannien anhand von Beispielen bei Uniworld und Ama Waterways auf. Und auch Viva Cruises hat konkrete Beispiele genannt. Zu diesen Konzepten gehören unter anderem:

- reduzierte Passagierzahl
- Desinfektionstücher überall am Schiff, auf Anforderung Desinfektionsmittel-Fläschchen, Mundschutz und Handschuhe
- regelmäßige Desinfektion aller Bereiche des Schiffs
- intensive Schulung der Crew, regelmäßige Gesundheitstests
- Ersatz von Zeitungen und Zeitschriften durch Lesematerial in einer E-Reader-App
- fest zugewiesene Tische und für die ganze Reise die gleichen Kellner in den Restaurants
- größere Tischabstände im Restaurant
- keine Buffets, kein gemeinschaftliches Vorlegebesteck, keine allgemein zugänglichen Snacks, Brotkörbchen, Butter oder Ähnliches
- reduzierte Passagierzahl in Ausflugsbussen

Interessante Ansätze für kurz- und mittelfristige Anpassungen bis hin zu Vorschlägen für neue Aspekte in der Schiffsarchitektur zeigt ein (englischsprachiger) Beitrag von Cybercruises.com auf: „Stefano Pastrovich: The Ship As Safe Haven And The Cruises Of The Future. Scenarios Of A Visionary Architect And Problem Solver“.

Liquidität und Finanzierung weitgehend gesichert

Relativ gute Nachrichten kommen aus den Vorstandsebenen der Reedereien. Die drei großen, börsennotierten Kreuzfahrt-Unternehmen CCL, NCLH und RCL gelingt es, ihre finanzielle Situation deutlich zu stärken. Die Liquidität der drei Unternehmen reicht nun offenbar für bis zu einem Jahr und länger ohne Einnahmen. Dabei geht es jeweils um mehrere Milliarden Dollar. Allerdings haben die Reedereien dafür auch harte Maßnahmen ergriffen und Zehntausende von Mitarbeitern in den Büros an Land entlassen oder für einen gewissen Zeitraum ohne Gehalt freigestellt.

Zu kämpfen haben die Reedereien besonders in den USA mit kampagnenartig negativer Berichterstattung in den Medien. Ein Beispiel: Als Norwegian Cruise Line Holdings im Rahmen einer ausführlichen Pflichtmitteilung zu Ausblick auf die kommenden zwölf Monate an die amerikanische Börsenaufsicht unter anderen erwähnte – und erwähnen musste –, dass die aktuelle Situation möglicherweise auch zu einer Insolvenz führen könnte, falls die geplanten Finanzierungsmaßnahmen fehl schlagen sollten, waren sofort Schlagzeilen wie „Norwegian Cruise Line may go out of business“ (CNN) zu lesen.

Bereits am Tag darauf meldete NCLH den Erfolg einiger geplanter Deals: zusätzlicher Liquiditätszufluss von rund zwei Milliarden Dollar. Insgesamt, so NCLH, liege die Liquidität nun bei rund 3,5 Milliarden Dollar – genug um auch einen Shutdown von mindestens 18 Monaten durchzustehen.

Royal Caribbean Cruises Ltd. spricht aktuell von ausreichender Liquidität bis mindestens April 2021, wozu unter anderem Stundungen bei der Abzahlung von Kreuzfahrtschiff-Neubauten mit staatlicher Absicherung in Europa helfen. Und auch Carnival hat klargestellt, das Unternehmen könne notfalls ein Jahr ohne neue Umsätze durchhalten.

Dennoch kostet die Krise die Kreuzfahrt-Unternehmen enorme Summen. Die „Cash Burn Rate“, also Ausgaben der Reedereien in der Coronakrise ohne Einnahmen liegt je nach Quelle (zum Beispiel Barron's, Cruise Industry News) bei etwa acht bis neun Millionen Dollar pro Schiff. Carnival Corp. hat 104 Kreuzfahrtschiffe, Royal Caribbean Cruises Ltd. 54, Norwegian Cruise Line Holdings 28.

Vertrauensbildende Maßnahmen und Storno-Bedingungen

Parallel zu weiter reichenden Absagen und der zunehmenden Erkenntnis, dass die Kreuzfahrt nicht innerhalb weniger Monate in vollem Umfang wird zurückkehren können, gestalten viele Reedereien ihre Buchungs- und Stornobedingungen kundenfreundlicher.

Sie erweitern dazu ihre Programme, die Kunden zurückgewinnen, zu Buchungen oder Umbuchungen motivieren sollen. Der Begriff „Cruise with Confidence“ hat sich reedereiübergreifend im englischsprachigen Raum durchgesetzt. Er bezieht sich auf großzügige Regelungen für Stornierungen und Umbuchungen, die es Kunden ermöglichen, auch relativ kurzfristig kostenfrei von Reisen zurückzutreten oder ihre Reisepläne zu ändern. Mit dieser neuen Flexibilität wollen die Reedereien Vertrauen schaffen und die Kunden an sich binden, indem sie letztlich das nach wie vor schwer abschätzbare Risiko für Absagen und Änderungen übernehmen, das durch die Coronakrise entsteht.

„Gutschein-Lösung“ doch nicht vom Tisch?

Derweil tun sich die meisten Reedereien schwer, bereits erhaltene Zahlungen für inzwischen abgesagte Kreuzfahrten zurückzuerstatten. Von einigen Reedereien ist zu hören, dass zwischen 40 und 60 Prozent der Kunden Gutscheine oder Umbuchungen akzeptieren, der Rest aber eine Erstattung erwartet – und zunehmend vehement einfordert. Für Reisebüros und Reiseveranstalter bleibt die Lage daher sehr kritisch, weil sie bei dem nötigen Volumen an Erstattungen an ihre Liquiditätsgrenzen stoßen könnten.

Zunächst sah es so aus, als würde die EU-Kommission eine staatlich gegen Insolvenzen abgesicherte Gutschein-Lösung nach EU-Recht endgültig ablehnen, wie sie die deutsche Bundesregierung gefordert hatte. Ohne eine solche Lösung bliebe die Pflicht zur Erstattung des Reisepreises und der Anzahlungen für abgesagte Kreuzfahrten.

Update: Nun gibt es aber offenbar neue Pläne bei der EU, die den Mitgliedsländern eine Gutscheinelösung inklusive staatliche Insolvenzabsicherung empfehlen. Das berichten beispielsweise Reuters und Süddeutsche Zeitung. Wir aktualisieren an dieser Stelle, sobald Details dazu bekannt werden.

Parallel wird derzeit in Deutschland über eine nationale Lösung zur Absicherung von Kundengeldern weiter diskutiert. Ein Ergebnis ist aber noch nicht absehbar.

Orlando Ashford verlässt Holland America Line, Rick Meadows scheidet bei Seabourn aus

13. Mai 2020

Orlando Ashford, seit mehr als fünf Jahren President von Holland America Line, verlässt die Kreuzfahrt-Reederei Ende Mai 2020. Zum gleichen Termin verlässt auch Rick Meadows, President der Schwester-Reederei Seabourn, das Unternehmen nach 35 Jahren.

Orlando Ashford war President von Holland America Line seit September 2014. Bei Holland America Line hatte Ashford eine Verjüngung der Marke vorangetrieben und den Schwerpunkt dabei vor allem das Entertainment mit Live-Musik und sowie die Kulinarik an Bord der Schiffe gelegt.

Rick Meadows scheidet bei Seabourn ebenfalls Ende Mai aus, nachdem er insgesamt 35 Jahre lang auf unterschiedlichen Positionen für Carnival Corp. gearbeitet hatte. Seine Karriere bei dem weltgrößten Kreuzfahrt-Unternehmen begann 1985 als Director of Sales bei Carnival Cruise Lines. President von Seabourn war Meadows seit 2011, als das Hauptquartier von der Reederei von Miami nach Seattle umzog.

Über die Gründe der Weggänge Ashfords von Holland America Line und Meadows von Seabourn gibt es in den Statements der Reedereien keine Informationen. Auch über die Nachfolge auf den Posten des Presidents von HAL und Seabourn ist nichts bekannt. Beide Kreuzfahrt-Marken gehören zur Carnival Corp.

Update: Nachfolger von Orlando Ashford ist Gustavo (Gus) Antorcha, der bisherige COO der Carnival Corp. Seabourns neuer President ist Josh Leibowitz.

EU-Kommission empfiehlt abgesicherte Reisegutscheine alternativ zu Reisepreis-Erstattung

13. Mai 2020 | zuletzt aktualisiert: 29. Mai 2020

Die EU-Kommission empfiehlt die Einführung von Reise-Gutscheinen als Alternative zur Rückerstattung des Reisepreises bei stornierten Pauschalreisen (inklusive Kreuzfahrten) und Flügen. Zugleich fordert die Kommission die Mitgliedsstaaten auf, eine Garantie für diese Gutscheine zu übernehmen, um die Kunden gegen Insolvenz der Reiseunternehmen abzusichern. Das Recht auf Erstattung bleibt aber erhalten.

Die EU-Kommission hatte sich bereits deutlich gegen eine zwangsweise Gutschein-Lösung ausgesprochen, sowohl bei Flugtickets als auch bei Pauschalreisen. Sie hält Gutscheine

lediglich als freiwillige Alternative zur Erstattung für akzeptabel. Jetzt legt sie den Mitgliedsstaaten nahe, vom Kunden freiwillig akzeptierte Gutscheine gegen Insolvenz abzusichern. Auch eine nicht-staatliche Absicherung der Gutscheine hält die EU-Kommission für akzeptabel. Eine solche Insolvenzabsicherung würde den Kunden Sicherheit geben, die Akzeptanz von Gutscheinen deutlich erhöhen und so die Liquiditätslage von Reiseveranstaltern entspannen.

Einige EU-Länder wie Frankreich, Belgien, Luxemburg, die Niederlande und Italien haben bereits seit einiger Zeit – offenbar entgegen geltendem EU-Recht – Gutschein-Lösungen eingeführt, ohne Absicherung gegen Insolvenz des ausstellenden Reiseunternehmens.

Erstattungspflicht bleibt, bis Gutschein-Lösung als Gesetz verabschiedet ist

Nach aktuell geltendem Recht müssen Reiseveranstalter und Airlines die Kosten für abgesagte Reisen innerhalb von 14 beziehungsweise bei Flügen innerhalb von sieben Tagen zurückerstatten. Das gilt auch jetzt nach der neuen Empfehlung der EU-Kommission.

Eine Absicherung von Gutscheinen gegen Insolvenz würde es auch erst dann geben, wenn die EU-Empfehlung auch in nationales Recht umgesetzt wird. Auch dann wird der Kunde aber weiterhin statt eines angebotenen Gutscheins auch die direkte Erstattung verlangen können.

Kaum ein Reiseunternehmen tut dies derzeit jedoch – auch, weil die hohen Verpflichtungen viele Unternehmen in die Insolvenz treiben würden. Einige Unternehmen halten Zahlungen möglicherweise bislang auch deshalb zurück, weil sie bis zuletzt auf eine verpflichtende Gutschein-Lösung gehofft hatten. Nach den Vorschlägen der deutschen Bundesregierung wäre dies nämlich auch nachträglich anwendbar gewesen.

Update: Die Bundesregierung hat am 27. Mai beschlossen, Gutscheine auf freiwilliger Basis zu belassen, sie aber staatlich abzusichern. Bei Nichteinlösung bis spätestens 31. Dezember 2021 müssten sie demnach ausgezahlt werden. Auch die EU hat der Absicherung der Gutscheine durch die Bundesregierung inzwischen zugestimmt. Auch Ende August wurde das entsprechende Gesetz aber noch nicht verabschiedet und das könnte sich auch noch einige Monate hinziehen.

Gutschein-Laufzeit von mindestens einem Jahr

Nach den Vorstellungen der EU-Kommission sollen die Gutscheine eine Laufzeit von mindestens einem Jahr haben und gekoppelt sein mit einer Erstattungspflicht, wenn der Kunde den Gutschein innerhalb des Gültigkeitszeitraums nicht einlösen kann oder will. Um das Vertrauen der Kunden in die Gutscheine zu stärken und den Gutscheinwert gegen eine mögliche Insolvenz des Reiseveranstalters oder der Airline abzusichern, fordert die EU-Kommission die Mitgliedsländer auf, den Gutscheinwert zu garantieren. Auch eine nicht-staatliche Absicherung der Gutscheine hält die sei akzeptabel.

Die jetzt von der EU-Kommission ins Spiel gebrachte Gutschein-Lösung weicht vor allem in einem wesentlichen Punkten von dem ab, was die deutsche Bundesregierung bereits vor einigen Wochen gefordert hatte: Sie wollte Gutscheine als Alternative zu Erstattungen einführen, der die Kunden nicht hätten widersprechen können. Die EU-Kommission stellte

jetzt aber klar, dass der Kunde generell das Wahlrecht zwischen Erstattung und Gutschein haben müsse.

Setzt die deutsche Bundesregierung die von der EU-Kommission vorgeschlagene Gutschein-Lösung mit staatliche Insolvenz-Absicherung jetzt um, wäre Gutschein für Pauschalreisende, Kreuzfahrer und Flugreisende tendenziell sogar die risikoärmere Variante im Vergleich zu einer Umbuchung auf einen späteren Termin.

Denn auch bei einer Umbuchung wäre die neue Reise zwar über einen Sicherungsschein gegen Insolvenz des Reiseveranstalters abgesichert. Diese Versicherung springt aber nach deutschem Recht pro Insolvenzfall nur für maximal 110 Millionen Euro Schaden ein. Die Insolvenz des Reiseveranstalters Thomas Cook hat jedoch gezeigt, dass diese Summe bei großen Unternehmen nicht ausreicht, um die Kundenforderungen vollständig abzudecken.

Mit der neuen Gutschein-Regelung wäre der Betrag dagegen voraussichtlich vollständig mit Steuergeldern durch den Staat oder alternativ über eine nicht-staatliche Insolvenzversicherung der Gutscheine garantiert. Details müsste nun in einem Gesetz für Deutschland geregelt werden.

Harte Kritik und Forderungen vom Deutschem Reiseverband DRV

Der Deutsche Reiseverband DRV kritisiert den Vorschlag der EU-Kommission indes heftig: „Das ist leider ein weltfremder Vorschlag. Die meisten kleinen und mittelständischen Reiseveranstalter stehen mit dem Rücken zur Wand. Ihre Mitarbeiter sind größtenteils in Kurzarbeit und die Unternehmen haben kein Geld in der Kasse, um die geballten Rückerstattungsforderungen der Kunden zu begleichen.“ kommentiert DRV-Präsident Norbert Fiebig. Er fordert nun von der Bundesregierung „einen staatlichen Fonds (...), aus dem die Rückzahlungen für die Kunden entnommen werden können, die auf eine Barerstattung bestehen“.

Coronatest oder Impfung, Mundschutz und Einbahnstraßen? Wie eine Kreuzfahrt zu Corona-Zeiten aussieht ...

27. Mai 2020

Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffe sind schon seit Juni 2020 wieder in Fahrt. Zwischenzeitlich sind im Sommer und Herbst 2020 bis zu 25 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe unterwegs gewesen, im Winter freilich reduzierte sich das auf eine Handvoll auf den Kanaren. Seit Frühsommer 2021 kommt die Kreuzfahrt wieder richtig in Schwung. In dieser Zeit haben sich ausgereifte Infektionsschutz-Konzepte auf den Schiffen bewährt. Relativ einheitlich zeigen sie, was Kreuzfahrt-Passagiere an Bord erwartet, solange die Pandemie andauert.

Wir haben in diesem Beitrag bereits im Mai 2020 die damals bekannten Maßnahmen zusammengetragen und aktualisieren den Beitrag regelmäßig. Weil es aber auch spannend ist zu verfolgen, wie sich die Planungen mit der Zeit verändert haben, ersetze ich ältere

Informationen nicht einfach, sondern ergänze lediglich die Veränderungen. (*Anfangsstand: 27. Mai 2020, letztes Update: August 2021*). Ich bitte, daraus eventuell entstehende Inkonsistenzen zu entschuldigen.

Allen Kreuzfahrten, ob Fluss oder Hochsee, haben nach dem Neustart deutlich spürbare Hygiene-Maßnahmen gemeinsam. Den aktuellen Beschränkungen in Deutschland und anderswo wird man nicht entkommen, indem man eine Kreuzfahrt bucht. Welche Maßnahmen Reedereien jeweils im Detail ergreifen, finden Sie in unseren ausführlichen Berichten zu Infektionsschutz-Konzepten unter anderem bei **Costa, Hapag-Lloyd Cruises, MSC** und [TUI Cruises](#), die wir uns direkt an Bord genau angesehen haben.

Gesundheitsprüfungen, Abstand, intensive Desinfektion sowie teils Gesichtsmaske sollen auch auf Kreuzfahrtschiffen einen möglichst guten Schutz vor einer Infektion mit Covid-19 sorgen. Das Virus soll idealerweise erst gar nicht an Bord gelangen. Reedereien betonen, dass die aktuell diskutierten oder geplanten Maßnahmen sich in Laufe der Zeit verändern und mutmaßlich schrittweise reduziert werden können.

Seit Sommer 2021: Immer häufiger Impfpflicht

Update: Im Spätsommer und Herbst 2021 ergänzen die Reedereien zunehmend ihren Hygieneplan um **Impfpflichten**, teils mit Ausnahmen für Kinder und Jugendliche. US-Reedereien waren hier die Vorreiter, inzwischen gibt es die **Impfpflicht auf immer mehr Schiffen auch in Europa**.

Corona-Tests sind Standard

Tatsächlich hat der Neustart bei TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises zunächst ohne Coronatest stattgefunden. Bei steigenden Infektionszahlen in Europa und einer Testpflicht für Griechenland dann aber ab Anfang September 2020 einen verpflichtenden **PCR-Test für alle Passagiere** eingeführt, sowohl bei TUI Cruises, als auch bei Hapag-Lloyd Cruises. In Deutschland sind die in Italien bereits zugelassenen, schnellen und relativ billigen Antigen-Tests (nicht mit Antikörpertests zu verwechseln) noch nicht anwendbar, weswegen TUI Cruises die aufwändigeren PCR-Tests verlangen muss. MSC und Costa führen Antigen-Tests direkt vor dem Check-in im Kreuzfahrt-Terminal durch.

Interessanterweise kommt die Flusskreuzfahrt von Beginn an ohne Antigen- oder PCR-Tests aus. Einige Reedereien führen deutlich unzuverlässigere, aber innerhalb von zehn Minuten auswertbare Antikörper-Tests bei der Einschiffung verbindlich, andere freiwillig durch. Update: Inzwischen verlangen auch Flusskreuzfahrt-Reedereien durchgängig Coronatests von allen Passagieren, vereinzelt gibt es auch schon eine Impfpflicht.

Neustart mit „Bubble“-Konzept

Ebenfalls durchgesetzt hat sich das zuerst von MSC veröffentlichte **„Bubble“-Konzept**. Es sieht vor, Kreuzfahrtschiffe mit Passagieren und Crew zu einer Art geschlossener, nach innen und außen geschützter und abgeschirmter Umgebung zu verwandeln. Damit soll verhindert werden, dass potenzielle Infektionen von außen auf das Schiff getragen werden oder Ausflüge zu Infektionen an Land führen.

Das bedeutet allerdings für **Landgänge**: zunächst nur mit der geführten Gruppe, kein Absetzen von der Gruppe, keine individuellen Landausflüge. Update: Seit Sommer 2021 sind mancherorts individuelle Landgänge wieder möglich. Allerdings ist das ein ziemlich kompliziertes Thema, siehe unser Beitrag "**Corona-Beschränkungen: Landgang individuell oder nur in organisierten Gruppen?**"

Nicht viel anders als an Land ...

Was auf den ersten Blick abschreckend klingt, ist es jedoch bei genauerer Betrachtung gar nicht: Masken und Abstand begleiten uns im Alltag seit vielen Wochen. Sie werden auch in den kommenden Wochen und Monaten zur Normalität in der Öffentlichkeit gehören. Überall, wo viele Menschen aufeinander treffen, in U-Bahnen und Bussen, in Geschäften gewöhnen wir uns gerade an den Mund-Nasen-Schutz. Abstand in Restaurants und Cafés wird gerade zur Selbstverständlichkeit.

Und genau so wird das auch auf Kreuzfahrtschiffen sein – nichts anderes als an Land also, wenn es vielleicht schon in ein paar Wochen wieder auf den Fluss und aufs Meer geht.

Interessanterweise hatte es zunächst so ausgesehen, als ob die Hochsee-Kreuzfahrtreedereien Konzepte entwickelten, bei denen man an Bord weitgehend oder ganz ohne Mund-Nasen-Schutz auskommt. Davon ist inzwischen nicht mehr die Rede, stattdessen wurde zusätzlich, wie schon erwähnt, ein verpflichtender Corona-Test für alle eingeführt.

Rückzugsraum ist an Bord der Kreuzfahrtschiffe die eigene Kabine, so wie zu Hause die eigene Wohnung. Keine größeren Einschränkungen dürften es auch in den Außenbereiche, auf der Promenade und den Sonnendecks der Kreuzfahrtschiffe geben, soweit ausreichend Abstand sichergestellt ist.

Infektionsschutz auf Kreuzfahrtschiffen: Das planen die Reedereien

Immer mehr Reedereien stellen ihre Infektionsschutz-Konzepte vor, allen voran die Flusskreuzfahrt-Anbieter, deren Schiffe teils bereits wieder fahren oder demnächst neu beginnen. Aber auch im Hochseebereich tut sich inzwischen einiges.

Update: Bei den bereits wieder aktiven Reedereien gibt es inzwischen sehr detaillierte Konzepte, etwa bei Costa, Hapag-Lloyd Cruises, MSC und TUI Cruises.

Daraus ergab sich inzwischen ein relativ einheitliches Bild, wie sich eine Kreuzfahrt in Coronazeiten anfühlen wird, welche Regeln Passagiere einhalten sollen und mit welchen Veränderungen zu rechnen ist. Tendenziell gibt es auf Flusskreuzfahrtschiffen zunächst in manchen Schiffsbereichen eine Maskenpflicht, während Hochseereedereien den Mund-Nasen-Schutz in ihren Konzepten zumindest für Passagiere (*Update:*) *anfangs* kaum integriert haben. Update: Längst gehört die Maske nun aber zum Standard in Innenräumen der Schiffe.

Inzwischen gibt es auch eine Empfehlung der für die Schifffahrt zuständige UN-Organisation IMO für den Umgang mit Covid-19 auch auf Passagierschiffen, die von einem des bisher antizipierten abweicht (Circular Letter No.4204/Add.4/Rev.1). Insbesondere gibt die IMO ausdrücklich keine Empfehlung für einen Mund-Nasen-Schutz im Alltag an Bord von Kreuzfahrtschiffen, sondern lediglich in Zusammenhang mit Verdachtsfällen und im

medizinischen Bereich. Dafür gibt die IMO sehr detaillierte Empfehlungen, wie eine Ansteckung der Crew und eine Verbreitung des Virus durch die Crew vermieden werden soll.

In einem ersten Hygiene-Konzept von Norwegian Cruise Line ist nicht die Rede von Gesichtsmasken oder Einbahnstraßen-Regelungen in Kabinengängen. Auch bei Princess Cruises, Costa und MSC (*Update: inzwischen überholt, sie oben*) ist nicht die Rede von Gesichtsmasken an Bord. Ponant dagegen verlangt den Mund-Nasen-Schutz auf den Kabinengängen und bitte am Rest des Schiffs um freiwillige Maskierung. Hurtigruten hatte die Nutzung von Masken freigestellt; nach dem Skandal um die Fridtjof Nansen überarbeitet die Reederei derzeit ihr Hygienekonzept.

Allerdings werden all diese Konzepte im Detail auch noch zusammen mit den Gesundheitsbehörden weiter ausgearbeitet und da ist vor allem die amerikanische CDC von Bedeutung, die in ihrer bisherigen Kommunikation zu Covid-19 allgemein, nicht spezifisch auf Kreuzfahrtschiffe bezogen, das Tragen von Masken durchaus empfiehlt. Die Konzepte werden sich also im Laufe der noch verändern und an die ersten Erfahrungen an Bord angepasst.

Update: Die WHO empfiehlt neuerdings generell die Nutzung von nicht-medizinischen Gesichtsmasken in Situationen und Umgebungen, in denen Abstandsregeln nicht eingehalten werden können. Das bezieht sich aber nicht spezifisch auf die Kreuzfahrt, sondern allgemein auf den Alltag.

Einschiffung und Landausflüge:

- **Update:** Corona-Tests in Form von Antigen- oder PCR-Tests vor der Einschiffung beziehungsweise vor Reisebeginn
- Gesundheitsprüfung beispielsweise mit kontaktlosem Fiebermessen und Erklärung zur Reisetauglichkeit
- Gesundheitsprüfung vor Abreise zu Hause
- tägliches, kontaktloses Fiebermessen, typischerweise beim Frühstück oder - am Fluss - bei der Rückkehr vom Landausflug
- reduzierte Zahl von Passagieren in Ausflugsbussen, ~~teils~~ Mund-Nasen-Schutz im Bus
- auf Hochseeschiffen: Online-Check-in, um Interaktionen im Terminal zu minimieren

Mundschutz und Abstandsregeln:

- Mindestabstand 1,5, teils 2 Meter
- Mund-Nasen-Schutz in allen geschlossenen, öffentlichen Bereichen (nicht im Freien, nicht beim Sitzen im Restaurant und in Lounges am Tisch)
- teils Einbahn-Regelungen und Laufrichtungs-Markierungen am Boden in Bereichen, in denen Abstände sonst nicht eingehalten werden könnten. Auf Hochseeschiffen ~~wird es das wohl weniger geben, als auf Flusskreuzfahrtschiffen.~~ hat sich das inzwischen überwiegend als empfehlende Bodenmarkierungen sowohl auf Hochsee- als auch auf Flusskreuzfahrtschiffen etabliert.
- Abstandsregeln in Pool, Whirlpool und Fitness-Studio.

Die Einbahn-Regelungen sollten anfangs insbesondere Kabinengänge betreffen. Passagiere würden aus einer Richtung zu ihrer Kabine gelangen und sie in die andere Gangrichtung verlassen, um Begegnungen in den engen Gängen zu vermeiden. Daraus werden sich Umwege ergeben, weil das nächstgelegene Treppenhaus gegebenenfalls entgegen der

vorgegebenen Laufrichtung liegt. **Update:** Diese Einbahnregeln auf Kabinengängen haben sich nicht durchgesetzt.

Restaurants:

- Mahlzeiten zu zwei festen Zeiten; **Update:** je nach Schiff sind die Reedereien hier wieder zu einem Konzept zurückgekehrt, das dem von früher sehr ähnelt.
- Bedienung an fest zugewiesenen Tischen; **Update:** teils auch mit wechselnden Tischen aber Zuweisung durch Kellner/Restaurantleiter
- keine Buffets zur Selbstbedienung (stattdessen Bedienung am Buffet durch die Crew oder Service direkt am Tisch)
- größere Tischabstände
- Kellner tragen Mund-Nasen-Schutz

Weitere Maßnahmen:

- reduzierte Passagierzahl, typischerweise 50 bis 70 Prozent der normalen Auslastung
- Umstellung bei Klimaanlage auf Schiffen, bei denen das technisch möglich ist: Filtersysteme (beispielsweise mit UV-Technik oder Hepa-Filtern), 100 Prozent Frischluftzufuhr
- Getränke-Bestellungen in Restaurant und Lounges am Tisch, nicht an der Bar
- Unterhaltungsprogramm verdoppelt, um Abstände im Veranstaltungsraum zu ermöglichen und neue Unterhaltungskonzepte in kleineren Gruppen
- auf Hochsee-Kreuzfahrtschiffen werden häufig Smartphone-Apps zum Einsatz kommen, die persönliche Interaktionen deutlich reduzieren sollen, beispielsweise über das Einscannen von QR-Codes, um sich etwa Speise- und Getränkekarten am eigenen Smartphone ansehen zu können

Daneben erhöhen die Reedereien die Intensität und Frequenz beim Desinfizieren von öffentlichen Bereichen und beim Reinigen der Kabinen sowie Schulung der Crew und führen viele weitere Maßnahmen ein, die für den Passagier aber im Wesentlichen unsichtbar bleiben werden. Selbst medizinische Testgeräte zur Erkennung von Corona (und anderen Krankheiten wie Noro) wollen Reedereien anschaffen, so beispielsweise Hapag-Lloyd Cruises.

Unsicherheitsfaktor behördliche Auflagen und Vorschriften

Die Reedereien betonen aber auch, dass vielfach noch keine konkreten, behördlichen Vorgaben existieren oder sich aktuell bestehende Regeln schnell ändern können. **Update:** Inzwischen gibt es natürlich überall Regelungen, die sich dennoch regelmäßig ändern, sodass sich die Bedingungen häufig und kurzfristig ändern.

In den Niederlanden beispielsweise galt zeitweise für Passagierschiff eine Beschränkung auf maximal 100 Personen an Bord, Passagiere und Crew zusammengerechnet, während es hierfür in Deutschland keine Beschränkungen gibt. In anderen Ländern wie Österreich, Slowakei und Ungarn sind die Rahmenbedingungen laut Viva Cruises ohnehin noch recht unklar, obwohl eine Lockerung der Beschränkungen kurz bevorsteht.

Durchsetzung der Corona-Regeln

Update: Den bisherigen Beobachtungen zufolge werden die Regeln an Bord sowohl am Fluss als auch in der Hochsee von den Reedereien sowie an Bord von der Crew ziemlich konsequent umgesetzt. Und auch die Passagiere folgen den Regeln ohne größere, bekannte Probleme.

Christian Verhounig, CEO der (inzwischen insolventen) Cruise & Maritime Voyages, hatte im Mai 2020 gesagt, man zähle auf die Eigenverantwortung der Passagiere. Allerdings, das räumt er ein, sei das Publikum bei CMV auch älter und er habe nicht 300 oder 400 Kinder an Bord. Schon bei der Einschiffung werde den Passagieren künftig eben nicht nur ihre Kabine gezeigt, sondern auch Laufrichtungen in den Kabinengängen und andere Abläufe zum Infektionsschutz erklärt.

Verhounig rechnete nicht mit größeren Problemen. Die Passagiere seien Hygienemaßnahmen von Land gewohnt, an Bord gebe es dazu keinen Unterschied. Crew und Passagiere hätten alle ein Interesse daran, dass es funktioniert. Er sei da zuversichtlich.

Und wenn sich Passagiere dennoch nicht an die Regeln halten? Dann „werden wir entsprechend nachhelfen“, sagt Verhounig. Noch deutlicher drückt es Andrea Kruse, COO der Flusskreuzfahrt-Reederei Viva Cruises aus: „Wenn jemand querschießt, müssen wir das regeln. Und wenn es gar nicht anders geht, muss man notfalls auch jemanden von Bord verweisen.“ Aber die Gäste hätten ja freiwillig gebucht und würden sich entsprechend der Regeln verhalten.

Auch Theodora Dimopoulou, Regional Director Continental Europe bei Celestyal Cruises, sieht das Thema optimistisch. Die Einhaltung der Regeln sei schließlich im Interesse aller. Die speziell dafür geschulte Crew werde den Kontakt zum Gast suchen, wenn der eine oder andere etwas übersehen sollte. Aber man wolle das nicht mit erhobenem Finger machen. In jedem Land, aus dem die Passagiere kämen, würden andere Maßnahmen gelten und da sei es die Aufgabe der Reederei, offen und transparent zu kommunizieren, was an Bord Sache sei.

Akzeptanz bei den Passagieren

Die Sichtweisen von Menschen, die eine potenzielle Maskenpflicht an Bord von Kreuzfahrtschiffen kommentieren, sind übrigens sehr unterschiedlich. Eine Kreuzfahrt komme für sie erst wieder in Frage, wenn es auch ohne Maske keine Ansteckungsgefahr mehr gebe, sagen die eine. Sie würden aktuell nur dann auf Kreuzfahrt gehen, wenn es eine explizite Maskenpflicht für alle gebe, argumentieren die anderen. Letztere fürchten sich vor Ansteckung, ausgelöst von allzu sorglosen Mitreisenden, die das Tragen von Masken ablehnen und daher einer unverbindlichen Empfehlung nicht folgen würden.

Zumindest für die Startphase nach dem Lockdown der Kreuzfahrt sind Reedereien recht einig: Menschen, die Hygienemaßnahmen ablehnen oder sich vor Ansteckung fürchten, werden ohnehin erst einmal nicht buchen. Und alle anderen werden es genießen, wieder auf Kreuzfahrt gehen zu können.

Flusskreuzfahrt-Reedereien wagen Neubeginn im Juni

29. Mai 2020

Nicko Cruises startet am 1. Juni von Passau aus als erste Reederei in die Flusskreuzfahrt-Saison mit einer innerdeutschen Route nach Düsseldorf. A-Rosa folgt am 17. Juni sogar bereits in Portugal auf dem Douro. Vor allem Rhein, Mosel und Donau sind zum Neubeginn der Flusskreuzfahrt im Programm, europäische Ziele sollen bald hinzukommen.

Für die Flusskreuzfahrt ist der komplette Lockdown offenbar zu Ende. Schrittweise fahren die Reedereien den Betrieb wieder hoch und beginnen überwiegend mit Routen innerhalb Deutschlands, unter anderem auf Rhein und Donau. Nicht alle Reedereien kommunizieren aber konkrete Neubeginn-Termine, sondern entscheiden offenbar noch von Reise zu Reise über mögliche, weitere Absagen.

Die Flusskreuzfahrt-Reedereien haben für den Neubeginn nach dem Coronavirus-bedingten Lockdown umfassende Infektionsschutz- und Hygienekonzepte entwickelt, über die wir bereits in unserem Beitrag „Mundschutz und Einbahnstraßen: Wie eine Kreuzfahrt zu Corona-Zeiten aussehen könnte“ berichtet haben.

Neustart-Pläne der Flusskreuzfahrt-Reedereien

1AVista startet ab 30. Juni mit der Vista Sky von Köln nach Passau (auch wenn auf der Website von 1AVista noch eine ganz andere Route steht). Croisi Europa plant einen schrittweisen Neustart ab Mitte Juli. Viva Cruises legt am 26. Juni wieder los. Plantours beginnt die Kreuzfahrtsaison mit der Sans Souci am 16. Juni von Berlin-Spandau nach Kiel.

A-Rosa nimmt am 17. Juni am Douro in Portugal die A-Rosa Alva wieder in Betrieb. Rhein und Mosel ab/bis Köln kommen ab 19. Juni unter anderem mit Der A-Rosa Flora wieder ins Programm und am 20. Juni starten A-Rosa Bella und A-Rosa Mia von Engelhartzell nahe Passau wieder auf der Donau. In Frankreich soll es bei A-Rosa im Juli wieder losgehen.

Ale erste Flusskreuzfahrt-Reederei beginnt jedoch Nicko Cruises. Mit einer 13tägigen Route nach Düsseldorf startet die Nicko Vision am 1. Juni auf der Donau in Passau. Laut Fahrplan beginnt die Casanova am 6. Juni auf Rhein, Neckar, Mosel und Saar ab Saarbrücken. In Portugal soll der Douro Cruiser am 18. Juni für Nicko in Betrieb gehen.

Keine explizit kommunizierten Neustart-Termine gibt es dagegen bislang beispielsweise bei Amadeus, Phoenix Reisen oder DCS, auch wenn formell deren Kreuzfahrten bislang nur bis maximal Ende Juni abgesagt sind.

Norwegian Cruise Line stellt erstes Hygienekonzept vor

2. Juni 2020

Norwegian Cruise Line hat als eine der ersten Hochseekreuzfahrt-Reedereien ein Konzept mit konkreten Maßnahmen zu Hygiene und Infektionsschutz an Bord der NCL-Kreuzfahrtschiffe vorgestellt. Klimaanlage-Filter, Buffets ohne Selbstbedienung, viel Desinfektion sowie

„Social Distancing“ sind einige der wesentlichen Punkte des Plans. Im Detail ist vieles aber noch offen und soll gemeinsam mit den Gesundheitsbehörden genauer ausgearbeitet werden.

Von Mund-Nasen-Schutz oder Einbahnstraßenregelungen für Kabinengänge ist in dem jetzt veröffentlichten Konzept übrigens nicht die Rede, anders als beispielsweise bei Flusskreuzfahrt-Reedereien in Deutschland - siehe unser Beitrag „Mundschutz und Einbahnstraßen: Wie eine Kreuzfahrt zu Corona-Zeiten aussehen könnte“.

Die Gesundheits-FAQ von NCL sagen an vielen Stellen aber auch deutlich, dass die Reederei in vielen Punkten noch in Abstimmung mit der amerikanischen Gesundheitsbehörde CDC und anderen Behörden ist, um die genauen Regeln und Abläufe zu definieren.

Folgende Punkte sind wichtige Ecksteine des Infektionsschutz-Konzepts, das Norwegian Cruise Line jetzt vorgestellt hat:

„Social Distancing“

Reduzierte Passagierzahl, beschränkter Zugang zu öffentlichen Räumen an Bord, aber Aufrechterhaltung aller Angebote an Bord. Bei der Einschiffung soll stärker auf Online-Check-in gesetzt und im Terminal Abstände eingehalten werden. Auch wird es feste Boarding-Zeiten je Passagier geben, um den Andrang bei der Einschiffung zu entzerren.

Buffets und Getränkestationen mit Bedienung

Buffets und Getränkestationen sollen mit ausreichendem Personal ausgestattet werden, um die Passagiere dort zu bedienen. Selbstbedienung wird es in den Restaurants vorerst nicht mehr geben.

Mehrfaches, kontaktloses Fiebermessen

Temperaturmessungen vor der Einschiffung sowie Ausschiffung, bei der Rückkehr von Landausflügen, vor allen Besuchen von Restaurants, Aktivitäten in öffentlichen Einrichtungen. Bei der Besatzung soll ebenfalls mehrmals täglich die Temperatur gemessen werden.

Für die Einschiffung prüft NCL derzeit, inwieweit Covid-19-Tests durchgeführt werden können.

Höherer Desinfektionsaufwand

Öffentliche Bereiche und Kabinen sollen häufiger gereinigt sowie mit HOCL-Spray (Hypochlorsäure, ein ungiftiges Oxidationsmittel) desinfiziert werden.

Es soll mehr Desinfektions-Stationen überall am Schiff geben, die Passagiere vor Betreten der Restaurants zum Händewaschen angehalten werden.

Neue Filter für die Klimaanlage an Bord

Die bisherigen Filter der Klimaanlage werden ersetzt durch Filter nach dem medizinischen Standard „H13 HEPA“, die Covid-19-Viren gegebenenfalls zuverlässig filtern. Es sollen

dabei 99,95 Prozent aller Schwebstoffe mit einer Größe ab 0,1 Mikrometer gefiltert werden. Das Virus hat laut NCL eine Größe von 0,125 Mikrometer.

Ausstattung der medizinischen Einrichtungen

Das Bordhospital soll mit Testsets für Covid-19-Tests ausgestattet werden, außerdem – soweit verfügbar – mit Medikamenten zur Behandlung von Covid-19 sowie Beatmungsgeräten ausgestattet werden. Ein „Public Health Officer“, eine neu geschaffene Stelle, soll auf jedem Schiff die Maßnahmen zum Infektionsschutz und Reinigung überwachen und steuern.

Erste Kreuzfahrt nach dem Lockdown: Nicko Vision ist auf der Donau unterwegs

3. Juni 2020 | zuletzt aktualisiert: 19. Januar 2022

Die Nicko Vision ist wohl das erste Kreuzfahrtschiff, das nach dem Coronavirus-Lockdown wieder mit Passagieren fährt. Nach der Einschiffung am 1. Juni im niederbayerischen Straubing fuhr sie am 2. Juni nachmittags dort los, flussaufwärts mit Ziel Düsseldorf. Cruisetricks.de war (am Ufer) dabei.

Eigentlich sollte die Nicko Vision am 1. Juni in Passau starten. Doch wegen Niedrigwasser auf der Donau hatte Schiffsbetreiber Scylla das Kreuzfahrtschiff nach Straubing verlegt. Dort schifften die rund 40 Passagiere am 1. Juni nachmittags ein. Unter Normalbedingungen finden auf der Nicko Vision bis zu 220 Passagiere Platz. Nach einem Bus-Ausflug nach Regensburg legte die Nicko Vision dann am 2. Juni um 17:15 Uhr ab – zur mutmaßlich ersten Kreuzfahrt weltweit nach dem Coronavirus-Shutdown.

Die zwölf tägige Flusskreuzfahrt führt die Passagiere der Nicko Vision auf der Donau, dem Main und Rhein nach Düsseldorf, wo sie am 13. Juni ankommen soll. Wie früh Nicko Cruises mit dem Neustart dran ist zeigt beispielsweise, dass es auf der Route noch kleinere Änderungen gab, weil es in Rheinland-Pfalz nach aktuellem Stand (2. Juni) noch Beschränkungen bei touristischen Aktivitäten gibt.

Um das Corona-Risiko zu mindern, fährt das Schiff nur mit geringerer Auslastung, die Crew trägt teils Mund-Nasen-Schutz, teils Plexiglas-Visiere und vor der Einschiffung gab's für alle unter anderem einen Coronavirus-Antikörpertest. *Zu Infektionsschutz-Maßnahmen auf Kreuzfahrtschiffen, siehe unser Beitrag „Mundschutz und Einbahnstraßen: Wie eine Kreuzfahrt zu Corona-Zeiten aussehen könnte“.*

Mit nur 40 Passagieren ist auf der Nicko Vision auf der aktuellen Reise großzügig Platz zum Abstandhalten. Bei der Abfahrt konnten wir beobachten, dass die Passagiere in weitem Abstand zueinander unter den Sonnensegeln am Sonnendeck das warme Sommerwetter und die schöne Flusslandschaft der niederbayerischen Donau offenbar recht unbeschwert genießen konnten.

Vorsichtiger Kreuzfahrt-Neustart auf Fluss und Hochsee

Auch anderer Flusskreuzfahrt-Reedereien nehmen den Betrieb schrittweise in diesen Tagen wieder auf. Mehr dazu finden Sie in unserem Beitrag „Flusskreuzfahrt-Reedereien wagen Neubeginn im Juni“.

Die Hochsee-Kreuzfahrt wird dagegen noch länger auf sich warten lassen. Erste konkrete Neustart-Termine sind bisher von Seadream mit einer rein norwegischen Küstenroute mit ausschließlich Norwegern als Passagiere ab 20. Juni bekannt. Hurtigruten will die Postschiff-Route ab 16. Juni mit zunächst vier Schiffen wieder aufnehmen, wohl ebenfalls vorerst nur für Norweger.

Variety Cruises hat den Neustart für 24. Juli mit der Galileo und einer rein griechischen Fahrtroute angekündigt. Ebenso will Variety Cruises mit der Pegasos auf den Seychellen fahren, wo auch Silhouette Cruises demnächst wieder starten könnte. Für von außerhalb kommende Kreuzfahrtschiffe sind die Seychellen dagegen langfristig gesperrt.

In Deutschland gibt es Gerüchte über Kurzkreuzfahrten mit lediglich deutschen Hafenstopps, konkrete Ankündigungen gab es bislang dazu aber nicht. In den USA will Carnival Cruise Line am 1. August einen Neustart mit acht Schiffen versuchen.

Neue Hoffnung für Crew, die noch immer auf Kreuzfahrtschiffen festsitzt

4. Juni 2020

Die US-Gesundheitsbehörde CDC und die Kreuzfahrt-Reedereien haben sich offenbar auf Regeln geeinigt, nach denen viele auf Schiffen festsitzenden Crew-Mitglieder endlich nach Hause fliegen können. Zumindest Crew von Kreuzfahrtschiffen, die seit 28 Tagen Coronavirus-frei sind, dürfen wohl bald auch Linienmaschinen für die Heimreise nutzen.

Seit Wochen sitzen zehntausende von Crewmitgliedern auf Kreuzfahrtschiffen fest, die vor Florida und auf den Bahamas liegen. Laut Miami Herald sind dies auch Anfang Juni immer noch etwa 62.000 Menschen. Auf einigen der Schiffe, die sich nahe der US-Küste aufhalten, gab es zwischenzeitlich Covid-19-Infektionen. Laut einer Erhebung des Miami Herald gab es seit Beginn der Krise auf weltweit 44 Kreuzfahrtschiffen Covid-19-Fälle unter der Crew, wobei die meisten dieser Fälle noch aus der Zeit noch im Passagierbetrieb rund um den Shutdown-Termin 13. März aufgetreten waren. Bei später aufgetretenen Ausbrüchen war auf den Schiffen jeweils nur eine einstellige Zahl an Crewmitgliedern betroffen.

Reedereien und die US-Gesundheitsbehörde CDC streiten seit Wochen über die Bedingungen der Rückführung der Menschen in ihre Heimatländer. Die behördlichen Vorgaben lassen bislang eine Rückführung offenbar nur unter kaum umsetzbaren Bedingungen zu.

Gesundheits- und Sicherheitspläne, die von den Reedereien im April bei der CDC eingereicht worden waren, hat die CDC inzwischen genau geprüft und will sie in der zweiten Juni-Woche veröffentlichen. Beteiligt sind laut Miami Herald die Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises Ltd., Norwegian Cruise Line Holdings, MSC Cruises, Disney Cruise Line, Bahamas Paradise Cruise Line und Virgin Voyages.

Zugleich will die CDC ein Ampel-System einführen und jedes Kreuzfahrtschiff danach klassifizieren:

- **Grün:** seit 28 Tagen keine bestätigten Covid-19-Infektionen ohne ähnliche Krankheitssymptome an Bord
- **Gelb:** für Schiffe, auf denen es ungeklärte Verdachtsfälle gibt
- **Rot:** für Schiffe mit mindestens einer bestätigten Covid-19-Infektion oder ähnlichen Krankheitssymptomen innerhalb der vergangenen 28 Tage

Crew von als „grün“ klassifizierten Kreuzfahrtschiffen darf ausschiffen und, anders als bisher, auch Linienmaschinen für den Heimflug nutzen.

Crew von „gelben“ Schiffen dürfen weiterhin nur gecharterte Transportmittel nutzen. Außerdem gelten für Schiffe der Klassifizierungen „gelb“ und „rot“ zahlreiche Auflagen für den Infektionsschutz an Bord.

Seit 15. April nur 8.206 Crew-Mitglieder in Florida ausgeschifft

Nach den bisher sehr strikten Regeln der CDC konnten zwischen 15. April und 3. Juni 2020 gerade einmal 8.206 Crewmitglieder von insgesamt 35 Schiffen an Land gehen und jeweils mit Charterflugzeugen nach Hause fliegen.

Bereits im April hatten Reedereien begonnen, ihre Crew statt per Flugzeug mit Kreuzfahrtschiffen nach Hause in die ganze Welt zu fahren.

Zehntausende warten auf Heimreise

Der Miami Herald nennt Zahlen, wonach Carnival Corp. bisher 42.000 Crewmitglieder nach Hause bringen konnte, während 38.000 immer noch auf diese Gelegenheit warten. Bei Royal Caribbean sind demnach 24.678 Crewmitglieder wieder zu Hause, 19.098 warten immer noch. Bei MSC warten noch 4.097, während 14.538 zurückgeführt werden konnten.

Dubrovnik lässt knapp 3.000 Crewmitglieder ausschiffen

Carnival Cruise Line konnte in der letzten Mai-Woche knapp 3.000 Crewmitglieder im Hafen von Dubrovnik ausschiffen und von dort nach Hause fliegen. Crew von der Carnival Breeze und Carnival Magic aus Kroatien, Serbien, Montenegro und Bosnien konnten die Kreuzfahrtschiffe in Dubrovnik verlassen und wurden mit Bussen in ihre Heimatländer gebracht. Hunderte Crew-Mitglieder aus Europa, Indonesien und den Philippinen dürften von Kroatien aus mit Linienflügen ihre Heimreise antreten.

4.000 Crewmitglieder fliegen von Barbados nach Hause

Ebenfalls in der letzten Mai-Woche erlaubte Barbados die Rückführung von rund 4.000 Crew-Mitgliedern von Royal Caribbean, die auf der Harmony of the Seas ausgeharrt hatten. Mit Charterflügen ab Bridgetown sollten Crewmitglieder bis Anfang Juni nach Indonesien, auf die Philippinen in die Ukraine, nach Großbritannien und Rumänien ausgeflogen werden. Barbados hatte sich während der Coronavirus-Krise bereits mehrfach sehr kooperativ und human gezeigt.

Deutlich unkomplizierter als im Rest der Welt funktionierte die Crew-Rückführung in weiten Teilen Europas. Hier war und ist der limitierende Faktor überwiegend die mangelnde Bereitschaft der Heimatländer der Crew, ihre eigenen Staatsbürger einreisen zu lassen. Royal Caribbean hat sich beispielsweise speziell bei Gibraltar für seine Humanität und Kooperationsbereitschaft bedankt.

Artania: Die letzten acht Kreuzfahrtschiff-Passagiere sind zurück in der Heimat

8. Juni 2020

Nach rund zweieinhalb Monaten auf See sind nun auch die letzten acht Kreuzfahrt-Passagiere noch aus der Zeit vor dem Shutdown zurück in der Heimat. Die Artania von Phoenix Reisen hat am Montagmorgen, 8. Juni, Bremerhaven erreicht.

Die Artania sollte eigentlich von Australien mit ihren Passagieren direkt nach Deutschland zurückfahren, nachdem die Kreuzfahrt wegen der Coronavirus-Krise abgebrochen werden musste. Doch dann schleppte mutmaßlich ein neu zugestiegener Passagier in Sydney das Virus ein. Am 25. März wurden die ersten Passagiere positiv auf Covid-19 getestet.

Von Fremantle flog Phoenix Reisen nahezu alle Passagiere am 29. März in Charterflugzeugen nach Deutschland. Knapp 200 Passagiere waren bereits von Sydney nach Hause geflogen, bevor es die ersten Covid-19-Fälle an Bord gab. Das Schiff samt Crew wurde von den australischen Behörden in Fremantle unter Quarantäne gestellt.

Acht Passagiere, die nicht fliegen können, blieben für 14 Tage zunächst in einem Hotel an Land und durften nach der Quarantäne-Phase zurück auf die Artania. Das Kreuzfahrtschiff fuhr am 18. April in Fremantle ab. Auf dem langen Weg zurück nach Bremerhaven fuhr die Artania im April Benoa (Bali) und Manila (Philippinen) an, um dort jeweils Crew-Mitgliedern auszuschieffen.

Die acht Passagiere der Artania, die am 8. Juni in Bremerhaven angekommen ist, sind die letzten Passagiere, die noch vor dem weltweiten Shutdown der Kreuzfahrt Mitte März an Bord gegangen waren.

Die ganze Geschichte der Artania lesen Sie in unserem News-Beitrag „Coronavirus-Verdacht auf der Artania vor Fremantle in Australien bestätigt“. Eine ausführliche Chronologie zu der langen Heimreise der Artania hat kürzlich auch die NZZ veröffentlicht.

Im Gegensatz zu den Passagieren sind Zehntausende von Crewmitgliedern immer noch nicht wieder zurück in ihren Heimatländern und warten auf eine Reisemöglichkeit, wie unser Beitrag „Neue Hoffnung für Crew, die noch immer auf Kreuzfahrtschiffen“ zeigt.

Erst Mitte Mai zurück nach Mauritius

Sehr lange auf ihre Heimreise hatten auch 46 Passagiere der Costa Luminosa warten müssen, allerdings an Land. Sechs von ihnen waren nach der Ausschiffung im März in Savona positiv

auf Covid-19 getestet worden. Nach ihrer Ausschiffung Ende März mussten Sie nach einer 14tägigen Quarantänezeit in Hotels in Italien ausharren, bevor sie Mitte Mai endlich via Paris in ihre Heimat Mauritius fliegen durften.

Mauritius hat besonders strikte Einreiseregeln, die auch eigene Landsleute treffen. So mussten selbst Kreuzfahrtschiffe, die Crew-Mitglieder aus Mauritius direkt in Port Louis ausschiffen wollten, unverrichteter Dinge weiterfahren, nachdem das oberste Gericht die Einreisesperre für diese Crewmitglieder bestätigt hatte. Zwischen 20. und 26. Mai passierten mindestens fünf Kreuzfahrtschiffe Mauritius, ohne dort Crew ausschiffen zu dürfen, darunter die Volendam und die Island Princess. Die aus Mauritius stammenden Crewmitglieder mussten stattdessen weiter nach Indien oder Indonesien mitfahren und von dort versuchen, nach Hause zu kommen.

Vorsichtiger Neustart der Kreuzfahrt beginnt

Währenddessen hat die Kreuzfahrt auf dem Fluss bereits wieder begonnen. Die Nicko Vision von Nicko Cruises ist seit 1. Juni mit Passagieren auf der Donau unterwegs. In Norwegen bereitet sich Seadream Yacht Club auf die ersten Hochsee-Kreuzfahrten mit der Seadream I und II ab Ende Juni mit ausschließlich norwegischen Passagieren vor. Variety Cruises startet am 24. Juli mit einem Schiff in griechischen Gewässern sowie einem auf den Seychellen. Viking will im Sommer für britische Passagiere mit Kreuzfahrten rund um Großbritannien starten, ohne dafür aber bislang einen konkreten Termin zu nennen. Und Hurtigruten nimmt den Postschiff-Betrieb entlang der norwegischen Küste am 16. Juni wieder in begrenztem Umfang auf.

Hurtigruten startet mit Fridtjof Nansen schon am 26. Juni ab Hamburg

16. Juni 2020

Hurtigruten wagt den Neustart bereits am 26. Juni 2020: Die Fridtjof Nansen fährt exklusiv mit deutschen Passagieren von Hamburg aus entlang der norwegischen Küste. Bis Anfang September sind insgesamt sechs Abfahrten des neuesten Hurtigruten-Expeditionsschiffs ab Hamburg geplant.

Bereits im Juni 2020 setzt Hurtigruten die Fridtjof Nansen für jeweils 15tägige Norwegen-Kreuzfahrten ab Hamburg ein. Zwischen 26. Juni und 4. September 2020 nimmt das Kreuzfahrtschiff mit Hybridtechnik sechsmal Kurs auf die norwegische Küste und in die Fjorde mit ausschließlich deutschen Passagieren an Bord.

Zu den Zielen der gehören auf der Fahrtroute neben dem Nordkap die Einfahrten in den Geiranger- und den Trollfjord, die Lofoten sowie neu auch Ziele abseits der Postschifferoute wie Lyngenfjord mit den Lyngenalpen, der Svartisen Gletscher, die Inseln Hitra und Senja und der Berg Torghatten.

Die Reisen haben deutlich Expeditions- und Abenteuer-Charakter. Denn mit Stand Mitte Juni gilt in Norwegen noch eine zehntägige Quarantänepflicht. In jeden Fall soll es aber Zodiac-

Ausfahrten und Kajak-Touren geben, bei denen die Passagiere nicht an Land gehen und daher nicht unter Quarantänevorschriften fallen. Landausflüge können, falls möglich, daher zunächst auch nur tagesaktuell an Bord gebucht werden. Hurtigruten rechnet damit, dass sich die Richtlinien der norwegischen Regierung zum Infektionsschutz im Laufe des Sommers ändern werden, sodass Ausflüge und Anlandungen nach den dann jeweils aktuell geltenden Bedingungen möglich werden könnten.

Laut Reederei-Website werde die Hurtigruten-Schiffe mit höchstens 50 Prozent Passagier-Auslastung fahren und ein umfassendes Konzept zum Infektionsschutz einhalten. Das Tragen von Mund-Nasen-Schutz ist demnach keine Pflicht, alle Bordeinrichtungen sind jedoch drauf ausgerichtet, die Sicherheitsabstände einzuhalten. Es sollen die Regeln wie in Norwegen an Land gelten.

Carnival Corp. mustert mindestens sechs Kreuzfahrtschiffe frühzeitig aus

18. Juni 2020

Carnival Corp. hat angekündigt, sechs Kreuzfahrtschiffe der insgesamt 104 Schiffe umfassenden Flotte vorzeitig auszumustern. Über weitere Schiffe gebe es Verhandlungen. Das teilt das Unternehmen laut Cruise Industry News in seinem Finanzbericht für das 2. Geschäftsquartal 2020 mit, das am 31. Mai zu Ende ging.

Man habe für sechs Kreuzfahrtschiffe Vorverträge für den Verkauf abgeschlossen. Sie sollen voraussichtlich innerhalb der nächsten drei Monate die Flotte verlassen. Um welche Schiffe es sich handelt, ist noch nicht bekannt. Es handle sich um Schiffe, deren Verkauf ohnehin für die kommenden Jahre geplant gewesen sei. Diese Flottenoptimierung werde in Zusammenhang mit der Coronakrise nun vorgezogen.

Das Unternehmen plane, die Passagierkapazitäten für die nahe Zukunft zu steuern, indem Schiffe schrittweise wieder in Dienst gestellt würden, aber eben auch Schiffe ganz ausgemustert und die Auslieferung von Neubauten verschoben werde.

Mit einem der ausgemusterten Schiffe ist möglicherweise die Costa Victoria gemeint, die bereits an ein Unternehmen der Werftengruppe San Giorgio del Porto in Genua verkauft wurde. Sie wird möglicherweise zu einem Hotelschiff umgebaut und als Crew-Unterkunft in der Werft in Marseille genutzt.

Tradewinds zitiert Carnival-CEO Arnold Donald mit der Aussage, dass einige der ausgemusterten Schiffe wahrscheinlich verschrottet würden.

Erst 62 von 104 Schiffen am geplanten Liegeplatz im Shutdown angekommen

Zum aktuellen Stand in der Coronakrise sagte Carnival Corp., man habe inzwischen 62 Kreuzfahrtschiffe an den Orten aufgelegt, an denen sie planmäßig während des Shutdowns

bleiben sollen. Die übrigen Schiffe würden ihre geplanten Wartepositionen voraussichtlich im Laufe des dritten Quartals 2020 erreichen.

Derzeit sind weiterhin zahlreiche Schiffe in der ganzen Welt unterwegs, um Crew in ihre Heimatländer zurückzuführen, beziehungsweise liegen zu diesem Zweck beispielsweise in der Bucht von Manila auf den Philippinen vor Anker.

Finanzielle Situation der Carnival Corp.

Für das zweite Geschäftsquartal, den Zeitraum März bis Mai 2020, meldet Carnival Corp. einen Verlust von 4,4 Milliarden Dollar (börsenrechtlich: „U.S. GAAP net loss“), was laut Carnival Corp einen bereinigten Verlust von 2,4 Milliarden entspricht.

Ende Mai habe die Liquidität des Unternehmen 7,6 Milliarden Dollar betragen. Die monatliche Cash-Burn-Rate liege im Rahmen der Vorhersagen und betrage rund 650 Millionen Dollar.

Branchenverband Clia verlängert Kreuzfahrtpause in den USA bis 15. September

20. Juni 2020

Bis zum 15. September 2020 wird nahezu kein größeres Kreuzfahrtschiff von US-amerikanischen Häfen aus mit Passagieren in See stechen. Das hat der Branchenverband Clia mitgeteilt, bei dem fast alle international tätigen Kreuzfahrt-Reedereien Mitglied sind. Aber es gibt zumindest kleine Ausnahmen.

Die Verlängerung der Kreuzfahrtpause durch die Cruise Lines International Association (Clia) geht deutlich über die offizielle „no sail order“ der US-Gesundheitsbehörde CDC hinaus, die aktuell bis 24. Juli befristet ist. Die Hürden, um den Kreuzfahrtbetrieb während der andauernden Coronaviruskrise von amerikanischen Häfen wieder aufnehmen zu können, seien noch zu hoch, begründet die Clia die gemeinsame Entscheidung der Reedereien. Die zusätzliche Zeit bis zum 15. September gebe mehr Zeit, um sich mit der CDC über angemessene Infektionsschutzmaßnahmen abzustimmen.

Konkrete Kreuzfahrt-Absagen für die Kreuzfahrten bis zum 15. September gab es am Tag der Bekanntgabe noch nicht. Offenbar war die Clia mit der Veröffentlichung des Beschlusses so schnell, dass die Mitgliedsreedereien noch keine Zeit hatten, die Absagen bereits ihren Kunden mitzuteilen. Damit wird nun in den nächsten Tagen zu rechnen sein.

Sowohl die Clia-Erklärung als auch die CDC-„no sail order“ beziehen sich auf Kreuzfahrten von US-amerikanischen Häfen aus und umfassen nur Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 250 Menschen an Bord, also Passagiere und Crew. Am 15. April hatte die CDC ihr Kreuzfahrt-Verbot von Mitte März verlängert. Ursprünglich sollte die Sperre sogar bis Mitte August gelten, wurde dann aber vor Inkrafttreten der Anordnung auf 24. Juli verkürzt.

Nicht umfasst sind dagegen kleine Schiffe unter US-Flagge wie beispielsweise die Flotten von Uncruise Adventures, American Cruise Lines, Alaska Dream Cruises, Blount, Lindblad Expeditions oder American Queen Steamboats Company und noch einige mehr. Ebenfalls nicht betroffen, weil nicht Mitglied der Clia sind Viking und Bahamas Paradise Cruise Line. Letztere will nach aktuellem Stand am 25. Juli mit einem Schiff wieder ihre Kurzkreuzfahrten von Florida zu den Bahamas aufnehmen. Viking hat bisher bereits alle Reisen bis 31. August abgesagt.

In Europa hat der Neustart der Kreuzfahrt bereits vorsichtig begonnen: Das erste Flusskreuzfahrtschiff nahm am 1. Juni seinen Dienst wieder auf, das erste Hochsee-Kreuzfahrtschiff startete am 16. Juni.

IMO-Generalsekretär: „Wir stehen am Rande einer humanitären Krise und eines echten Sicherheitsproblems.“

20. Juni 2020

Die Situation um Crew-Mitglieder, die wegen anhaltender Reisebeschränkungen auf Kreuzfahrtschiffen – aber auch auf zehntausenden von Fracht- und Containerschiffen – weltweit festsitzen, spitzt sich immer weiter zu. Der IMO-Generalsekretär Kitack Lim spricht von einer drohenden, humanitären Krise. In Großbritannien hat die zuständige Behörde für die Port State Control in diesem Zusammenhang jetzt fünf Kreuzfahrtschiffe wegen Verletzungen internationaler Arbeitsschutzvorschriften an die Kette gelegt.

Manche Crewmitglieder sind bereits seit mehr als zwölf Monaten an Bord der Schiffe, erhalten ihre Heuer verspätet, vorgeschriebene Arbeitsverträge sind längst abgelaufen und ungültig. Die britische Maritime and Coastguard Agency (MCA) hat deshalb fünf der sechs Kreuzfahrtschiffe von Cruise & Maritime Voyages (CMV) wegen solcher Verletzung der Maritime Labor Convention (MLC) in britischen Häfen festgesetzt.

Zunächst hatte die MCA in Tilbury die Astoria an die Kette gelegt, um eine umfassende Überprüfung an Bord vornehmen zu können. Aufgrund der gewonnen Erkenntnisse hat die Behörden dann auch die Astor, Columbus, Vasco de Gama in Tilbury sowie die Marco Polo in Bristol festgesetzt, um diese ebenfalls detailliert zu überprüfen, berichtet The Marine Executive. Nicht betroffen ist demnach lediglich die Magellan, auf der keine wesentlichen Verstöße festgestellt worden waren. Sie liegt derzeit ebenfalls in Tilbury.

Auf den CMV-Schiffen sitzen Berichten zufolge rund 600 indische Seeleute fest. Deren Rückführung nach Indien scheitert offenbar bereits seit fast drei Monaten an Einreisebestimmungen der indischen Regierung. Dem Bericht zufolge sind 50 Crewmitglieder der Astoria kürzlich in Streik getreten und führen die routinemäßigen Wartungsarbeiten an Bord nicht mehr durch. CMV soll sein Mitgefühl mit den eigenen Crew-Mitgliedern geäußert haben, scheitert aber damit, eine Heimreisemöglichkeit für sie zu finden. Indien gehört zu den Ländern, die selbst eigene Landsleute nur sehr zögerlich einreisen lassen.

Zusammenarbeit von Port State Control und IMO setzt Signal

Die Festsetzung der CMV-Kreuzfahrtschiffe setzt nun ein deutliches Signal und macht den Schiffsbesatzungen weltweit Hoffnung. Am 17. Juni hatten für die Port State Control zuständigen Behörden in einem Online-Meeting im Rahmen der IMO (International Maritime Organization) ihre Kooperationsbereitschaft mit der International Labour Organization (ILO) der UNO signalisiert.

Laut IMO könne die Port State Control eine Schlüsselrolle in der Krise spielen, weil sie zwar nicht direkt für die Rückführung von Crew und den regulären Crewwechsel auf Seeschiffen zuständig sei, aber die Einhaltung der internationalen Arbeitsvorschriften in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet erzwingen könne. Wie sich das auswirken kann, zeigt nun die Festsetzung der CMV-Schiffe in Großbritannien.

Die Deutsche Seemannsmission kommentiert auf Twitter: *„Hafenstaatskontrolle soll kontrollieren, ob Seeleute zu lange an Bord sind. Schiffe werden festgehalten oder umgeleitet. Hoffentlich wird das konsequent umgesetzt, damit der Druck auf Regierungen steigt und JETZT eine Lösung für Crewwechsel kommt.“*

Reisebeschränkungen für hunderttausende Seeleute gefährden die weltweite Lieferkette

Der britische Transportminister Grant Shapps sagte gegenüber The Marine Executive, die britischen Behörden würden weiterhin alle ihnen zur Verfügung stehende Macht nutzen, um das Wohlergehen von Seeleuten zu schützen, die sich derzeit in Großbritannien aufhielten.

Das zugrundeliegende Problem ist freilich ein viel größeres und die Kreuzfahrtschiff-Crew ist – bei aller Dramatik – eher ein Randaspekt, der zeigt, wie kritisch die Situation von Seeleuten ist. Es geht nicht nur um ein paar Hundert Vergnügungsdampfer, sondern um die weltweite Versorgung mit Gütern aller Art.

Seit Wochen fordern Reedereien, Schiffsmanagement-Unternehmen, Gewerkschaften, Gruppen von Crewmitgliedern und Seefahrermissionen lautstark aber bislang weitgehend vergeblich eine Lösung für das Problem der Crew-Rückführung von Kreuzfahrtschiffen und vor allem des Crewwechsels auf Fracht- und Containerschiffen.

Obwohl die IMO längst ein Konzept vorgelegt hat, nach dem die Rückführung von Crew in ihre Heimatländer und der Austausch von Schiffsbesatzungen gefahrlos und ohne nennenswertes Ansteckungsrisiko mit Covid-19 möglich wäre, mauern Regierungen zahlreicher wichtiger Staaten beharrlich.

Für Frachtschiffe wird die Situation auch deshalb zunehmend kritisch, weil zu wenig lizenzierte Seeleute für den ordnungsmäßigen Betrieb der Schiffe zur Verfügung stehen. Lizenzen der Besatzung an Bord laufen ebenso ab wie deren Arbeitsverträge, Ersatz-Personal kann aber nicht zu den Schiffen reisen. Damit zusammenhängend läuft dann auch der Versicherungsschutz für die Schiffe aus, weil sie nicht mehr ordnungsgemäß besetzt sind.

Gewerkschaft ITF: Hilfe für Seeleute jetzt ohne Rücksicht auf den globalen Handel

Die International Transport Workers' Federation (ITF) hat am 15. Juni angekündigt, die Seeleute nun unabhängig von den Konsequenzen für den globalen Handel dabei zu unterstützen, ihre Arbeit regulär zu beenden, die Schiffe zu verlassen und nach Hause zu kommen. Der ITF zufolge sind aktuell rund 200.000 Seeleute von den Reisebeschränkungen im Zuge der Covid-19-Krise betroffen.

Kanada, Großbritannien, Zypern und Hongkong sind jetzt laut ITF unter den ersten Staaten, die einlenken und sich als Knotenpunkte für die Crewwechsel anbieten. So macht Kanada beispielsweise bei den Quarantäne-Vorschriften eine Ausnahme für Seeleute auf der Heimreise. Freilich ist die Crew dann immer noch darauf angewiesen, dass ihr eigenes Heimatland sie auch einreisen lässt.

Laut UNO-Generalsekretariat hängt mehr als 80 Prozent des Welthandels von der Schifffahrt ab, darunter auch medizinische Versorgung, Lebensmittel und Güter für die Bekämpfung der Covid-19-Pandemie.

Frank Coles, CEO des Schiffsmanagement-Unternehmens Wallem Group, findet in einem Kommentar auf LinkedIn deutliche Worte: „*Wir kratzen (derzeit) kaum an der Oberfläche der Anforderungen an den Besatzungswechsel. Es werden mehr Charterflüge gestrichen als Flüge stattfinden. Wir brauchen das Militär, wir brauchen eine Logistikoperation wie damals die Berliner Luftbrücke, um dieses Problem zu lösen. Wir brauchen kompetente Regierungen und Führung in den Ländern, die Teil der Lösung sein müssen.*“

Zum internationalen Tag der Seeleute der UNO am 26. Juni kommentiert die Deutsche Seemannsmission auf Twitter: „*Seeleute sind systemrelevant. Es geht darum, dass Regierungen dies dringend sofort umsetzen müssen. Sonst bricht die #Lieferkette*“.

Mehr als 25 Kreuzfahrtschiffe vor Manila vor Anker, Crew darf nicht von Bord

Wie absurd die Situation derzeit ist, zeigt das Beispiel der Bucht vor Manila. Dort liegen seit Wochen über 25 Kreuzfahrtschiffe vor Anker, seit Wochen gab es keine Covid-19-Infektionen mehr an Bord. Philippinische Crewmitglieder warten darauf an Land gehen zu dürfen, doch die philippinische Regierung besteht auf Einhaltung von Quarantänevorschriften, obwohl die entsprechenden Einrichtungen an Land für so viele Menschen bei weitem nicht ausreichen.

Wie viele Crewmitglieder sich noch auf diesen Kreuzfahrtschiffen vor Manila befinden ist unklar. Fest steht jedoch, dass die Philippinen nur eine geringe Zahl an Seeleuten pro Tag ins Land lässt.

Noch Anfang Juni ging das Außenministerium der Philippinen davon aus, dass etwa 35.000 philippinische Seeleute von Handelsschiffen im Zuge der Rückführung während der Coronakrise in ihre Heimat zurückkehren würden. Über 22.000 waren zu diesem Zeitpunkt wohl bereits zurückgekehrt.

Weltweit saßen laut der Zeitung Miami Herald mit Stand Mitte Juni allein auf Kreuzfahrtschiffen immer noch etwa 42.000 Crew-Mitglieder unterschiedlicher Herkunft fest.

Cruisetricks.de hat bereits mehrfach über diesen Themenkreis berichtet, unter anderem über den Bemühungen der Kreuzfahrt-Reedereien, Crew per Schiff statt Flugzeug in ihre Heimatländer zu bringen oder den absonderlichen Streit zwischen der US-Gesundheitsbehörde CDC mit den Reedereien über die Schutzmaßnahmen bei der Rückführung von Crew auf Schiffen vor Florida, aber auch positives wie die Unterstützung von Barbados bei der Rückführung von Crewmitgliedern.

Interview: Wie sicher sind Kreuzfahrten in Zeiten des Coronavirus?

22. Juni 2020

Kreuzfahrt-Reedereien arbeiten mit Hochdruck an einem Neustart nach dem Corona-Shutdown. Dazu gehört auch ein umfassendes Infektionsschutz-Konzept. **Andreas Ullrich ist Global Market Leader, Passenger Ships & Ferries bei der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas.** Er erklärt im cruisetricks.de-Interview, wie man Schiffe sicher machen kann und auf welche Hygienemaßnahmen Passagiere sich einstellen sollten.

Mit ihrer „Safeguard“-Zertifizierung will die Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas die Infektionsschutz-Konzepte der Reedereien als unabhängiger Dritter prüfen. Auch andere Klassifikationsgesellschaft bieten solche Zertifizierungen an.

Zertifizierung zum Thema Coronavirus und Kreuzfahrtschiffen: Ist das so etwas wie eine garantierte Sicherheit? „Natürlich nicht“, sagt Andreas Ullrich. „100 Prozent wird es nicht geben. Aber man muss sehr weit gehen. Man muss versuchen, umzusetzen, was möglich ist.“

Konkrete und detaillierte Infektionsschutz-Konzepte haben Hochsee-Kreuzfahrtreedereien bislang nur vereinzelt öffentlich gemacht. Experte Andreas Ullrich gewährt im Interview einen Blick hinter die Kulissen. Er erklärt die Schwierigkeiten beim Erstellen von umfassenden Hygienekonzepten, warum die Kreuzfahrtindustrie weiterhin in einem Lernprozess ist und was „Sicherheit“ in Hinblick auf Covid-19 und die Kreuzschiffahrt bedeutet.

Welches Ziel hat Ihre „Safeguard“-Zertifizierung?

Andreas Ullrich: Bislang hat niemand, glaube ich, ein völlig schlüssiges Konzept, wie Kreuzfahrt nach Corona aussieht. Es gibt Ansätze, es gibt Ideen, man übernimmt vieles. Was wir im Landbereich zurzeit machen, das werden wir am Anfang auch auf den Kreuzfahrtschiffen sehen.

Das ist der aktuelle Wissensstand und vieles hängt aus meiner Sicht auch davon ab, wie diszipliniert die Fahrgäste sind. Sind sie gewillt, dem zu folgen, was die Reederei vorgibt? Was die Verfahren vorgeben müssen, um die Sicherheit zu erhöhen?

Für mich ist es ganz wichtig, das Vertrauen der Kunden zurückzubekommen, auch von der Reederei-Seite. Das ist der Ansatz von Bureau Veritas für die Safeguard-Label-Initiative: Wir wollen als ein unabhängiger Dritter überprüfen, ob ein Reederei die Dinge getan hat, die man

tun sollte, um Vertrauen zurückzugewinnen, um wieder eine Kreuzfahrt zu buchen und nachzudenken: „Will ich wieder auf ein Schiff gehen?“

Prüfen Sie die Konzepte der Reedereien oder machen Sie konkrete Vorgaben?

Andreas Ullrich: Das ist ein Mix. Es ist eine passive Zertifizierung und so ähnlich wie beim ISM (*Anmerkung: International Safety Management Code*), also ein Managementsystem. Der Kunde muss bestimmte Verfahren, Prozeduren implementieren, einführen und im Management verankern. Es ist Grundvoraussetzung, dass das Management voll dahintersteht.

Dazu gehören: Reinigungs- und Hygiene-Maßnahmen, Abstandsregeln. Wie gehe ich damit um, wenn ich eine Infektion habe? Wie versuche ich zu verhindern, dass ich überhaupt eine bekomme? Was muss der Gast vorher erfüllen? Welche Informationen wollen wir haben? Wie soll das Einbooten und Ausbooten stattfinden? Wie macht man Exkursionen? Wie ist geregelt, wenn man Notfälle an Bord hat? Alle diese Fragen muss man sich vorher überlegen: Wie wollen wir damit umgehen?

Wenn ich mir jetzt gerade bei den großen Schiffen etwa die Ein- und Ausschiffung ansehe, das sind ja Menschenmengen. Das wird man in Zukunft sicher anders regeln müssen. Und man kann davon ausgehen, dass dieser Prozess auch länger dauern wird.

Woran orientieren sich die Infektionsschutz-Konzepte?

Andreas Ullrich: Basiert ist das, was wir machen, auf den Empfehlungen der WHO, des Reedereiverbandes, der einzelnen Fachverbände wie CLIA, wie Interferry im Fährenbereich. Die haben alle Verfahren und Verhaltensregeln für ihre Mitglieder herausgegeben. Da haben wir uns detailliert angeschaut, was man davon als Grundlagen verwenden kann. Gerade das Dokument der WHO ist da ein sehr allumfassendes, das sehr genaue Verhaltensregeln empfiehlt.

Aber die konkrete Umsetzung liegt beim Reeder. Und bei jedem einzelnen – auch bei uns zu Hause in unserem täglichen Leben, in dem wir uns an bestimmte Verfahrensregeln halten sollten.

Die Empfehlungen der US-Gesundheitsbehörde CDC sind teils konträr zu dem, was die WHO sagt. Wie balanciert man das aus?

Andreas Ullrich: Wir haben uns die Regeln der CDC angesehen. Die ganz neuen nach Corona sind gerade erst veröffentlicht worden, da müssen wir nochmal sehen, wie wir die einbinden wollen. CDC spielt in der Kreuzfahrt eine enorme Rolle, weil fast alle Schiffe die USA anlaufen oder amerikanische Gäste an Bord haben. Insofern sind natürlich die Empfehlungen der CDC – ich würde nicht sagen binden, aber man sollte doch versuchen, diese soweit möglich umzusetzen.

Aus meiner Sicht ist das, was wir jetzt machen, alles ein Lernprozess. Wir lernen immer noch jeden Tag etwas Neues dazu. Was bedeutet das? Was müssen wir machen?

Und es geht nicht nur um Covid-19. Es kann ja morgen ein anderer Virus kommen. Wir hatten davor in der Schifffahrt das Noro-Virus, das ist auch nicht zu vernachlässigen. Insofern muss man überlegen: Wie kann ich verhindern, dass so etwas passiert? Was kann ich machen, wenn es passiert, um die Auswirkung zu minimieren? Es geht darum, den Gast und die Besatzung größtmöglich vor den damit einhergehenden Gefahren zu schützen.

Mich hat gestern jemand gefragt: „Ist das dann 100 Prozent sicher, wenn wir das „Safeguard“-Label bekommen?“ Nein, es gibt keine 100-Prozent-Sicherheit. In keinem Bereich unseres Lebens gibt es 100 Prozent. Aber diese Fragen stellen sich viele Menschen.

Ich habe viele Freunde, die auf Kreuzfahrtschiffen gefahren sind und auch Ältere, die fahren, die dann fragen: „Sind die Schiffe denn sicher?“ Und ich sage: „Natürlich sind die sicher. So sicher, wie man sie machen kann.“

Ich sehe kaum Unterschiede zu vergleichbaren Situationen an Land. Gibt es aus Ihrer Sicht Situationen, in denen sich die Kreuzfahrt unterscheidet?

Andreas Ullrich: Ich würde sagen, dass da kein so großer Unterschied ist. Wenn ich Großveranstaltungen an Land habe, habe ich sicherlich die gleichen Anforderungen zu erfüllen oder die gleichen Befürchtungen wie auf einem Kreuzfahrtschiff.

Kreuzfahrtschiffe können ein erhöhtes Risiko haben – nein, nicht Risiko, es sind andere Anforderungen. Wenn ich eine Transatlantik-Reise mache, habe ich möglicherweise andere Risiken, die auch andere herangehensweisen erfordern. Aber wenn ich an eine konventionelle Kreuzfahrt denke, sei es im Mittelmeer, in der Nordsee, in der Ostsee oder in der Karibik, dann habe ich jeden Tag einen neuen Hafen. Das heißt, es ist vergleichbar mit einem Land-Resort.

Ich habe mein schwimmendes Hotel und bin jeden Tag in einem anderen Hafen, wo ich auch weitere Unterstützung bekommen kann, wenn etwas passieren sollte. Der Vorteil bei der Kreuzfahrt ist: Wenn die Gäste an Bord sind, sind sie an Bord und ich habe die Kontrolle. Das habe ich an Land nicht. Wenn ich zu einer Großveranstaltung gehe, ein Konzert, und die Leute gehen nachher alle auseinander und wir haben einen Ausbruch – wie will man das allumfassend nachverfolgen?

Werden wir konkreter: Was erwartet mich zu Coronazeiten an Bord?

Andreas Ullrich: Die Minimal-Regeln, die wir jetzt an Land haben, wird man sicherlich auch auf einem Kreuzfahrtschiff wiederfinden. Abstandsregeln und dass die Wege definiert sind. Der eine Weg geht in die eine Richtung nach Vorschiff, der andere nur nach Achtern. Bei der Ein- und Ausbootung, dass ich eben zwei Zugänge zum Schiff habe, einen nehme ich für die Einschiffung, einen für die Ausschiffung, um Gegenströme zu vermeiden.

Was die Menschen am meisten bewegt: Wird es eine Masken-Pflicht geben?

Andreas Ullrich: Wenn ich die Abstandsregeln einhalte, dann stellt sich die Frage: Brauche ich wirklich eine Maske? Es ist eine zusätzliche Sicherheit, aber es ist auch etwas, das viele Menschen nicht wirklich mögen, jedenfalls über einen längeren Zeitraum. Das kann man ja in unserem täglichen Leben sehen.

Ich habe gestern einen Bericht gelesen, dass der Einzelhandel durch die Masken-Pflicht deutliche Umsatzeinbußen haben, weil keiner Lust hat, mit so einer Maske einkaufen zu gehen. Wenn ich von mir selbst ausgehe, kann ich das nur unterstreichen. Ich habe dazu auch keine Lust, weil der Spaßfaktor weg ist.

Mundschutz hat einen hohen Symbolcharakter. Denken Sie, die Menschen werden sich daran irgendwann so gewöhnen?

Andreas Ullrich: Das ist eine sehr interessante Frage. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier und ich persönlich glaube, dass der Mensch die Sinnhaftigkeit erkennen wird. Man sieht das ja in anderen Ländern der Welt. Da sind Masken schon seit Jahrzehnten Teil des Stadtbildes. Ich bin oft in Asien, da sieht man Masken sehr viel.

Viele meiner Freunde in Asien tragen Masken aus Höflichkeit. Wenn sie eine leichte Erkältung oder Schnupfen haben, wollen sie nicht einfach herumschniefen. Und gerade in China tragen viele die Maske auch einfach, um die Luftverschmutzung etwas auszublenden.

In unserer Kultur ist das noch nicht so verbreitet. Aber wenn man sich damit schützen kann, denke ich, dann kann es auch bei uns Normalität werden. Aber momentan habe ich Zweifel, ob das in Deutschland gelingen kann, wenn man sieht, wie enorm nach wie vor die Abwehrhaltung ist.

Ich finde, man muss die Verantwortung beim Reeder lassen, wie sie in der Organisation damit umgehen wollen. Und viel hängt natürlich davon ab, wie der Gast das empfindet. Ich glaube, ich kann nicht zu jedem Gast sagen: „Du musst am Schiff permanent eine Maske tragen.“ Dann werden, glaube ich, eine Menge Gäste nicht buchen.

Sie wollen eine Sicherheit, ein Sicherheitsempfinden, sie wollen das Gefühl haben, dass alles getan wird, um die Sicherheit zu gewährleisten. Das heißt aber nicht notwendigerweise, dass man ständig eine Maske tragen muss.

Aber ich bin auch der Meinung, wenn man einen Infektionsfall hat, das man das macht. Die Besatzung ist sechs Monate und länger an Bord und für die ist es daher enorm wichtig, bei der Frequenz des Wechsels der Gäste.

Die WHO hat kürzlich empfohlen, dass das Tragen einer Maske durchaus hilfreich ist.

Ist Kundenkommunikation ein Aspekt bei der Zertifizierung?

Andreas Ullrich: Kommunikation ist in unserem Leben das wichtigste. Ich muss kommunizieren, was ich erwarte. Es ist in unseren ‚Safeguard‘-Regeln ein enorm wichtiger Faktor, dass zum einen die Besatzung über alle nationalen Regeln, die eigenen Regeln und die Verfahren deutlich informiert ist. Und auch in der Lage ist, die Gäste zu informieren, zu beraten und dass man die Gäste regelmäßig auf die Sicherheitsmaßnahmen hinweist.

Kommunikation fängt schon bei der Buchung an und geht beim Einschiffen und an Bord weiter. Wir haben ja auch heute schon Durchsagen zu bestimmten Dingen und gerade jetzt wird es deutlich mehr Kommunikation geben müssen. Denn wie will ich das sonst sicherstellen?

Man kann das ja zum Beispiel auch mit Video-Broadcasts machen, da gibt es viele Möglichkeiten der Kommunikation. Gerade auf den modernen Schiffen gibt es so viele Monitore und Flat-TVs, da können Sie natürlich auch die ganzen Informationen zur Verfügung stellen, auch in die Kabinen. Man kann ja nicht jede halbe Stunde in sechs Sprachen eine Information über Hygienemaßnahmen machen. Da hört am Ende keiner mehr hin.

Sie haben sicher schon Einblick in das, was die Reedereien konkret planen – von Plexiglas-Abtrennungen bis zum Umbau von Buffets. Können Sie schon ein paar Hinweise geben?

Andreas Ullrich: Bei Buffet-Restaurants ist momentan die Empfehlung, dass man das nicht mehr macht und auf den Schiffen nur noch Bedienrestaurants haben sollte. Man kann Buffets haben, aber auch da wird von der Besatzung bedient, der Gast sollte sich nicht selbst bedienen, um das Risiko zu minimieren.

Plexiglas-Abtrennungen wird es gerade im Bereich der Rezeption, in Shops oder im Spa-Bereich geben, um die Besatzung, aber natürlich auch den Gast zu schützen.

Bei den Abstandsregeln haben wir bisher gesehen, dass es unter anderem ganz klare Markierungen auf dem Fußboden gibt, die auch die Laufrichtung vorgeben und den Abstand definieren. Da werden wir alles Mögliche sehen. Was das im Einzelnen ist, muss sich noch zeigen.

Wird es auch bauliche Veränderungen auf Kreuzfahrtschiffen geben?

Andreas Ullrich: Ich gehe auch davon aus, dass wir in Zukunft Veränderungen im Design der Schiffe sehen werden. Man muss sich auf Infektionen vorbereiten, man muss Maßnahmen treffen und das kann auch Auswirkungen auf das Design haben, wie ich das Schiff nutzen, wie ich es betreibe.

Dass wir weiter reisen werden, da bin ich mir sicher, weil der Mensch reisen will. Aber die Reedereien müssen vorbereitet sein für solche Szenarien. Das waren sie vorher schon und da gehen sie jetzt weiter.

Es gibt Diskussionen über Änderungen am Design, unter anderem, dass man Lüftungsanlagen verändert, dass man die Fluchtwege anders gestaltet, größere Lifte verwendet, wo man eben auch eine infizierte Person mit einem Bett hineinbekommt. Das sind erste Ideen und darüber hinaus gibt es viele weitere Überlegungen. Es gibt Gespräche mit Werften, Ingenieurbüros und Reedereien. Da werden jetzt erst einmal Risikoanalysen gemacht, um zu überprüfen, wie hoch ist denn das Risiko überhaupt? Und was kann ich machen, um es zu minimieren? Was ist sinnvoll?

Was passiert bei einem Krankheitsausbruch an Bord? Wie vermeidet man künftig Szenen wie mit der Diamond Princess in Yokohama?

Andreas Ullrich: Ob man das 100 Prozent verhindern kann, das kann ich Ihnen nicht beantworten. Es wird darüber nachgedacht, die Kapazität der Hospitäler zu vergrößern und auch die Anzahl des medizinischen Personals. Es wird darüber nachgedacht, dass man Kabinen so baut, dass man sie leicht umrüsten kann in Quarantäne-Kabinen, wo ich eine spezielle Lüftung habe, so wie im Hospital.

Das Beste ist natürlich aus meiner Sicht, wenn man bei den Kreuzfahrten, wo ich jeden Tag in einem Hafen bin, die infizierte Person an Land bringen kann. Das haben wir in den letzten Monaten leider nicht gesehen. Viel Häfen haben einfach zugemacht, weil sie Angst hatten.

Ich persönlich fand es mehr als beschämend, dass Schiffe wochenlang auf dem Meer herumgeirrt sind, mit infizierten Menschen an Bord, ohne die Chance, ihnen Hilfe an Land anbieten zu können, weil einfach die Häfen zugemacht haben.

Deshalb ist es enorm wichtig, dass man hier zu einem Standard kommt, der weltweit gilt. Das betrifft ja nicht nur die Schiffe, das betrifft auch die Häfen. Es müssten alle einverstanden sein, sich an diese Maßnahmen zu halten und das auch zu unterstützen. Wenn der Hafen nicht aufmacht, sind die Konzepte der Reedereien nur Makulatur.

Deshalb arbeiten Reedereien derzeit ja erst einmal an rein nationalen Kreuzfahrten ...

Andreas Ullrich: Das ist das, was wir zuerst sehen werden, davon bin ich überzeugt. Die jeweiligen nationalen Regeln sind so unterschiedlich. Es gibt keine einheitlichen Standards. Wir sehen das ja in unserem eignen Land: in jedem Bundesland etwas anderes. Man muss da zu einem einheitlichen Ansatz kommen, sonst kann man das den Menschen nicht vermitteln. Und auch ein Reeder wird das Risiko nicht eingehen.

Das wichtigste ist für mich, dass wir Vertrauen zurückgewinnen. Das ist sowohl für den Reeder als auch für den Kunden wichtig. Vertrauen bekomme ich nur, wenn ich einheitliche Regeln habe und diese auch umsetze.

Insofern muss man versuchen, Vertrauen zurückzugewinnen bei dem Kunden, indem man nachweist, dass der Reeder alles getan hat, was zurzeit möglich ist um das Risiko zu minimieren. Und der Rest ist dann Vertrauen darin, dass das ausreicht.

Welche Rolle kommt dabei den Passagieren zu?

Andreas Ullrich: Das alles erfordert natürlich auch die Mitwirkung des Gastes. Es wird ja sicherlich Fragebögen geben. Bitte trage ein: Warst Du infiziert? Wenn ja, mit wem hattest Du Kontakt? Da wird gerade diskutiert, inwieweit man das so machen kann oder muss.

Es wird auch darüber nachgedacht, ob man einen Test machen muss, bevor man an Bord geht. Da gibt es widersprüchliche Aussagen. Ich persönlich halte das nicht für eine vertrauensbildende Maßnahme. Schon rein zeitlich – wie soll das funktionieren? Wenn ich

heute die Einbootung sehe – das ist vielleicht ein halber Tag. Wenn ich alle diese Maßnahmen und Ideen umsetze, die gerade kursieren, dann komme ich damit lange nicht mehr hin.

Also: 100 Prozent wird es nicht geben. Aber man muss sehr weit gehen. Man muss versuchen, das umzusetzen, was möglich ist. Das ist der Weg, den die Reedereien gehen, mit denen wir arbeiten. Sie analysieren ganz genau, welche Regeln es gibt, national und international, was sind ‚Best Practices‘ und was macht auch wirtschaftlich Sinn.

Wir danken Andreas Ullrich für das ausführliche und sehr informative Interview!

Erste reguläre Kreuzfahrt nach dem Shutdown: Einblicke von der Finnmarken

25. Juni 2020

Hurtigruten hat den Neustart geschafft. Seit 16. Juni ist die Finnmarken in Norwegen wieder mit Kreuzfahrt-Passagieren unterwegs. In einer Videokonferenz live von Bord der Finnmarken auf ihrer ersten Reise nach dem Shutdown erklärte CEO Daniel Skjeldam, welchen Weg Hurtigruten dabei einschlägt, wie die Hygienemaßnahmen aussehen und welche Perspektiven er für die Kreuzfahrt-Industrie insgesamt sieht.

Daniel Skjeldam sitzt im Aune-Restaurant der Finnmarken und dreht die Webcam in Richtung Fenster: norwegische Fjordlandschaft bei strahlend blauem Himmel. Genau dort will man jetzt sein und nirgendwo sonst.

Einer der Hurtigruten-Pressesprecher macht später für die Teilnehmer der Videokonferenz noch einen kurzen Rundgang über das gerade erst umfassend renovierte Schiff. 2021 wird es unter dem neuen Namen Otto Sverdrup ganzjährig in Hamburg positioniert sein. Jedesmal, wenn die Kamera während des Rundgangs die Fjordlandschaft, die Berge rundherum oder das Kielwasser erfasst, schwärmt er von dem „truely beautiful Norwegian summer day“, dem fantastischen Sommertag in Norwegen – den die Zuschauer nur am heimischen PC erleben können.

Meine Augen werden ein wenig feucht vor Sehnsucht, als wenig im Hintergrund das Schiffshorn der Finnmarken ertönt, während Daniel Skjeldam grade darüber spricht, wie ernst Hurtigruten Infektionsschutz an Bord nimmt. „Das ist Hurtigrutens MS Nordkapp“, sagt Skjeldam, „die passieren wir gerade an Backbord.“ Überhaupt werde das Schiffshorn auf dieser ersten Reise nach dem Shutdown ziemlich häufig benutzt. Fischerboote grüßen, die Finnmarken grüßt zurück. Beim Auslaufen in Bergen am Abend des 16. Juni hätten zahlreiche Boote mit Norwegern die Ausfahrt des Schiffs gefeiert. Einer habe sogar mit der Trompete eine Serenade für die Finnmarken geblasen, erzählt Skjeldam: „An extraordinary moment for all of us.“

Hurtigrutens Rezept: Passagiere verschiedener Nationen nicht am selben Schiff

Die Norweger haben Glück: niedrige Infektionsraten, nahezu keine Erkrankungen entlang der Küste. Und Kreuzfahrtschiffe dürfen wieder fahren – wenn auch erst einmal nur mit einer ganz wesentlichen Einschränkung: Es dürfen nur Norweger und Dänen an Bord. Denn für alle anderen gilt in Norwegen weiterhin Quarantänepflicht. Selbst nach Spitzbergen darf Hurtigruten mit der Roald Amundsen, aber ebenfalls nur mit Norwegern und Dänen.

Bei den Abfahrten der Fridtjof Nansen von Hamburg ab 26. Juni verspricht Hurtigruten denn auch erst einmal keine Landgänge. Wenn alles so bleibt, werden die Passagiere 15 Tage an Bord sein und die Fjorde per Zodiac-Schlauchboot und Kajak erleben. Aber Daniel Skjeldam hofft darauf, in Verhandlungen mit den norwegischen Behörden noch eine Genehmigung für Anlandungen in der Natur zu bekommen – also ohne Kontakt zur Bevölkerung. Und schließlich seien die Infektionszahlen in Deutschland ja ähnlich niedrig wie in Norwegen, warum also nicht?

In der Trennung der Passagiere nach unterschiedlichen Herkunftsländern sieht Daniel Skjeldam einen der Schlüssel zum Neustart der Kreuzfahrt, für dieses Jahr und vielleicht bis Anfang 2021, wenn Hurtigruten von Dover aus britisches Publikum an Bord nimmt.

Eines sei ganz klar, sagt Skjeldam: „We won’t open for nations with high infection rates.“ – Keine Kreuzfahrten für Passagiere aus Ländern mit hohen Infektionszahlen. Kreuzfahrten mit Passagieren aus vielen verschiedenen Ländern gemeinsam am Bord hält er erst für 2021 wieder für realistisch und man werde auch dann keine Passagiere aus Ländern mit unterschiedlich hohen Infektionsraten zusammenbringen.

Mindestabstand, aber kein Mund-Nasen-Schutz

Aber zurück auf die Finnmarken, auf der ich zumindest per Video eine Weile mitfahre, während Daniel Skjeldam spricht. Wie fühlt sich die Reise denn an? Wie sieht’s mit Abstand und Mundschutz aus? Die norwegischen Vorschriften bringen Hurtigruten einige Vorteile. Der Mindestabstand beträgt hier nur einen Meter, was den Empfehlungen der IMO (International Maritime Organization) entspricht. Mund-Nasen-Schutz ist optional: „Bis jetzt habe ich auf dieser Reise noch niemanden eine Gesichtsmaske tragen gesehen“, sagt Skjeldam am zweiten Tag der Reise.

Fast ganz normales Kreuzfahrt-Feeling also, aber trotzdem sehr sicher, wie Skjeldam betont. Schließlich seien auf der Finnmarken aktuell nur Norweger und Dänen an Bord, mit sehr geringen Infektionszahlen in beiden Ländern. Dazu umfassende Reinigung und Desinfektion von Kabinen und öffentlichen Räumen, Restaurant mit Bedienung an Bord. Die Speisekarten gibt es per QR-Code direkt aufs eigenen Smartphone – oder notfalls auf Papier zur Einmalnutzung. Selbst Sauna und Whirlpools sind offen.

Die Schiffe fahren mit maximal 50 Prozent Passagierauslastung – auf der Finnmarken also rund 500 statt 900 bis 1.000, auf den beiden neuen Expeditionsschiffen Roald Amundsen und Fridtjof Nansen maximal 250.

Und noch ein Vorteil für Hurtigruten: Weil in Nordnorwegen auf der Küstenroute auch während der Hochphase der Coronakrise zwei Schiffe durchgehend im Fährverkehr fahren, hat die Reederei ein bewährtes und erprobtes Regelwerk für den Infektionsschutz.

Skjeldam: „Small Ship Cruising“ ist Zukunft der Kreuzfahrt

Daniel Skjeldam sagt: „Ich bin überzeugt, dass Small Ship Cruising früher zurück kommen wird als der allgemeine Massentourismus.“ Für Hurtigruten sieht er besondere Vorteile in der aktuellen Situation. Das Unternehmen sei ohnehin gerade in einem Prozess ständiger Veränderungen, vor allen bei der Entwicklung von der klassischen Postschiffroute hin zu einer Expeditionskreuzfahrt-Reederei und bei der konsequenten Umsetzung von umweltfreundlichen Techniken und Maßnahmen. Insofern kommt Hurtigruten auch mit den corona-bedingten Veränderungen gut zurecht.

Er sei auch überzeugt davon, dass Umweltschutz-Themen in der Kreuzfahrt viel wichtiger werden. Während des Corona-Lockdowns hätten die Menschen gesehen, wie wichtig Nachhaltigkeit ist. Sie hätten erstmals seit langer Zeit wieder Sterne über ihrer Großstadt, klares Wasser in der Lagune von Venedig gesehen. „Die Menschen, die nach dieser Krise auf Reisen gehen, werden sich noch bewusster dafür entscheiden, mit umweltfreundlichen Kreuzfahrtschiffen eines Betreibers zu reisen, der Nachhaltigkeit wirklich ernst nimmt.“ Und noch ein Aspekt werde viel wichtiger werden: „Reisen nicht auf Kosten der lokalen Bevölkerung, sondern als deren Gäste.“

Kreuzfahrt-Neustart bei Costa zum 1. August in Italien geplant

27. Juni 2020

Costa will am 1. August mit der Costa Deliziosa das erste Kreuzfahrtschiff nach dem weltweiten Shutdown wieder in Dienst stellen. Zunächst sollen die Reisen nur für italienische Passagiere und mit Hafenstopps ausschließlich in Italien angeboten werden. Mit der Costa Smeralda und der Costa Diadema soll jeweils ein weiteres Schiff im September und im Oktober folgen.

Diesen schrittweisen Neubeginn kündigte der Präsident von Costa, Neil Palomba, am Freitag, 27. Juni, bei einem Webinar der Vereinigung der Mittelmeer-Kreuzfahrthäfen „MedCruise“ an. Erst kürzlich hatte Costa auch schon genauere Informationen zum Hygiene- und Infektionsschutzprogramm der italienischen Kreuzfahrtreederei veröffentlicht.

Den Anfang machen soll die Costa Deliziosa. Sie soll ab 1. August wieder fahren, zunächst nur für italienische Passagiere und mit Hafenstopps ausschließlich in Italien. Die genaue Fahrtroute soll demnächst bekannt gegeben werden. Auch zur geplanten Passagierauslastung der Kreuzfahrtschiffe ist noch nichts Näheres bekannt. Derzeit liegen die detaillierten Infektionsschutz-Konzepte bei den Behörden in Italien zur Genehmigung.

Costa hofft auch auf eine Öffnung der Kreuzfahrthäfen in Spanien und Frankreich, sodass bald auch Häfen in diesen Ländern angelaufen werden könnten.

Im September kommt dann das neueste Schiff der Flotte hinzu, die Costa Smeralda. Sie ist das erste mit relativ umweltfreundlichem LNG betriebene Kreuzfahrtschiff in der Costa-Flotte und nach der AIDAnova sogar weltweit erst das zweite Kreuzfahrtschiff mit diesem Treibstoff. Die Costa Diadema soll dann im Oktober wieder fahren. Sie ist mit Indienststellung 2014 das zweitjüngste Schiff bei Costa.

Zum aktuellen Stand (27. Juni 2020) hat Costa wegen der Coronavirus-Krise alle Kreuzfahrten mit Reiseende bis 31. Juli 2020 abgesagt. Mit der Costa Deliziosa will die italienische Reederei nun einen Neustart nach dem weltweiten Shutdown wagen und dürfte damit zu den ersten Reedereien zählen, die diesen Schritt wagen.

„Ziel ist es zu fahren, aber Priorität hat die Sicherheit der Gäste und der Crew.“

28. Juni 2020

Rund 100 Tage nach dem weltweiten Shutdown der Kreuzfahrt: Kevin Bubolz, Managing Director Europe von Norwegian Cruise Line (NCL), erklärt in einem Exklusiv-Interview mit cruisetricks.de, wie es weitergeht, wo es Hoffnung gibt und welche Schwierigkeiten die Kreuzfahrt-Reederei derzeit beschäftigen.

Kevin Bubolz gewährt dabei einen auch recht persönlichen Einblick in seine eigene Stimmungslage und die seiner Mitarbeiter bei NCL. Er erklärt die aktuellen Herausforderungen für die Reederei und gibt einen ersten Einblick in Neustart-Planungen der internationalen Reederei.

Wie in Coronavirus-Zeiten üblich haben wir mit Kevin Bubolz am 25. Juni per Videokonferenzschaltung in einem Zoom-Meeting gesprochen.

Wie fühlt es sich an, Europa-Chef einer Reederei zu sein, deren Schiffe seit Monaten nicht mehr fahren können?

Kevin Bubolz: Ich habe gemischte Gefühle. Wenn ich so überlege: Es ist ein interessanter Mix aus Traurigkeit und Optimismus. Man schwankt immer so hin und her. Wir sind natürlich alle sehr traurig, dass wir nicht fahren können und unsere Kreuzfahrten aktuell nicht anbieten können. Im Tourismus sind wir ja alle mit Herzblut dabei und stehen hinter dem Thema Reise, wo es darum geht, Menschen zu verbinden.

Gerade wir haben uns ja mit NCL bewusst einen internationalen Arbeitgeber ausgesucht, wo es noch mehr darum geht, Menschen zusammenzuführen, auch über Kulturen hinweg. All das fällt jetzt weg. Gerade das Soziale ist das, was in der Krise so eingeschränkt ist. Das ist der traurige Teil.

Der optimistische Teil ist, dass wir natürlich unsere ganze Kraft auf die Planung verwenden und Szenarien erarbeiten, wann und wie es weitergehen könnte. Wir haben viele schöne Dinge, auf die wir uns freuen. Wenn wir wieder fahren, geht es beispielsweise mit neuen Routen weiter. Wir haben vor Kurzem erst ein neues Programm für 2021/2022 verkündet mit vielen spannenden Routen, darunter sind beispielsweise über 20 neue Destinationen. Da sind wir sehr optimistisch und positiv. Wir können den Moment kaum abwarten, wo es endlich wieder soweit ist.

Wie muss man sich die Arbeit bei einer Kreuzfahrt-Reederei gerade vorstellen?

Kevin Bubolz: Einmal ist es das Abwickeln von Dingen, die nicht mehr stattfinden, also Absagen von Kreuzfahrten und das ganze organisatorische Drumherum. Dazu gehört auch das Herunterfahren der Schiffe, die Crew nach Hause zu bringen. Es sind immer noch viele Dinge, die da im Herunterfahren sind.

Und das andere ist das Planen und Vorbereiten fürs Wiederhochfahren. Das ist genau dieses Spannungsfeld: Auf der einen Seite fährt man herunter, auf der anderen Seite bereitet man sich vor, wie es weitergehen könnte.

Da kommt ins Spiel, dass wir noch sehr viele Unsicherheiten haben. Ein großer Teil der Arbeit besteht darin, dass man ständig versucht, neue Informationen und Klarheiten zu bekommen. Und es gibt ganz viele Gespräche. Ich hatte heute wieder einen längeren Roundtable per Zoom-Konferenz mit unseren Top-Vertriebspartnern in Spanien. So etwas machen wir regelmäßig in allen Märkten.

Und dann gibt's andere Stakeholder, mit denen man sprechen kann – alles auf der Suche nach Szenarien, bei denen es sinnvoll ist, sie zu verfolgen. Wir haben immer ein Set von diversen Szenarien, wie es wieder losgehen und weitergehen könnte.

Aber in keinem dieser Szenarien sind schon alle Haken gesetzt. Noch nichts ist an einem Punkt, wo man sagen kann: „Ja, das können wir jetzt sofort aktivieren“. Überall fehlt noch ein bisschen was. Daran arbeiten wir jetzt – die Lücken zu schließen und irgendwann an den Punkt zu kommen zu sagen: Ja, so haben wir jetzt einen Plan, auf den sich alle Partner und Gäste verlassen können.“

Wo liegen die Hauptschwierigkeiten bei der Planung des Neustarts?

Kevin Bubolz: Eine Komplexität ist bei NCL, dass wir global denken und operieren, wohingegen die Lösungen wahrscheinlich erst einmal ein bisschen lokaler sein werden müssen.

Wir haben erst einmal mit all den Dingen angefangen, die wir auf unserer Seite tun können. Mit den Health and Safety Protocols haben wir schon ein Fundament gelegt und da angefangen, eine etwas größere Kommunikation zu starten, um zu sagen: „Das ist die Basis von Dingen, die wir auf jeden Fall machen werden und an den Details arbeiten wir jetzt weiter.“

Zum Ausarbeiten der Details haben wir auch unser Experten-Komitee im Hintergrund, das täglich daran arbeitet, die Dinge in die Umsetzung zu bringen und noch konkreter zu werden. Da werden wir über die nächsten Tage und Wochen auch weiter nachlegen auf den Kommunikationsplattformen, die wir geschaffen haben, „Sail Safe“ - sicher reisen – so heißt das Programm dazu. Es ist ganz wichtig, um das Vertrauen bei den Kunden wieder aufzubauen. Das haben wir selbst einigermaßen in der Hand, das können wir gut vorantreiben.

Ein bisschen schwieriger ist es dort, wo man von anderen abhängig ist, Behörden, Häfen und so weiter. Das haben wir dann nicht mehr komplett selbst in der Hand und da sind das

teilweise auch Themen, die die ganze Branche betreffen – beispielsweise in den USA das Gespräch mit der CDC (*Anm.: die US-Gesundheitsbehörde*).

Das ist einfach ein Prozess. Für jeden ist das hier neu. In unseren Lebenszeiten ist es für jeden die erste Pandemie dieser Art. Das erfordert viel Kommunikation und es hilft natürlich nicht, dass so viel Unsicherheit da war, die jetzt abgebaut werden muss. Das geht nur Schritt für Schritt.

Wegen Reisebeschränkungen sitzen seit dem Lockdown immer noch Crewmitglieder auf Schiffen fest, die nicht nach Hause kommen. Zugleich brauchen Reedereien wieder Crew für den Neustart. Wird das in die andere Richtung ähnlich schwierig?

Kevin Bubolz: Wir hoffen natürlich, dass das einfacher ist. Wir wollen die Crew ja aufs Schiff holen. Also ist schonmal geregelt, wo sie ankommen sollen. Da haben wir nicht das Problem, dass manche Länder wie bei der Crew-Rückführung sagen: „Nein, wir wollen niemanden“, auch nicht die eigenen Staatsbürger.

Für den Neustart brauchen wir wieder Flugverbindungen. Da hapert es sicherlich noch hier und da ein bisschen. Aber es gibt jetzt auch wieder mehr und mehr Möglichkeiten. Insofern sind wir schon optimistisch, dass das gelingen wird.

So oder so ist es ja noch ein bisschen hin, bis das erste Schiff wieder fährt. Alle Schiffe haben schon ihre Rumpfbesatzung, die müssen wir ergänzen, wenn wir wieder richtig loslegen, aber das kann dann relativ zügig erfolgen.

Wichtig ist natürlich, dass die Entwicklung so weitergeht. Die Grundannahme dabei ist natürlich, dass sich die Verbesserung von Reisemöglichkeiten weltweit, auch die Flugverbindungen, weiter fortsetzen.

Kurzer Rückblick: Wie habt Ihr den Shutdown im März erlebt und wann habt Ihr die ganze Tragweite realisiert?

Kevin Bubolz: Am Anfang war ja alles sehr stark auf China bezogen. Die Norwegian Spirit sollte zu diesem Zeitpunkt nach Asien, die Norwegian Jade war schon auf dem Weg dahin und ist auch erst einmal noch gefahren.

Wir hatten ein großes Event in Shanghai geplant, weil die Norwegian Spirit gerade frisch renoviert worden ist. Irgendwann haben wir gemerkt, okay, das werden wir so in der Form nicht mehr durchführen können. Damit ging es so langsam los. Dann haben wir schon bei der Norwegian Jade die Reisen verändern und schlussendlich absagen müssen. Dann haben wir die Norwegian Spirit herausgenommen.

Da wurde uns klar, da ist eine Welle, die sich gerade aufbaut. Als dann auf einmal in Italien die Infektionen mehr wurden, war das so der Moment, wo wir gemerkt haben, okay, wenn das jetzt schon hier in Europa so nahe so groß wird, dann wird das wahrscheinlich das weltweite Ding, die Pandemie kommt jetzt und dann ist es nur noch eine Frage der Zeit.

Das hat sich dann sehr schnell von einem Tag zum nächsten weiter entwickelt. Da kam die Situation, dass Schiffe anderer Reedereien in Asien nirgendwo mehr anlegen durften. Da haben wir intern gesagt, okay, es hat keinen Sinn, in einer unsicheren Lage zu versuchen etwas durchzuziehen. Das ist nicht das Urlaubserlebnis, das wir unseren Gästen bieten wollen und sie sich wünschen.

Wir haben dann gedacht, wir könnten noch die Fahrten mit der Norwegian Jade zu Ende führen, wobei wir die letzte Reise dann doch auch absagen mussten, weil in Singapur und Hongkong schon nichts mehr möglich war.

Von da an haben sich die Ereignisse überschlagen und dass es dann zum weltweiten Stopp kam, war relativ logisch und das einzig Richtige in der Situation.

Jetzt hoffen wir, dass es irgendwann wieder in die andere Richtung geht.

Wann endet denn das pauschale Absagen von Kreuzfahrt im Monatsrhythmus?

Kevin Bubolz: Wir haben schon die letzten beiden Male gehofft, dass das aufhört. Das ist aber mal so. Jetzt im Juni haben wir sogar ein bisschen mehr als einen Monat abgesagt. Das ist immer auch vor dem Hintergrund, dass wir natürlich so früh es geht wieder loslegen wollen.

Es ist aber auch relativ klar ist, dass es Schritt für Schritt gehen muss, wenn es wieder losgeht. Man wird jetzt nicht von einem Tag auf den anderen sagen: „Die gesamte Flotte fährt wieder.“ Sondern das wird in Stufen gehen. Aber man weiß ja noch nicht, wo genau man was wieder machen kann. Ziel ist es zu fahren, wenn es irgend geht, aber Priorität ist die Sicherheit der Gäste und der Crew und so muss man's dann betrachten.

Und wie geht's dann weiter?

Kevin Bubolz: Der Plan ist eigentlich schon seit langem, dass wir bei einer dieser Ankündigungen mal nicht sagen, „es wird um einen Monat verlängert“, sondern: „Folgendes wird noch abgesagt, aber die folgenden Reisen gehen auch definitiv wieder los und dies sind die Routen.“

Darauf haben wir die letzten Male schon gehofft, aber die Entwicklung ist auch hier sehr dynamisch. In Europa ist die Covid-19-Situation schon deutlich besser geworden. In den USA sah es eine Zeit lang für Florida gar nicht schlecht aus. Jetzt ist gerade Florida wieder schlechter. Von daher ist es sehr dynamisch.

Wir haben 10 bis 15 Szenarien anliegen, was alles gehen könnte. Und wir wissen, was dafür passieren muss. Aber oft sind es dann eben die letzten, kleinen Schritte: Die Vereinbarungen mit den Häfen müssen stehen, weil klar sein muss, dass wir eine Route auch durchführen können, wenn wir sie anbieten.

Wir brauchen Pläne und Vereinbarungen mit allen Beteiligten und Häfen, was passiert, wenn es zum Beispiel an Bord einen Fall gibt. Wir können an Bord eine Quarantänestation einrichten, wir können da vieles machen, aber es ist natürlich klar, das haben wir ja gesehen, dass Schiffe keine dauerhafte Quarantänestation sind. Das heißt, es muss dann auch eine

Zustimmung vorliegen, dass im nächsten Hafen der Gast von Bord gehen kann und dann dort weiter behandelt wird. Vorher macht es wenig Sinn, eine Route anzubieten.

Wenn wir an dem Punkt sind, dann werden wir da, wo das möglich ist, sicherlich anfangen und dann ausbauen, so schnell wir können. Aber das ist weiterhin etwas, das sich von Woche zu Woche ändern kann, weil die ganze Situation noch so ist, wie sie ist.

Werden Kreuzfahrten regional begrenzt starten, vielleicht auch mit Fokus auf Europa?

Kevin Bubolz: In den Szenarien, die wir haben, ist natürlich berücksichtigt, dass zurzeit internationales Reisen kaum möglich ist und es wahrscheinlich auch nicht so schnell wieder denkbar ist, dass man in größerem Stil transkontinental reist. Die Frage ist also auch: Wann können Amerikaner wieder nach Europa kommen?

Insofern ist es logisch, dass wir mit verschiedenen Standbeinen denken. Wenn wir wieder anfangen, wird es sicherlich für eine gewisse Zeit so sein, dass wir eher regional anbieten. Wenn dann ein Schiff in Amerika fährt, wird es sicherlich hauptsächlich mit Amerikaner fahren und wenn ein Schiff in Europa fährt, wahrscheinlich hauptsächlich mit Europäern. Das ist einfach die logische Sache, wie wir wahrscheinlich wieder anfangen werden.

Wir sehen es ja jetzt auch in der EU, wo man von Deutschland aus hinreisen kann, aber eben noch nicht überall hin. Vielleicht ist irgendwann erst einmal etwas innerhalb der Schengen-Zone möglich. Wenn man dann ein Schiff hat, was in der Schengen-Zone fährt und nur Häfen dort anfährt, dann würde das ja passen, aber eben nicht mit Gästen von außerhalb.

Das Ziel ist trotzdem, wieder auf eine Normalität zu kommen. Wir sind ja bewusst global und international, das wollen wir auch und Internationalität ist Teil unseres Produkts, internationale Atmosphäre, das Ambiente, dafür stehen wir und da wollen wir auf jeden Fall schnell wieder hinkommen.

Die meisten Kreuzfahrthäfen in Europa bleiben derzeit geschlossen. Wann werden sie denn wieder öffnen?

Kevin Bubolz: In manchen Gegenden sind die Leute noch damit beschäftigt, erstmal den Flugverkehr wieder auf die Beine zu bringen, die Hotels wieder zum Laufen zu kriegen und dann kommen irgendwo auch die Häfen wieder. In manchen Regionen wird es schneller gehen, in manchen wird es ein bisschen länger dauern, je nachdem, wie weit sie in der Gesamtorganisation sind.

Aber es ist ja gut zu sehen, dass sich beim Reisen insgesamt viel tut. Dass die Häfen nicht das allererste sein würden, das war schon klar. Wir brauchen ja letztlich auch erstmal Flüge, um manche Gäste selbst auch innerhalb Europas hin- und herzubringen. Und so werden erst einmal die Grundlagen gelegt und dann sind wir auch bald dran. Von mir aus könnte es gerne losgehen.

Royal Caribbean und Norwegian entwickeln gemeinsame Infektionsschutz-Standards für die Kreuzfahrt

6. Juli 2020

Zwei der drei größten Kreuzfahrt-Unternehmen, die Royal Caribbean Group und Norwegian Cruise Line Holdings, arbeiten nach eigenen Angaben gemeinsam an der Entwicklung verbesserter Hygiene- und Sicherheitsstandards für Kreuzfahrten als Reaktion auf die weltweite Covid-19-Pandemie.

Vorsitzende der neu gebildeten Expertengruppe mit dem Namen „Healthy Sail Panel“ sind Gouverneur Mike Leavitt, ehemaliger Sekretär des U.S. Department Health and Human Services (HHS), und Dr. Scott Gottlieb, ehemaliger Kommissar der U.S. Food and Drug Administration (FDA). Das Gremium hat einer Pressemitteilung beider Kreuzfahrtunternehmen die Aufgabe, gemeinsam Empfehlungen für die Kreuzfahrtbranche zu erarbeiten, um Sicherheits- und Hygienestandards in Bezug auf COVID-19 weiter voranzutreiben und eine sichere Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs zu gewährleisten.

Das Expertengremium sei bereits seit knapp einem Monat tätig und werde erste Empfehlungen Ende August vorlegen. Die Ergebnisse sollen allen interessierten Unternehmen in der Branche frei zur Verfügung gestellt werden.

„Diese beispiellose Pandemie verlangt von uns, dass wir beispiellose Standards im Bereich Gesundheit und Sicherheit entwickeln“, sagt Richard D. Fain, Vorsitzender und CEO der Royal Caribbean Group. „Die Tatsache, dass wir diese angesehenen Experten an Bord geholt haben, um uns als Branche vorwärts zu bringen, zeigt unser Engagement für den Schutz unserer Gäste, unserer Besatzungen und der Destinationen, die wir besuchen.“

„In normalen Zeiten konkurrieren wir um das beste Kreuzfahrtangebot, aber wir konkurrieren niemals um Hygiene- und Sicherheitsstandards“, sagt Frank Del Rio, Präsident und CEO der Norwegian Cruise Line Holdings.

Fain und Del Rio sagen, sie hätten das Gremium initiiert, um sicherzustellen, dass die Pläne, die sie den U.S. Centers for Disease Control and Prevention (CDC) und anderen Regulierungsbehörden vorlegen werden, die besten verfügbaren Erkenntnisse in den Bereichen öffentliche Gesundheit, Wissenschaft und Technik anwenden. Die Arbeit des Gremiums wird mit der gesamten Industrie und den Aufsichtsbehörden geteilt werden.

Das Gremium wird gemeinsam vom früheren Gouverneur von Utah, Mike Leavitt, und Dr. Scott Gottlieb geleitet. Die Mitglieder des Gremiums sind laut Royal Caribbean und Norwegian weltweit anerkannte Expert aus verschiedenen Disziplinen, darunter öffentliche Gesundheit, Infektionskrankheiten, Biosicherheit, Tourismus und Seeschifffahrt.

Die Mitglieder des Expertengremiums sind:

Gouverneur Mike Leavitt war drei Amtszeiten lang Gouverneur von Utah und diente unter Präsident George W. Bush als Administrator der EPA und als Sekretär von HHS. Er ist der

Gründer von Leavitt Partners, einer Firma, die Investitionsunterstützung, Daten und Analysen, mitgliederbasierte Allianzen und direkte Dienstleistungen für Kunden zur Unterstützung von Entscheidungsstrategien in der Value Economy anbietet.

Dr. Scott Gottlieb war von 2017 bis 2019 Kommissar der FDA und von 2005 bis 2007 stellvertretender Kommissar der Behörde für medizinische und wissenschaftliche Angelegenheiten. Er ist Facharzt für Innere Medizin und derzeit Resident Fellow am American Enterprise Institute.

Dr. Helene Gayle MD ist CEO des Chicago Community Trust, einer der führenden Gemeindestiftungen des Landes. Vor dieser Funktion war sie fast ein Jahrzehnt lang Präsidentin und CEO von CARE, einer führenden internationalen humanitären Organisation. Als Expertin für globale Entwicklung, humanitäre und Gesundheitsfragen war Dr. Gayle 20 Jahre lang bei der CDC tätig und arbeitete hauptsächlich im Bereich HIV/AIDS. Sie arbeitete bei der Bill & Melinda Gates Foundation und leitete Programme zu HIV/AIDS und anderen globalen Gesundheitsfragen. Außerdem gründete sie die McKinsey Social Initiative (heute McKinsey.org), eine gemeinnützige Organisation, die Partnerschaften für soziale Auswirkungen aufbaut. Dr. Gayle ist in Aufsichtsräten öffentlicher Unternehmen und gemeinnütziger Organisationen tätig, darunter The Coca-Cola Company, Colgate-Palmolive Company, die Brookings Institution, das Center for Strategic and International Studies, New America, die ONE Campaign, die Federal Reserve Bank of Chicago und der Economic Club of Chicago. Sie ist Mitglied des Council on Foreign Relations, der American Public Health Association, der National Academy of Medicine, der National Medical Association und der American Academy of Pediatrics.

Dr. Julie L. Gerberding ist Executive Vice President und Chief Patient Officer bei Merck und leitet alle Aspekte der strategischen und politischen Kommunikation, der Bevölkerungsgesundheit und des Patientenengagements. Als ehemalige Leiterin der CDC und weltbekannte Expertin für öffentliche Gesundheit engagiert sich Dr. Gerberding stark für die Erzielung nachhaltiger globaler Gesundheitsstrategien und die Bewältigung einiger der anspruchsvollsten Gesundheitsherausforderungen unserer Zeit. Dazu gehört die Auseinandersetzung mit kritischen Themen wie dem bezahlbaren Zugang zu wichtigen Therapien, das Eintreten für eine Gesundheitspolitik, die die Innovation neuer Medikamente und Impfstoffe fördert und unterstützt, sowie die Verbesserung der Müttersterblichkeit durch das Programm Merck für Mütter - eine öffentlich-private Partnerschaft, die dazu beiträgt, das Ziel der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung zur Senkung der Müttersterblichkeit zu erreichen. Bevor sie zu Merck kam, war Dr. Gerberding von 2002 bis 2009 als Direktorin der CDC tätig und war die erste Frau, die diese Position innehatte. Während ihrer Zeit bei der Agentur leitete sie mehr als 40 Notfallmaßnahmen gegen Krisen wie Milzbrand, SARS, Vogelgrippe, lebensmittelbedingte Ausbrüche und Naturkatastrophen. Zuvor war Dr. Gerberding ein festes Fakultätsmitglied für Infektionskrankheiten an der Universität von Kalifornien in San Francisco (UCSF). Sie ist weiterhin als Adjunct Associate Associate Clinical Professor of Medicine an der UCSF tätig.

Dr. med. Steven Hinrichs ist Professor und Vorsitzender der Abteilung für Pathologie und Mikrobiologie an der University of Nebraska Medical Center in Omaha und Direktor des Nebraska Public Health Laboratory (NPHL) sowie Direktor des University of Nebraska Center for Biosecurity. In seiner Position als Laborleiter war er für die Entwicklung eines landesweiten Programms zur schnellen Identifizierung von biologischen Massenvernichtungsmitteln verantwortlich. Er ist leitender Ermittler mehrerer nationaler Auszeichnungen der Association of Public Health Laboratories (APHL) und der CDC und des

US-Verteidigungsministeriums für die Entwicklung eines Förderprogramms zur Erweiterung der Ausbildung und des Fachwissens in der Früherkennung biologischer Kampfstoffe. Dr. Hinrichs erhielt seinen MD von der University of North Dakota und ist in Anatomischer und Klinischer Pathologie zertifiziert. Sein Forschungslabor konzentriert sich auf molekulare Diagnostik und die Rolle von Viren bei Krebs. Dr. Hinrichs hat über 130 Arbeiten in naturwissenschaftlichen und medizinischen Fachzeitschriften veröffentlicht.

PhD Dr. Michael Osterholm ist einer der führenden US-Experten für öffentliche Gesundheit, Infektionskrankheiten und Biosicherheit. Als Direktor des Center for Infectious Disease Research and Policy an der University of Minnesota ist er international führend, was die weltweite Bereitschaft für Pandemien betrifft. Er hat zahlreiche Untersuchungen zu international bedeutenden Krankheitsausbrüchen geleitet, darunter lebensmittelbedingte Krankheiten, Hepatitis B und HIV-Infektionen bei Beschäftigten im Gesundheitswesen. Zudem ist er regelmäßig als Berater für die Weltgesundheitsorganisation, die National Institutes of Health, die FDA, das US-Verteidigungsministerium und die CDC tätig. Von 2001 bis 2005 war Dr. Osterholm als Sonderberater des US-Gesundheitsministers in Fragen des Bioterrorismus und der Bereitschaft des öffentlichen Gesundheitswesens tätig. Von Juni 2018 bis Mai 2019 war er als Wissenschaftsgesandter für Gesundheitssicherheit im Auftrag des US-Außenministeriums tätig. Darüber hinaus wurde er unter anderem in den Nationalen Wissenschaftlichen Beirat für Biosicherheit und in die Arbeitsgruppe für Pandemien des Weltwirtschaftsforums berufen.

Dr. med. Stephen Ostroff bringt jahrelange Erfahrung im öffentlichen Gesundheitswesen mit, die er in hochrangigen Positionen bei der FDA und dem CDC gesammelt hat. Er war von 2015 bis 2016 amtierender Kommissar der FDA und davor als leitender Wissenschaftler der FDA tätig. Ostroff kam 2013 zur FDA als Chief Medical Officer im Center for Food Safety and Applied Nutrition und als leitender Berater für öffentliche Gesundheit des FDA-Büros für Lebensmittel und Veterinärmedizin. Davor war er als stellvertretender Direktor des National Center for Infectious Diseases bei der CDC tätig, wo er auch amtierender Direktor des Select Agent Program der CDC war. Während seiner Zeit bei der CDC konzentrierte er sich auf neu auftretende Infektionskrankheiten, Lebensmittelsicherheit und die Koordinierung der komplexen Reaktion auf Ausbrüche. Er schied aus dem Commissioned Corps des U.S. Public Health Service im Rang eines Konteradmirals (Assistant Surgeon General) aus. Ostroff war auch Direktor des Büros für Epidemiologie und amtierender Generalarzt für den Commonwealth von Pennsylvania und war international beratend tätig bei Projekten des öffentlichen Gesundheitswesens in Südasien und Lateinamerika. Ostroff schloss 1981 sein Studium an der University of Pennsylvania School of Medicine ab und absolvierte Facharztausbildungen in Innerer Medizin am University of Colorado Health Sciences Center und in Präventivmedizin am CDC.

PhD Dr. William Rutala hat Erfahrung in der medizinischen Behandlung einer Vielzahl von Krankheiten und verfügt über umfassende Erfahrung im Studium der Epidemiologie und Virologie, insbesondere im Umgang mit Ausbrüchen und neu auftretenden Krankheitserregern. Dr. Rutalas Forschungsinteresse gilt der Ätiologie und Prävention von Infektionen im Zusammenhang mit der Gesundheitsversorgung mit besonderem Schwerpunkt auf der Desinfektion und Sterilisation wiederverwendbarer medizinischer und chirurgischer Geräte (z.B. Endoskope, chirurgische Instrumente). Andere Bereiche der aktiven Forschung umfassen den Beitrag der Krankenhausumgebung zur Krankheitsübertragung, die Handhygiene, die Prävention der Übertragung von Infektionserregern, einschließlich mehrfach resistenter Organismen, die Prävention der Creutzfeldt-Jakob-Krankheit im

Gesundheitswesen, die Untersuchung von Ausbrüchen im Zusammenhang mit dem Gesundheitswesen sowie neue und aufkommende Krankheitserreger im Gesundheitswesen.

PhD Kate Walsh ist Dekanin an der School of Hotel Administration der Cornell University und E.M. Statler Professorin. Als Professorin für Management ist sie führend in der Ausbildung für das globale Gastgewerbe und eine renommierte Expertin für die Gestaltung von Organisationsdienstleistungen, Führung und Karriereentwicklung sowie für die Auswirkungen strategischer Humankapitalinvestitionen. Neben ihrer Tätigkeit als Autorin und Buchautorin sind die Artikel von Dr. Walsh in zahlreichen Forschungs-einrichtungen erschienen. Sie verfügt über mehr als 20 Jahre akademische Erfahrung, unter anderem in ihrer derzeitigen Rolle als Dekanin. Darüber hinaus verfügt Dean Walsh über umfassende Branchenkenntnisse aus ihrer Tätigkeit als ehemalige Direktorin für Schulung und Entwicklung bei Nikko Hotels International, als Corporate Training Managerin bei den ehemaligen Bristol Hotels und als leitende Rechnungsprüferin bei der Loews Corporation. Sie ist auch eine ehemalige Wirtschaftsprüferin des Staates New York. Seit Beginn ihrer Amtszeit als Dekanin hat sich Dekan Walsh darauf konzentriert, die Schule für die Zukunft der Bildung zu positionieren. Dazu gehört eine umfassende Erneuerung der Lehrpläne für Hochschulabsolventen und Studierende, die Entwicklung der globalen Online-Präsenz der Schule, die Identifizierung internationaler Partner für die Entwicklung von Programmen auf Master-Ebene und die Bereitstellung von Denkanstößen für das Gastgewerbe, insbesondere durch die Schaffung von Forschungspartnerschaften für die Fakultät, die Förderung neuer Initiativen durch die sechs Zentren und Institute der Schule und die Bereitstellung von Ressourcen, die von der Fakultät entwickelt wurden, um die Branche anzuleiten. Dr. Walsh erhielt ihren Dokortitel von der Carroll School of Management am Boston College und ihren M.P.S.-Abschluss von der Cornell's School of Hotel Administration.

Kapitän Patrik Dahlgren ist der Senior Vice President of Global Marine Operations and Fleet Optimization für alle globalen Marken der Royal Caribbean Group. Dahlgrens Seefahrtserfahrungen begannen als Brückensoffizier an Bord von Schleppern, Yachten und einer Reihe von Frachtschiffen und Fähren. Mit mehr als 15 Jahren an Bord der Kreuzfahrtschiffe von Royal Caribbean International, zuletzt als Kapitän von Oasis of the Seas und Quantum of the Seas, stieg er durch die Ränge auf. Er war federführend an der Entwicklung der Quantum of the Seas beteiligt und erhielt die angesehene Auszeichnung des RINA (Royal Institute of Naval Architects) für seine Innovationen und Beiträge zur Sicherheit auf See.

Robin Lindsay ist Executive Vice President of Vessel Operations der Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. Lindsay wurde im Januar 2015 in diese Position berufen. In dieser Funktion ist Lindsay für die Bereiche Marine & Technischer Betrieb, Hotelbetrieb, Unterhaltung, Produktentwicklung, Hafen- & Destinationsservice, Flottenpersonal, Außeninseln sowie Neubau & Schiffsumrüstung für alle drei Marken des Unternehmens - Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises - verantwortlich. Bevor er zu Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. kam, war Lindsay in einer ähnlichen Funktion als Executive Vice President of Vessel Operations bei Prestige Cruise Holdings, der Muttergesellschaft von Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises, tätig. Lindsays Geschichte mit dem Unternehmen reicht bis zur Gründung von Oceania Cruises im Jahr 2003 zurück, wo er als Senior Vice President, Hotel Operations and Vessel Operations, tätig war. Lindsay erwarb seinen B.S.-Abschluss an der Technischen Universität von Louisiana.

Darüber hinaus sollen mehrere Experten dem Gremium als leitende Berater zur Seite stehen, darunter Dr. Caitlin Rivers, Fakultätsmitglied und Epidemiologin an der Johns Hopkins

Bloomberg School of Public Health und Expertin für Epidemiologie und Wissenschaft von neu auftretenden Infektionskrankheiten, sowie Dr. Phyllis Kozarsky, die emeritierte Professorin für Medizin in der Abteilung für Infektionskrankheiten an der medizinischen Fakultät der Emory University School of Medicine und Expertin für Gesundheitsberatung und -erziehung vor Reisen, globale Gesundheit und die Epidemiologie reisebedingter Infektionen und Infektionskrankheiten ist. Dr. Kozarsky ist bei der CDC als Fachberaterin der Abteilung für globale Migration und Quarantäne im Bereich der Gesundheit von Reisenden tätig.

AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises starten im Juli und August

9. Juli 2020 | zuletzt aktualisiert: 2. August 2020

Neustart bei AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd im Juli und August: Mit Kurzreisen ohne Hafenstopps nehmen die drei deutschen Reedereien den Kreuzfahrtbetrieb wieder auf. Gemeinsam erarbeitete Hygiene-Konzepte sollen das Corona-Risiko minimieren.

Vor allem ab Hamburg, aber auch von Kiel und Warnemünde aus stechen die Schiffe wieder in See. TUI Cruises beginnt mit „Blauen Reisen“ auf der Mein Schiff 2 bereits am 24. Juli. AIDA schickt drei Schiffe wieder auf See, den Anfang macht die AIDAprima am 5. August. Hapag-Lloyd steigt mit der Europa 2 und der Hanseatic Nature ab 2. August wieder ein und wirbt mit attraktiven Routen unter anderem in die norwegischen Fjorde und durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Gemeinsam mit der Reedereivereinigung Clia haben die drei deutschen Kreuzfahrt-Reedereien ein Infektionsschutzkonzept erarbeitet und individuell auf die eigenen Schiffe angepasst und verfeinert. Gemeinsam ist allen Hygienekonzepten unter anderem eine umfassende und regelmäßige Desinfektion der öffentlichen Bereiche und Kabinen, Abstandsregeln bei der Ein- und Ausschiffung sowie an Bord sowie die Ausstattung mit PCR-Test-Kits und Diagnosegeräten zur umgehenden Auswertung von COVID-19-Verdachtsfällen. Außerdem gibt es klar definierte und mit den Behörden abgestimmte Abläufe im Falle von Infektionen an Bord, die eine sofortige Ausschiffung betroffener Passagiere beinhalten.

Mund-Nasen-Schutz muss in allen Innenbereichen getragen werden, wenn der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann – beispielsweise in Fahrstühlen, Treppenhäusern und auf Kabinengängen, aber auch bei der Ein- und Ausschiffung.

Beim Abstandhalten helfen auch Wegeleitsysteme, sodass Passagiere möglichst nirgends am Schiff in entgegengesetzten Richtungen nahe aneinander vorbeilaufen müssen.

Die Auslastung der Schiffe ist deutlich reduziert und soll bei maximal 60 Prozent der normalen Passagierkapazität liegen.

Über die Klimaanlage sollen Kabinen und öffentlichen Bereichen mit 100 Prozent Frischluft versorgt werden.

In den Restaurants ist die Zahl der Plätzen reduziert, dafür gibt es längere Öffnungszeiten und teils Platzreservierungssysteme. Die Bedienung erfolgt in Restaurants und Bars ausschließlich am Platz, es gibt also keine Selbstbedienung, insbesondere auch nicht am Buffet.

TUI Cruises: ab 24. Juli „Blaue Reisen“ mit der Mein Schiff 2 ab Hamburg und ~~31. Juli~~ 3. August mit der Mein Schiff 1 ab Kiel

TUI Cruises startet mit der Mein Schiff 2 am 24. Juli. Im Programm sind drei- und viertägige Kurzreisen mit Start- und Zielhafen Hamburg ohne Zwischenstopps. *Update:* Ab 31. Juli fährt TUI Cruises mit der Mein Schiff 1 auch ab Kiel. *Update zum Update:* die erste Reise am 31. Juli wurde abgesagt, neuer Starttermin ist der 8. August. Laut TUI Cruises haben Reisebeschränkungen verhindert, dass die Crew rechtzeitig und vollständig an Bord ist.

Das Konzept diese „Blaue Reisen“ genannten Kurzkreuzfahrten sowie die Infektionsschutzmaßnahmen an Bord finden sich auf der Website von TUI Cruises.

Die Reisen sind bereits buchbar und kosten ab 599 Euro pro Person in einer Balkonkabine.

AIDA: ab ~~5. August~~ 15. August mit AIDAprila, AIDmar und AIDAbu ab Hamburg, Warnemünde und Kiel

Als erstes AIDA-Kreuzfahrtschiff startet die AIDAprila (Update:) nicht wie geplant am 5. August, sondern erst am 16. August. Für die AIDAprila ab Hamburg wurden die ersten drei ursprünglich geplanten Reisen abgesagt, für die AIDamar die erste Reise. Letztere startet nun am 16. August ab Rostock-Warnemünde, ebenso wie die AIDAbu ab Kiel. Die AIDAprila soll am 15. August ab Hamburg wieder in Dienst gehen. Auch diese Reisen kommen ohne Zwischenstopps aus, bestehen also ausschließlich aus Seetagen.

Genaue Details zum Hygienekonzept finden sich auf der AIDA-Website.

Die Reisen sind bereits buchbar, ab 495 Euro pro Person.

Hapag-Lloyd Cruises: ab 2. August mit Europa 2 und 31. Juli mit Hanseatic Inspiration ab Hamburg

Hapag-Lloyd Cruises startet mit acht Kurzreisen der Europa 2 und Hanseatic Inspiration ab 31. Juli von Hamburg aus in die Nord- und Ostsee. Zu den Zielen gehören die Schärengärten Skandinaviens, Hardangerfjord, Romaldsfjord, Eidfjord und Geirangerfjorde in Norwegen, Rügen und Kap Arkona sowie Nord-Ostsee-Kanal. Die Reisen der Hanseatic Inspiration dauern fünf Tage, die Europa 2 ist 8 Tage auf See.

Hapag-Lloyd legt zwischen den zwei Reisen immer einen Tag ohne Passagiere an Bord, um das Schiff grundlegend zu reinigen und zu desinfizieren, beispielsweise mit Kaltnebengeräten für öffentliche Bereiche und Kabinen. Bei Hapag-Lloyd gibt es außerdem einen 24-Stunden-Service für alle Mahlzeiten in der Kabine.

Die neuen Reisen bei Hapag-Lloyd Cruises sind ebenfalls bereits buchbar und kosten ab 2.490 Euro.

Expeditionsreisen von Adler-Schiffe auf der Quest ab 25. Juli

Ebenfalls am Start ist Adler-Schiffe. Das deutsche Unternehmen hat das Expeditionskreuzfahrtschiff Quest gechartert und fährt vom 25. Juli bis 1. Oktober fünftägige Expeditionsreisen von Hamburg aus in den Nationalpark Wattenmeer und die Nordsee.

Die 4-Nächte-Reisen führen nach Helgoland, Sylt, Amrum und zu den Halligen Hooge und Langness. Für die maximal 48 Passagiere der Quest sind – anders als bei den anderen deutschen Reedereien – auch Landgänge vorgesehen. Die Kreuzfahrten mit der Quest kosten ab 1.600 Euro pro Person.

News-Update: Gutschein-Lösung, deutscher Kreuzfahrt-Neustart, eine Werften-Pleite und ein Schiffsverkauf

9. Juli 2020

Obwohl nahezu kein Kreuzfahrtschiff fährt, überschlagen sich die News derzeit. Wir haben die wichtigsten Meldungen der vergangenen Tage kurz zusammengefasst: konkrete Neustartpläne bei AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises, ein Schiffsverkauf, die Insolvenz der norwegischen Kleven-Werft sowie – endlich – eine Gutschein-Lösung für abgesagte Kreuzfahrten.

Die positivste Nachricht der Woche: Auf Basis eines gemeinsam mit dem Branchenverband und Behörden entwickelten Hygienekonzept planen **AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises** Ende Juli und Anfang August einen schrittweisen Neustart nach dem Corona-Lockdown. Die Kurzreisen starten vorwiegend von Hamburg aus und beinhalten ausschließlich Seetage. Landgänge bietet dagegen der kleine, deutsche Veranstalter **Adler-Schiffe** an, der das Expeditions-Kreuzfahrtschiff Quest chartert und von 25. Juli an Kurzreisen zu deutschen Inseln und Halligen ab Hamburg anbietet. Mehr zum deutschen Kreuzfahrt-Neustart in unserem Beitrag „[AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises starten im Juli und August](#)“.

In größerem Umfang und auf den ursprünglich geplanten Routen nimmt **Croisi Europe** ab Mitte Juli seine Flusskreuzfahrten wieder auf.

Hurtigruten rechnet mit einer Aufhebung der Reisebeschränkungen für Deutsche nach Norwegen und bietet die klassische Postschiffroute daher ab diesem Termin auch wieder für deutsche Passagiere an. Bis September sollen 14 der 16 Schiffe auf der Postschiff-Route wieder in Dienst gehen. Daneben ist Hurtigruten mit der Fridtjof Nansen bereits seit 26. Juni von Hamburg aus wieder in die norwegischen Fjorde unterwegs. Ab 15. Juli sollen auf diesen Reisen dann auch wieder Landgänge möglich sein.

Einigung bei Gutschein-Lösung für abgesagte Kreuzfahrten

Die Bundesregierung hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt, das entsprechend der EU-Vorgaben freiwillige Gutscheine für abgesagte Pauschalreisen und damit auch Kreuzfahrten insolvenz sicher machen. Weiterhin besteht ein Anspruch auf Erstattung des Reisepreises, wenn der Veranstalter eine Kreuzfahrt absagt. Akzeptiert der Kunde aber auf freiwilliger Basis stattdessen einen Gutschein, ist dieser nach relativ komplizierten Regeln gegen Insolvenz des Reiseveranstalters abgesichert.

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie ausgestellte Gutscheine sollen zeitlich befristet bis Ende 2021 staatlich abgesichert sein, wenn andere Sicherungsmechanismen nicht greifen. In diesem Fall müsste der Reisende dann den Schaden bei einer staatlichen Stelle geltend machen.

Interessantes und wichtiges Detail: Gutscheine, die bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für abgesagte Reisen, die vor dem 8. März gebucht wurden, sollen nachträglich an die neuen Regelungen angepasst und damit insolvenz sicher gemacht werden. Die EU hat der Absicherung der Gutscheine durch die Bundesregierung inzwischen zugestimmt.

Update: Auch Stand Ende August wurde ein entsprechendes Gesetz in Deutschland noch nicht verabschiedet und das könnte sich auch noch einige Monate hinziehen.

Update: Anfang 2024 hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass die Mitgliedsstaaten auch nicht vorübergehend die Auszahlung in Form von Gutscheinen erlauben dürfen. Die Rückzahlung des Reisepreises muss also immer in Form von Geld und nicht nur als Gutschein erfolgen.

Hapag-Lloyd Cruises jetzt Teil von TUI Cruises

Hapag-Lloyd Cruises seit Anfang Juli offiziell Teil von TUI Cruises. Als Joint-Venture zwischen der TUI AG und der Royal Caribbean Group ist Hapag-Lloyd Cruises damit nun zur Hälfte in amerikanischer Hand.

P&O Cruises verkauft Oceana

Die britische Reederei P&O Cruises hat bekannt gegeben, dass sie ihr 2000 gebautes Kreuzfahrtschiff Oceana verkauft hat. Nicht bekannt ist bislang, wer Käufer des Schiffs ist. Die Oceana ist nach der Costa Victoria das zweite Schiff der Carnival-Corp-Marken, das zum Zuge der Corona-Krise verkauft wird. Carnival Corp. hatte angekündigt, kurzfristig mindestens sechs Kreuzfahrtschiffe auszumustern. Ob das 20 Jahre alte Schiff bei einer anderen Reederei eingesetzt oder verschrottet wird, ist bislang nicht bekannt.

Norwegische Kleven-Werft insolvent

Insolvenz angemeldet hat die norwegischen Kleven-Werft und zwei Tochterunternehmen. Das Unternehmen steckt bereits seit Jahren in der Krise. Zuletzt musste Hurtigruten einspringen und das Unternehmen übernehmen, um die Fertigstellung seines Expeditionskreuzfahrtschiff Fridtjof Nansen sicherzustellen.

Anfang 2020 hatte Hurtigruten die Kleven-Werft an die DIV-Unternehmensgruppe verkauft, zu der auch die kroatische Brodosplit-Werft gehört. DIV wollte nach eigenen Angaben Synergien zwischen Brodosplit und Kleven in Ulsteinvik nutzen. Erstes Projekt sollte die 281

Meter lange Residenz-Yacht „Njord“ für das maltesische Unternehmen Ocean Residences Development werden, deren Bau dieses Jahr in Kroatien beginnen soll. Die Ausrüstung des Schiffs sollte eigentlich bis 2024 bei Kleven in Norwegen stattfinden.

Update: Ein lokales Recycling-Unternehmen übernimmt die Kleven-Werft und führt sie unter dem Namen Green Yard Kleven weiter.

Carnival Corp. verkauft insgesamt 15 Schiffe und verzögert 16 Neubauten

10. Juli 2020

Carnival Corp. will in nächster Zeit insgesamt 15 Kreuzfahrtschiffe verschiedener Marken verkaufen, darunter die bereits verkauften Oceana von P&O Cruises und Costa Victoria. Das würde die derzeitige Kapazität um knapp neun Prozent reduzieren. Die Auslieferung von Neubauten wird teilweise verzögert.

Update: Zunächst sprach Carnival Corp. von 13 Schiffen, Ende Juli gab das Unternehmen Verkaufspläne für zwei weitere, nicht näher bezeichnete Kreuzfahrtschiffe bekannt.

Carnival Corp. nutzt die Coronakrise, um eine deutliche Flottenverjüngung durchzuführen. Mitte Juni hatte Carnival Corp. angekündigt, sechs Schiffe innerhalb von 90 Tagen auszumustern. Die Costa Victoria wurde nach dieser Ankündigung bereits zur Verschrottung an San Giorgio del Porto in Italien verkauft. Die Oceana von P&O Cruises ist ebenfalls verkauft worden. Der Käufer ist bislang nicht bekannt.

Weitere drei Schiffe sollen nach einer neuen Ankündigung des weltgrößten Kreuzfahrt-Unternehmens nun ebenfalls innerhalb der kommenden 90 Tage die Flotte verlassen.

Den Verkauf von vier weiteren Kreuzfahrtschiffen sei laut Carnival Corp. bereits vor der Corona-Krise angekündigt worden. Damit sind wohl Costa Atlantica und Costa Mediterranea gemeint, die an das Joint Venture mit CSSC in China gehen, sowie Pacific Aria und Pacific Dawn, für die ein Wechsel von P&O Australia zu CMV geplant ist.

Da Costa bereits im September 2019 die Ausmusterung von fünf Schiffen angekündigt hatte, könnte von der Flottenreduzierung der Carnival Corp. mindestens ein weiteres Schiff von Costa betroffen sein.

Bei allen ausgemusterten Kreuzfahrtschiffen handle es sich um solche, die ohnehin dafür vorgesehen gewesen seien, teilte Carnival mit. Man ziehe jetzt lediglich den Zeitpunkt der Verkäufe vor.

Auslieferung von 16 Neubauten verzögert

Für 16 Kreuzfahrtschiff-Neubauten habe man sich aktiv um eine verzögerte Auslieferung durch die Werften bemüht, teilte Carnival Corp. ebenfalls mit.

Nur fünf der eigentlich für den Zeitraum bis Ende des Geschäftsjahres 2021 geplanten neun Kreuzfahrtschiffe sollen auch tatsächlich bis 2021 ausgeliefert werden: zwei dieses Jahr und drei im nächsten Jahr. Auch Schiffe, die für die Geschäftsjahre 2022 und 2023 geplant waren, würden später kommen.

Flusskreuzfahrt mit Maskenpflicht und „Social Distancing“ – ein Erfahrungsbericht

12. Juli 2020

Eine Kreuzfahrt in Zeiten von Corona: Wie fühlt sich das an? Verdirbt die Maskenpflicht nicht die ganze Urlaubsstimmung? Wir haben den Selbstversuch gemacht und sind eine Woche auf der A-Rosa Alva am Douro in Portugal mitgefahren. Warum wir das sofort wieder tun würde, lesen Sie in diesem Beitrag.

Vorausschicken möchte ich ganz deutlich: Zum Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes gibt es keine richtige oder falsche Sichtweise, sondern lediglich eine subjektive Einstellung, ob man es als erträglich empfindet oder nicht. Deshalb kann ich nachvollziehen, warum manche Menschen sagen: Lieber gar kein Urlaub als einer mit Maske.

Für mich ist das Fazit nach einer Woche Flusskreuzfahrt mit Maskenpflicht jedoch sehr eindeutig: Das Reise-Erlebnis – gerade in dieser Zeit – überwiegt die meinem Empfinden nach ziemlich geringen Unannehmlichkeiten bei weitem. Das hat zwei wesentliche Gründe:

- Es ist ja nicht so, dass man den Mund-Nasen-Schutz ständig trägt, ganz im Gegenteil: nicht in der Lounge, nicht im Restaurant, auf dem Sonnendeck und im Außenbereich der Lounge ohnehin nicht. Die Maske ist an Bord nur dort nötig, wo man keinen ausreichenden Abstand einhalten kann. Die Maske muss nur vor Mund und Nase, wenn man etwas an der Rezeption zu erledigen hat oder von A nach B läuft. Auf einem kleinen Flusskreuzfahrtschiff ist das jeweils weniger als eine Minute.
- Zurzeit erlebt man Destinationen und auch das Schiff selbst mit so wenigen Touristen wie sonst nie. Allein dieses großartige Erlebnis, eine Top-Destination wie Porto und die ganze Douro-Region quasi für sich allein zu haben, ist den Preise der gelegentlichen Maske locker wert.

-  Bahnhof Porto São Bento im April 2019
-  Bahnhof Porto São Bento im Juli 2020

Der Mund-Nasen-Schutz ist lästig, keine Frage. Auch weil man daran denken muss, ihn jedes Mal beim Verlassen der Kabine, beim Aufstehen im Restaurant, beim Betreten des Schiffs aufzusetzen. Natürlich steht man dann schonmal im Kabinengang und muss in die Kabine zurück, weil man die Maske vergessen hat. Darüber kann man sich echauffieren und den Urlaub verderben lassen. Oder man kann's gelassen hinnehmen, abhaken, sich daran gewöhnen.

Maskenpflicht im Ausflugsbus

Eine andere Situation ergibt sich im Ausflugsbus. Denn hier gilt Maskenpflicht für die gesamte Dauer der Busfahrt – bei einem Ausflug nach Salamanca dann eben auch mal knapp zwei Stunden. Allerdings sorgt die Klimaanlage im Bus recht schnell für trockene Luft, sodass das Atmen durch die Maske nicht schwer fällt. Dennoch ist sie lästig.

Schwierig ist die Maskenpflicht bei feuchter Luft, also beispielsweise bei der Besichtigung eines Museums ohne Klimaanlage wie dem Mateus-Palast oder dem Museum in Lamego. Wenn einem das zu viel wird, kann man solche Orte meiden.

Besonders beeindruckt hat mich der entspannte Umgang der Menschen in Salamanca. Kurz nach der Lockerung des vom Coronavirus heftig gebeutelten Spanien gilt hier auch im Freien Maskenpflicht, sofern der Abstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann. Trotz 35 Grad trugen nahezu alle Menschen hier die Maske aber auch im Freien dauerhaft auch dort, wo sie nicht vorgeschrieben wäre. Aus Respekt vor den Einheimischen haben wir es genauso gehandhabt.

Und ganz ehrlich: Die Maske stört ein wenig, aber man kann es wirklich gut überleben. Auch hier überwiegt das Erlebnis einer Stadt mit nur sehr wenig Touristen die Unannehmlichkeit bei Weitem.

Crew-Kontakt über die Augen

Wirklich schade ist allerdings, dass die meisten Crew-Mitglieder der Reise fast gesichtslos bleiben. Von den meisten Menschen, die sich so gut um uns gekümmert haben, habe ich nur die Augen gesehen. Das Gesicht unseres Kellners im Restaurant – den wunderbaren Paulo – kenne ich nur von einem Foto, das er mir via Facebook geschickt hat.

Es erfordert mehr Aufmerksamkeit bei der Kommunikation, weil man ein Lächeln unter der Maske nicht sieht. Man lernt, viel mehr mit den Augen zu kommunizieren. Und die Hand aufs Herz und eine leichte Verbeugung vermitteln mindestens so viel menschliche Wärme wie ein Lächeln.

Ich glaube ja, dass die Corona-Krise uns ein wenig empathischer und aufmerksamer für andere Menschen macht und wir uns in Respekt gegenüber anderen Menschen üben. Zumindest wenn wir das zulassen und es uns selbst erlauben. Aber das nur nebenbei bemerkt.

Weniger Kontakt zu anderen Passagieren

Durch Abstandhalten, feste Tische im Restaurant und tendenziell auch Stammplätze in der Lounge ergibt sich weniger Kontakt zu den Mitreisenden. Obwohl, oder vielleicht gerade weil auf dem 126-Passagiere-Schiff nur 33 Passagiere an Bord waren, ist die physische Distanz zu den Mitreisenden immer groß, sodass sich zufällige Gespräche eher weniger ergeben.

Auch hier muss man selbst etwas aktiver werden, um ins Gespräch zu kommen. Man sitzt dann eben nicht eng nebeneinander an der Bar, sondern in zwei, drei Sitzgruppen mit Abstand und spricht etwas lauter. Letztlich ist es eine kleine, aber gut machbare Umgewöhnung.

Maßnahmen bei A-Rosa und ihre Umsetzung

Und wie haben die Infektionsschutz-Maßnahmen an Bord der A-Rosa Alva funktioniert? Halten sich Passagiere und Crew an die Regeln und werden selbige notfalls durchgesetzt?

Unserer Beobachtung nach sind alle Passagiere sehr konsequent und zugleich entspannt mit den Regeln umgegangen. Lediglich im Ausflugsbus ließen zwei ältere Damen die Masken gerne mal versehentlich fallen. Ein freundlicher Hinweis von Mitreisenden reichte aber aus. Ein fragender Blick plus Hand von unten vor den Mund gehoben und schon versteht der Gegenüber, dass er wohl doch besser die Maske wieder aufzieht.

Wo überhaupt nötig, regelten dezente Hinweise der Crew vereinzelte Nachlässigkeiten. Absichtliche Missachtungen der Regeln haben wir keine beobachtet. Insgesamt waren das Tragen der Maske und die häufige Handdesinfektion bestenfalls mal einen kleinen, sarkastischen Witz wert.

Ansonsten waren sich stillschweigend alle einig, dass die Regeln helfen, einen unbeschwerten Urlaub zu genießen. Schließlich weiß jeder vor der Reise, auf was er sich einlässt und bucht eben erst gar nicht, wenn er sich nicht an die Regeln halten will.

Das waren die sichtbaren Infektionsschutz-Maßnahmen an Bord der A-Rosa Alva:

- **Fest zugewiesene Plätze im Restaurant mit Abstand zu den Nachbartischen, gültig für alle Mahlzeiten; ausschließlich Bedienung am Tisch, kein Buffet.** Ich bin ohnehin kein Buffet-Fan. Hier hat es exzellent geklappt, denn das Essen kann sehr schnell auf den Tisch, es gab nie längere Wartezeiten.
- **Bar-Betrieb mit Bedienung am Tisch, die Bar selbst bietet keine Sitzplätze.** Aufgrund der reduzierten Passagierzahl war der Barservice am Platz immer sehr flott und ohne dass man sich den Hals verrenken musste, um erst einen Kellner auf sich aufmerksam zu machen.
- **In der Lounge wurde uns nahegelegt, unsere Plätze vom Begrüßungsempfang am ersten Tag quasi als Stammplätze beizubehalten.** Nötig war das lediglich bei gut besuchten Vorträgen und Veranstaltungen, um Abstandsregeln unkompliziert einhalten zu können. Da ohnehin nur 33 Passagiere an Bord waren, ergaben sich dadurch keine Einschränkungen.
- **Hand-Desinfektion vor Restaurant, Lounge, beim Betreten des Schiffs und beim Einsteigen in den Ausflugsbus.** Crew weist freundlich auf die Spender für Desinfektionsmittel hin, sollte man es einmal übersehen.
- **Definierte und mit Pfeilen markierte Laufrichtung am Sonnendeck, um direkte Begegnungen dort und auf den Zugangstreppen zu vermeiden.** Angesichts der wenigen Passagiere an Bord ergab sich daraus nie ein Problem, auch wenn jemand mal versehentlich die falsche Treppe nach unten nahm. In den Kabinengängen nehmen die Passagiere einfach Rücksicht und warten gegebenenfalls, bis der Gang frei ist.
- **Kontaktloses Fiebermessen einmal am Tag, typischerweise bei der Rückkunft vom Landausflug.** An die Routine gewöhnt man sich schnell: Maske aufsetzen, Hände desinfizieren, kurz stillhalten zum Fiebermessen.
- **Pflicht zu Mund-Nasen-Schutz in den Innenräumen und im Ausflugsbus.** Vergisst ein Passagier einmal den Mundschutz, findet die Crew immer einen sympathischen Weg, einen dezent auf das Versäumnis hinzuweisen.
- **Die Crew trägt grundsätzlich Mund-Nasen-Schutz, der nur bei Vorträgen oder bei ausreichend Abstand zu den Gästen im Freien abgenommen wird. Kellner im**

Restaurant tragen außerdem Handschuhe. Abweichungen habe ich keine beobachtet. Nur gelegentlich rutschte die Maske ein wenig unter die Nase, wenn gerade keine Gäste in der Nähe waren – harmlos und völlig verständlich, wenn man die Maske den ganzen Tag tragen muss.

- **Aufzug grundsätzlich gesperrt und benutzbar nur, wenn unbedingt notwendig. Die portugiesischen Regeln schreiben vor, dass Aufzüge nach jeder Benutzung desinfiziert werden müssen.** Auf einem Flusskreuzfahrtschiff mit nur drei Decks ergeben sich daraus keine wirklichen Probleme.
- **Spa und Fitness-Studio sind geöffnet (jeweils mit Termin), die Sauna ist geschlossen.**

Darüber hinaus ist die Crew mehr oder weniger unsichtbar ständig mit Reinigen und Desinfizieren von Oberflächen in den öffentlichen Bereichen beschäftigt, vor allem Handläufe, Reling, Türgriffe. Die Barkellner reinigen Tische sofort, wenn ein Gast die Lounge verlässt.

Ach ja: Zu Beginn der Reise hat A-Rosa einen freiwilligen und kostenlosen Schnelltest auf Covid-19-Antikörper angeboten. Mein Ergebnis: negativ. Ich habe mich bisher also wahrscheinlich noch nicht infiziert und das bleibt hoffentlich auch so.

Tipp: Mund-Nasen-Schutz vorher testen

Mein Tipp: Probieren Sie vor der Reise verschiedene Varianten von Mund-Nasen-Schutz aus. Ich persönlich mag Stoffmasken lieber, andere bevorzugen die OP-Masken aus Papier.

Wichtig ist zu testen, wie man mit der jeweiligen Maske über längere Zeit zurechtkommt – für die Zeiten im Flugzeug und im Ausflugsbus. Denn da zwickt dann leicht mal der Gummi hinterm Ohr. Ich persönlich empfinde für längere Tragezeiten deshalb die Stoffmasken am angenehmsten, die man hinter den Kopf schnürt, statt an den Ohren aufzuhängen.

Zwar hält notfalls auch die Reederei Masken bereit, man sollte aber grundsätzlich für die ganze Reise seinen eigenen Satz an Masken dabei haben.

Fazit

Was bei Facebook, in Foren und in den Medien als riesige Sache diskutiert wird, gar vom Untergang der Freiheit schwadroniert wird, hat auf der Flusskreuzfahrt mit der A-Rosa Alva eine bestenfalls untergeordnete Rolle gespielt.

Das besondere Urlaubserlebnis in diesen Zeiten überwiegt: kaum Touristen an sonst überlaufenen Attraktionen und lebenswerte Menschen, die vom Tourismus abhängig sind und herzlich dankbar für jeden Gast sind.

Eine solche Gelegenheit kommt möglicherweise nie wieder, denn hoffentlich bleibt uns ein ähnliches Ereignis wie die Corona-Pandemie für die Zukunft erspart.

Die Ernüchterung stellt sich dann eher bei der Rückkunft nach Deutschland ein, wo die einzige Sorge der Menschen zu sein scheint, wie man die Atemschutzmaske möglichst subversiv vermeiden und möglichst renitent alle Infektionsschutzmaßnahmen unterlaufen kann. Bei unserem Ausflug nach Salamanca haben 99 Prozent der Einheimischen bei 35 Grad

Hitze selbst im Freien Masken getragen und (*Sarkasmus Anfang*) sind seltsamerweise weder erstickt noch sonst irgendwie gravierend zu Schaden gekommen (*Sarkasmus Ende*). Dort nimmt man das Thema einfach, wie es ist, akzeptiert die Maßnahmen und lebt das Leben positiv und so gut, wie es eben gerade geht.

Für mich war es deprimierend, wieder nach Deutschland zurückzukommen und dieses ständige Genörgel zu erleben, obwohl es uns hier bisher so viel besser ergangen ist als fast allen anderen Ländern dieser Welt.

Auch deshalb sollten wir wieder mehr reisen. Reisen hat schon immer den Horizont erweitert und einem andere Perspektiven aufgezeigt – nicht nur, was den Umgang mit dem Coronavirus angeht.

Fliegen in Corona-Zeiten: „Wir tun alles für Ihre Gesundheit an Bord“, oder auch nicht – ein Erfahrungsbericht

16. Juli 2020

Die Infektionsschutzmaßnahmen der Airlines im Flugzeug sind umstritten, dennoch fliegen die Maschine mit voller Passagierzahl. Wie die Realität aussieht, habe ich selbst ausprobiert. Und so sehr mich das Konzept für Covid-19-Schutz auf meiner Flusskreuzfahrt mit der A-Rosa Alva überzeugt hat, so problematisch habe ich die Realität bei der Lufthansa auf unserem Flug dorthin erlebt.

Es ist nur eine Momentaufnahme, die Erfahrung von zwei Flügen auf den Strecken München–Porto und Porto–München in der ersten Juli-Woche. Diese Beobachtungen bringen mich in dieser Momentaufnahme zu dem Fazit: Fliegen erscheint mir vorerst nur dann sicher, wenn man selbst aktiv für Infektionsschutz sorgt. Immerhin ist das recht einfach möglich. Tipps dazu am Ende des Beitrags.

Und es gibt positive Signale: Offenbar hat die Lufthansa in den vergangenen Wochen derart massive Beschwerden von Kunden bekommen, dass sie reagiert. Die Crew haben jetzt, so hört man, recht klare Anweisungen und Handlungsempfehlungen für Regelverstöße. Die Maskenpflicht an Bord soll konsequent umgesetzt werden. Auf meinen beiden Flügen von und nach Portugal Anfang Juli war das noch anders ...

Update: Inzwischen habe ich weitere Flüge absolviert, nämlich Ende Juli München-Venedig-München und Mitte August München-Neapel-München. Die Erfahrungen bei Air Dolomiti nach Venedig waren recht positiv, allerdings war das Flugzeug auch nur halb ausgelastet. Beim Lufthansa-Flug nach Neapel verlief das Ein- und Aussteigen deutlich geordneter und die Crew war zumindest bemüht, die Passagiere zur Einhaltung der Regeln zu bewegen. Insgesamt bleibt das Bild aber indifferent. Ich werde weiterhin mit einem halbwegs guten Gefühl fliegen, dabei aber konsequent im Flughafen und im Flugzeug eine FFP2-Maske (die ohne Ventil!) tragen, um mich optimal zu schützen.

Auslastung und Platzreservierungen

Unser Flug von München nach Porto am 1. Juli war nahezu oder ganz ausgebucht, die Mittelplätze durchgehend belegt. Am Rückflug war das Flugzeug schätzungsweise zu etwa 60 Prozent belegt, die Passagiere relativ gut über die Sitzreihen, teils mit leeren Reihen dazwischen verteilt.

Seltsam verhielt sich das Reservierungssystem der Lufthansa: Wir hatten jeweils Fenster- und Mittelsitz reserviert. Beim Hinflug wurde das automatisch geändert auf Fenster – Gang. An Bord wäre dann ein Fremder zwischen uns am Mittelplatz gesessen, hätten wir nicht mit ihm Plätze getauscht. Beim Rückflug waren zwar viele Reihen völlig frei, dennoch wäre ein Fremder direkt neben uns gesessen, wäre er nicht von sich aus in eine der leeren Reihen gewechselt.

Ob sich eine in Bezug auf Abstände optimale Verteilung der Passagiere auf die vorhandenen Plätze im Reservierungssystem der Lufthansa umsetzen lässt, kann ich nicht beurteilen. Wünschenswert wäre es jedoch.

Boarding

Lufthansa lobt sich selbst bei jeder Gelegenheit mit einem an Corona angepassten Boarding-Prozess mit ausreichend Abstand und Boarding in kleinen Gruppen. Bei beiden Flügen haben wir aber das Gegenteil erlebt: Nach dem Pre-Boarding (Familien mit Kindern und Passagiere, die Hilfe benötigen) hieß es nur lapidar: alle übrigen Passagiere. Dabei hätten die Bordkarten durchaus drei weitere Boarding-Gruppen vorgesehen, wie es auch in den Lufthansa-Leitlinien steht.

Die Konsequenz: Gedrängel ohne sinnvollen Abstand, ganz ähnlich wie vor der Coronakrise. Lediglich ganz zu Beginn des Boardingprozesses erfolgte ein wie üblich routinemäßig gehetzter Hinweis auf den gebotenen Abstand beim Einsteigen. Ein Versuch, den Sicherheitsabstand durchzusetzen, etwa durch erneute Erinnerung an Social Distancing per Durchsage oder gar aktives Eingreifen, erfolgte nicht.

Immerhin gibt es beim Einsteigen für jeden Passagier ein recht großes, verpacktes Desinfektionstuch. Dass es vor allem zum Desinfizieren der Oberflächen am Sitzplatz gedacht ist, erfährt man aber nur, wenn man das auf der Lufthansa-Website liest.

Pflicht zu Mund-Nasen-Schutz an Bord

Außer einer Ansage direkt nach dem Boarding und einer Erinnerung kurz vor der Landung machten die Flugbegleiter keine für mich erkennbaren Anstalten, die Passagiere vom Tragen der Maske zu überzeugen. Das ist umso erstaunlicher, als es hier auch um den Schutz der Flugbegleiter selbst vor Ansteckungen geht.

Wir haben einige Passagiere beobachtet, die an ihrem Platz auch über längere Zeit hinweg keine Maske trugen oder die Nase frei ließen. Ein Passagier, der zufällig sowohl beim Hin- als auch Rückflug in der Reihe vor mir saß, hatte die Nase während des gesamten Flugs nicht bedeckt und reagierte auch auf freundliche Bitte von mir nicht. Selbst als ein Passagier ganz ohne Maske über fast die gesamte Flugzeuglänge am Gang zur Toilette und zurück ging, sprach kein Flugbegleiter ihn darauf an.

Getränkesservice und Snacks

Überraschenderweise führten die Flugbegleiter auf dem zweieinhalbstündigen Flug zweimal einen kompletten Getränkesservice durch, dazu gab es einen abgepackten Snack. Warum Lufthansa seine Flugbegleiter einem solchen unnötigen Ansteckungsrisiko aussetzt, erschließt sich mir nicht. Aber zumindest in diesem Punkt entsprach das Erlebte auch dem, was Lufthansa offiziell kommuniziert.

Das ist nur meine persönliche Meinung, aber ich denke, eine Flasche Wasser in der Sitztasche würde für Kurz- und Mittelstrecke völlig ausreichen.

Aussteigen

Lediglich direkt nach der Landung erfolgte per Durchsage der Hinweis, man möge beim Aussteigen so lange auf seinem Platz sitzen bleiben, bis die Reihen vor einem ausgestiegen seien. Bis zum tatsächlichen Aussteigen hatten die meisten das offenbar schon wieder vergessen oder ignorierten es. Bei Stillstand des Flugzeugs am Gate zeigte sich daher auch das aus den Zeiten vor Corona typische Bild: Viele Passagiere springen sofort auf, drängen sich im Gang und lassen den Passagieren in den Reihen vor ihnen keine Chance, ihre Reihe mit ausreichend Abstand zu verlassen. Besonders betroffen sind davon die Passagiere mit Gangplatz, die den drängelnden Mitreisenden nicht ausweichen können.

Seitens der Flugbegleiter wurde keinerlei Versuch unternommen, das Gedränge zu ordnen und Abstände sicherzustellen. Nicht einmal eine erneute Ermahnung per Durchsage gab es dazu.

Stellungnahme von Lufthansa, Ufo und DRV

Auf die Bitte um eine Stellungnahme hat die Pressestelle der **Lufthansa** lediglich die eigenen Regeln ausführt und auf das geringe Infektionsrisiko aufgrund der Filter in der Klimaanlage, schnellem Luftaustausch in der Kabine und Ähnlichem hingewiesen. Man bedanke sich für die in meiner Anfrage an die Lufthansa gemachten, „*wichtigen Hinweise in Bezug auf die praktische Umsetzung unserer Maßnahmen, die wir intern aufnehmen werden.*“

Für die oben beschriebenen Ungereimtheiten und Regelverstöße gab es von Lufthansa dagegen keine weitere Erklärung, auch nicht Rückfrage. Auf nochmalige Kontaktaufnahme nach Veröffentlichung des Beitrags versicherte mir eine Lufthansa-Sprecherin, dass man sich große Mühe gebe, die Regeln einzuhalten. Deshalb habe das Unternehmen auch schon vor einiger Zeit die Maskenpflicht und andere Regeln in die Allgemeinen Geschäftsbedingungen aufgenommen, um der Kabinencrew eine bessere Handhabe zu geben, falls Passagiere sich nicht daran hielten.

Eine Sprecherin der **Gewerkschaft der Flugbegleiter Ufo** berichtet gegenüber cruisetricks.de, dass es bei der Lufthansa Group eine große Welle an Passagierbeschwerden gegeben habe. Ufo unterstütze das Kabinenpersonal und gebe ihren Mitgliedern Rückhalt bei der Durchsetzung insbesondere der Maskenpflicht. Sie vergleicht die Maskenpflicht mit dem Rauchverbot an Bord, das seit vielen Jahren konsequent durchgesetzt werde.

Der **Deutsche Reiseverband DRV** wollte sich nicht konkret zum Verhalten der Lufthansa äußern. DRV-Präsident Norbert Fiebig kommentiert allgemein und als Teil eines längeren

Statements: „Auf den Flughäfen, an Bord der Flugzeuge, beim Bustransfer sowie im Hotel gibt es verschiedenste Maßnahmen, die helfen das Infektionsrisiko auf das Mindestmaß zu reduzieren. (...) Um eine zweite Corona-Welle zu vermeiden, ist es schlicht notwendig, sich konsequent an diese vorgegebenen Maßnahmen zu halten.“

Interessanter Aspekt am Rande in Bezug auf die **Hochseekreuzfahrt**: In der Einigung mit den Behörden zum Neustart in Deutschland haben sich die Reedereien verpflichtet, sowohl ihre Infektionsschutz-Konzept als auch deren praktische Umsetzung an Bord in einem zweiteiligen Verfahren von unabhängigen Dritten zertifizieren zu lassen – also nicht nur Regeln aufzustellen, sondern auch ihre Durchführung prüfen zu lassen.

Fazit: Mit aktivem Eigenschutz scheint mir Fliegen ziemlich sicher zu sein

Ich persönlich ziehe aus diesen Erfahrungen die Konsequenz, mich bei meinem nächsten Flug aktiv vorzubereiten und das Risiko für mich selbst zu minimieren:

- Sitzplatz mit möglichst weitem Abstand zum Mittelgang reservieren, ideal: Fenster
- Boarding und Aussteigen mit viel Abstand – notfalls dann eben als letzter, wenn das Gedränge davor zu groß ist
- Mund-Nasen-Schutz nach FFP2-Standard (ohne Ventil) für gezielte Filterung von möglicherweise in der Luft vorhandenen Viren
- während des Fluges die Maske nie auch nur kurzzeitig absetzen
- an Bord weder trinken noch essen; das ist bei relativ kurzen Flügen problemlos auszuhalten
- als Brillenträger brauche ich das nicht, aber für alle anderen könnte eine Schutzbrille für noch mehr Sicherheit gegen direkte Tröpfcheninfektion sorgen
- die Luftdüse über dem Sitz schließen (umstritten; es gibt dazu auch andere Sichtweisen; ich persönlich orientiere mich am Covid-19 Aviation Health Safety Protocol der EU vom 30. Juni 2020).

Auch wenn Lufthansa erst kürzlich wieder auf Twitter schrieb: „*Wir tun alles für eure Gesundheit an Bord*“, verlasse ich mich nach meiner Erfahrung mit diesen beiden Flügen dann doch lieber auf mich selbst.

Das Positive daran: Mit diesen Eigenschutz-Maßnahmen fühle ich mich auch dann auf einem Flug weitgehend sicher, selbst wenn sich die Airline nicht sonderlich um die Einhaltung der Regeln kümmern sollte. Aber das muss natürlich jeder für sich selbst und in der jeweils aktuellen Situation entscheiden.

Immerhin tut sich nach Passagierbeschwerden jetzt wohl etwas, sodass sich die Situation künftig wohl besser darstellen wird als auf meinen Portugal-Flügen. Ich fliege demnächst wieder mit einer Airline aus der Lufthansa-Group und werde berichten.

Wer sich näher mit dem Thema befassen will, dem sei ein aktuelles Interview meiner Kollegin Lilo Solcher mit Dieter Scholz, Professor für Flugzeugentwurf, Flugmechanik und Flugzeugsysteme, empfohlen: „Fliegen oder nicht fliegen?“

Gesundheitsbehörde CDC verlängert Kreuzfahrt-Verbot in den USA bis 30. September

17. Juli 2020

Die amerikanische Gesundheitsbehörde CDC hat seine „no sail order“ bis 30. September 2020 verlängert. Bislang war das Kreuzfahrtsverbot bis 24. Juli befristet. Zuletzt hatte aber bereits der Branchenverband der Kreuzfahrtindustrie Clia die Kreuzfahrt-Pause in den USA von sich aus bis 15. September ausgeweitet.

Das neue Kreuzfahrtsverbot, auf Englisch „no sail order“ genannt, bedeutet faktisch also zunächst nur eine um zwei Wochen längere Pause aller Kreuzfahrten für größere Schiffe, die von oder in die USA fahren oder einen Hafenstopp in US-amerikanischen Häfen einschließlich Puerto Rico oder den US Virgin Islands haben.

Kreuzfahrten nach Alaska sowie Neuengland und Kanada hatten die Kreuzfahrt-Reedereien für die Saison 2020 ohnehin bereits abgesagt, nachdem Kanada sein Häfen bis zum 31. Oktober 2020 geschlossen hält, mit der Option auf weitere Verlängerung.

Einzig sehr kleine Kreuzfahrtschiffe mit insgesamt nicht mehr als 249 Person an Bord, also Passagiere und Crew zusammengezählt, dürfen fahren. Kleine Schiffe unter US-Flagge wie beispielsweise die Flotten von Uncruise Adventures, American Cruise Lines, Alaska Dream Cruises, Blount, Lindblad Expeditions oder American Queen Steamboats Company dürfen jedoch fahren und planen ihren Neustart auch bereits, teils ab August.

Allerdings haben auch hierzu schon einige Häfen teils wörtlich verlautbart: „don’t even think about it“ – denkt nicht einmal daran, unseren Hafen anzulaufen, wie beispielsweise Bar Harbor im US-Bundesstaat Maine. Auch Skagway in Alaska will dieses Jahr keinerlei Kreuzfahrtschiffe mehr sehen.

Angesichts der weiter dramatisch steigenden Infektionszahlen in den USA erscheint es unwahrscheinlich, dass die CDC ihr Kreuzfahrtsverbot tatsächlich bereits am 30. September auslaufen lässt. Einer der Infektions-Hotspot ist derzeit ausgerechnet der Bundesstaat Florida, wo die drei weltgrößten Kreuzfahrthäfen Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral liegen und von wo aus dementsprechend die meisten Kreuzfahrten von US-Häfen aus starten. Theoretisch kann die "no sail order" von der CDC aber auch vor dem 30. September aufgehoben werden.

Die britische Regierung hat ihre kürzlich ausgesprochene Warnung vor Kreuzfahrten dagegen teilweise relativiert. Die Warnung bezieht sich jetzt nur noch auf internationale Hochseer-Kreuzfahrten. Ausgenommen sind nun Flusskreuzfahrten sowie nationale Hochseereisen.

Einen ähnlichen Reisehinweis hatte auch das deutsche Auswärtige Amt ausgesprochen und ebenfalls am Tag darauf Flusskreuzfahrten davon ausgenommen. Für rein deutsche Hochseerkreuzfahrten gilt dieser Reisehinweis des Auswärtigen Amtes ohnehin nicht, da die Behörde nur für Auslandsangelegenheiten zuständig ist.

Nach Ende des kompletten Shutdowns: Wie geht es ab August 2020 in der Kreuzfahrt weiter?

21. Juli 2020

Der komplette Shutdown in der Coronavirus-Krise der Kreuzfahrt ist vorbei. Auch erste große Hochsee-Kreuzfahrtschiffe gehen vereinzelt wieder in Dienst. Der Beitrag fasst zusammen, wo die Kreuzfahrt Ende Juli 2020 steht und wie es in den kommenden Wochen weitergehen wird.

Nach dem Stillstand befindet sich die Kreuzfahrt-Branche in einer Zwischenphase des vorsichtigen Neuanfangs mit weiterhin viel Ungewissheit. Eines aber ist klar: Die Kreuzfahrt wird nicht innerhalb kurzer Zeit zu alter Stärke zurückfinden. Auch wenn manche Reedereien mit einem ambitionierten Katalog schon für Frühjahr 2021 wieder Reisen in der ganzen Welt oder gar komplette Weltreisen anbieten, sind deutlich Zweifel angebracht, ob das möglich sein wird.

Viel hängt dabei einerseits vom Covid-19-Infektionsgeschehen und einer kontrollierbaren Situation ab, wie sie sich derzeit in Europa zeigt. Zudem müssen die ersten Erfahrungen mit großen Hochseeschiffen zeigen, wie solche Reisen in Coronazeiten praktisch umsetzbar sind – bei AIDA und TUI Cruises in Deutschland, Costa und MSC im Mittelmeerraum und auch der asiatischen Reederei Dream Cruises in Taiwan.

Positive Signale aus der Flusskreuzfahrt

In der Flusskreuzfahrt ist dieser erste Schritt schon geschafft. Die Konzepte dort haben sich nach kleineren Anpassungen bewährt. Nun fahren die Reedereien schrittweise die Kapazitäten hoch. Das Vertrauen der Kunden kehrt offenbar zurück und damit auch die Buchungszahlen in diesem Sommer.

Auch wenn die Flusskreuzfahrt noch weit entfernt ist von dem, was vor der Coronakrise normal war, zeichnet sich hier dennoch recht positives ab – wie auch unsere eigenen Erfahrungen mit der A-Rosa Alva am Douro gezeigt haben. Der Beweis, dass es grundsätzlich funktioniert, ist erbracht. Jetzt kann die Flusskreuzfahrt die nächsten Schritte gehen, mehr Schiffe wieder in Dienst und in weiteren Fahrtgebieten neu anfangen.

In Europa und Asien fahren wieder Hochsee-Kreuzfahrtschiffe

Auch in der Hochseekreuzfahrt konzentriert sich die Branche auf den Neustart, wobei hier vor allem Asien und Europa sichtbar vorankommen. Immerhin fahren in Europa bereits seit Ende Juni die ersten kleineren Hochseekreuzfahrtschiffe.

Die Rahmenbedingungen bleiben dennoch schwierig. Das deutsche Auswärtige Amt rät im Rahmen der seiner weltweiten und zunächst bis 31. August befristeten Reisewarnung nach wie vor pauschal und undifferenziert von Kreuzfahrten im Ausland ab. Lediglich Flusskreuzfahrten nennt das AA als Ausnahme – und unzuständigerweise auch Reisen von

deutschen Häfen ohne Stopps im Ausland. Eine Reisewarnung der britischen Regierung vom 9. Juli 2020 rät ebenfalls von internationalen Kreuzfahrten ab.

Immerhin gibt es bereits seit 30. Juni 2020 [source <https://www.healthygateways.eu/Novel-coronavirus>] detaillierte Empfehlungen der Europäischen Union für Standards im Infektionsschutz für die Kreuzfahrt, die Ende Juli noch einmal aktualisiert wurden. Auch Norwegen hat sehr detaillierte Anforderungen definiert.

Ein Übereinkommen von Behörden, Hafenstädten und den drei deutschen Kreuzfahrt-Reedereien AIDA, Hapag-Lloyd Cruises und TUI Cruises definiert ein Neustart-Konzept für die Hochsee-Kreuzfahrt in Deutschland in drei Stufen und mit Leitlinien für den Infektionsschutz, der im Detail von jeder Reederei für seine Flotte ausgestaltet wird.

Der Plan sieht zunächst Kreuzfahrten von deutschen Häfen ohne Hafenstopps und mit deutlich reduzierter Passagierkapazität vor. Bevor ein Schiff wieder mit Passagieren fährt, geht dort zunächst die Crew in eine 14tägige Quarantäne. Wie unsicher die Situation weiterhin ist, zeigt die Tatsache, dass TUI Cruises die für den 31. Juli geplante, erste Kurzreise ab Kiel wieder absagen musste. Offenbar haben Reisebeschränkungen dazu geführt, dass nicht alle Crewmitglieder rechtzeitig zum Schiff kommen konnten. Jetzt soll es in Kiel am 3. August losgehen.

Je nach Route sind reine Seereisen nach dem Prinzip „cruise to nowhere“ vorgesehen, aber auch Panoramafahrten durch norwegische Fjorde. Schrittweise wird das ausgeweitet auf Reisen mit einzelnen Hafenstopps, sofern die Reisebeschränkungen das zulassen und der Infektionsschutz in den Häfen gewährleistet ist. In der dritten Phase sollen gewohnte Fahrrouten wieder aufgenommen werden.

Keine konkreten Neustart-Pläne in den USA

Dagegen verhindern in den USA die weiter steigenden Infektionszahlen und ein vor allem aus politischen Gründen außer Kontrolle geratenes Pandemie-Management einen baldigen Neustart der Kreuzfahrt. Dass die USA noch nicht so weit sei, bestätigte kürzlich auch Arnold Donald, CEO der Carnival Corp.

Die US-Gesundheitsbehörde CDC bearbeitet Hygiene-Konzepte der Reedereien bislang noch nicht einmal, obwohl beispielsweise Norwegian Cruise Line Holdings ein erstes solches Konzept schon vor vielen Wochen eingereicht hat. NCLH arbeitet sogar reedereiübergreifend mit der Royal Caribbean Group an gemeinsamen Infektionsschutz-Standards für Kreuzfahrtschiffe.

Das Kreuzfahrtverbot in US-amerikanischen Gewässern wurde bis 30. September verlängert – mit wohl eher geringer Chance, dass es zu diesem Zeitpunkt wirklich auslaufen wird. Jetzt blicken die US-Reedereien mit Spannung nach Europa und erhoffen sich positive Erfahrungen, die auch beim dortigen Neustart helfen könnten.

Absagen und neue Kreuzfahrten: Es wird komplizierter

Bei allen positiven Signalen bleibt dennoch die Tatsache, dass die meisten Kreuzfahrten weiterhin Monat für Monat abgesagt werden. Undurchsichtiger wird dagegen die Kommunikation mancher Reedereien bei diesen Absagen. Immer häufiger gibt es keine

pauschalen Absagezeiträume mehr. Vielmehr werden manche Fahrtgebiete teils langfristig abgesprochen, teils Absagen für jedes Schiff einzelnen angegeben.

Komplizierter wird es auch dort, wo die ursprünglich geplanten Reisen abgesagt werden, das gleiche Schiff jedoch auf neuen Routen eingesetzt wird. Das trifft beispielsweise ganz aktuell bei AIDA, TUI Cruises und Hurtigruten zu, aber auch längerfristig bei neu zusammengestellten Katalogen für 2021, beispielsweise bei Princess Cruises. Und selbst von den neu aufgelegten Reisen wurde eine wieder abgesagt: Wegen Crew-Mangels startet die Mein Schiff 1 ab Kiel erst am 3. August statt 31. Juli.

Wir pflegen weiterhin die Liste der aktuell bestätigten Kreuzfahrt-Absagen und versuchen dort, die Übersicht wahren.

Welche Schiffe fahren wieder?

Die folgende Liste gibt einen Überblick zu den geplanten Neustarts, Stand 21. Juli 2020. Die meiste, aber nicht alle dieser Kreuzfahrten sind zunächst Reisen mit deutlich reduzierter Passagierkapazität, ohne Hafenstopps und mit Beschränkung der Passagiere auf einzelne Herkunftsländer.

Die Neustartpläne von Costa und MSC für Mitte August sind noch ziemlich unklar, sodass wir die beiden Reedereien nicht in die Tabelle aufgenommen haben. MSC könnte Mitte August mit zwei Schiffen in der Adria und dem Tyrrhenischen Meer (zwischen Sardinien, Korsika, Sizilien) starten. Bei Costa ist ebenfalls die Rede von Mitte August, hier zunächst ausschließlich mit italienischen Passagieren. Der Termin hängt aktuell von einer Entscheidung der italienischen Regierung ab, die für Ende Juli erhofft wird.

Erwähnenswert ist TUI Cruises "cruise to nowhere" vom maltesischen Hafen Valletta am 29. August: Die Auslastung soll bei nur 35 Prozent liegen, mit ausschließlich maltesischen Passagieren. Diese Kreuzfahrt ist wohl vor allem eine vertrauensbildende Maßnahme in Malta, in der Hoffnung, bald wieder reguläre Kreuzfahrten ab Valletta anbieten zu dürfen.

Reederei	Schiff	Starttermin	Fahrtgebiet	Starthafen
Adler-Schiffe	Quest	29. Juli (Abfahrt 25.7. wurde abgesagt)	Nordsee	Hamburg
AIDA	AIDAPERLA	5. August	Nordsee	Hamburg
	AIDAMAR	12. August	Ostsee	Warnemünde
	AIDABLU	16. August	Ostsee	Kiel
Aranui Cruises	Aranui 5	August	Südsee	Papeete

Reederei	Schiff	Starttermin	Fahrtgebiet	Starthafen
Croisi Europe	La Belle des Océans	26. Juli	Mittelmeer/Korsika	Nizza
Dream Cruises	Explorer Dream	26. Juli	Taiwanesische Inseln	Keelung
Hapag-Lloyd Cruises	Europa 2	2. August	norwegische Fjorde	Hamburg
	Hanseatic Inspiration	31. Juli	Nord-Ostsee-Kanal, Ostsee	Hamburg
Hurtigruten	Fridtjof Nansen	seit 26. Juni	norwegische Küste	Hamburg
	Roald Amundsen	23. Juli	Spitzbergen	Tromsø
	Spitsbergen	24. Juli		Longyearbyen
	(Postschiff-Route)	seit 15. Juli	norwegische Küste	Bergen
Paul Gauguin Cruises	Paul Gauguin	18. Juli	Französisch Polynesien	Papeete
Ponant	Le Dumont d'Urville	seit 11. Juli	Europa	Le Havre
	Le Bougainville			Bordeaux
	Le Champlain, Le Jacques-Cartier			Saint-Malo
	L'Austral			Marseille
	Le Lyrial			Nizza
	Le Bellot	seit. 13. Juli	Island	Reykjavik
	Le Boréal	seit 18. Juli	Spitzbergen	Longyearbyen

Reederei	Schiff	Starttermin	Fahrtgebiet	Starthafen
Sailing Classics	Rhea, Chronos, Kairos	seit Mitte Juli	Mittelmeer	div.
Seadream Yacht Club	Seadream I und II	seit 20. Juni	Norwegen	Oslo, Bergen
TUI Cruises	Mein Schiff 2	24. Juli 28. August	Nordsee norwegische Fjorde	Hamburg
	Mein Schiff 1	3. August 28. August	Ostsee/Skandinavien norwegische Fjorde	Kiel
	Mein Schiff 6	29. August	Malta	Valetta
Variety Cruises	Galileo	24. Juli	Griechenland	Athen

Was erwartet die Passagiere an Bord?

Einblicke, wie das ganz konkret auf einem Flusskreuzfahrtschiff aussieht und wie sich eine Kreuzfahrt in Coronazeiten anfühlt, lesen Sie im Erfahrungsbericht zur einer Reise mit der A-Rosa Alva am Douro in Portugal Anfang Juli 2020. Von Flusskreuzfahrten mit höherer Auslastung gibt es allerdings auch Berichte, die weniger positiv klingen, weil offenbar vor allem Passagiere die Regeln nicht einhalten und selbige daher schwer durchsetzbar sind.

Kleinere Hochseeschiffe mit wenigen Passagieren dürfte die Situation ähnlich sein wie auf Flusskreuzfahrtschiffen. Auf größeren und großen Hochsee-Kreuzfahrtschiffen stellen sich dagegen andere Herausforderungen. Hier wird es die ersten Erfahrungen ab Ende Juli geben, wenn TUI Cruises wieder startet sowie bei AIDA ab 5. August.

Einen ersten Eindruck vermitteln aber bereits die veröffentlichten Eckpunkte der Hygienekonzepte bei AIDA und TUI Cruises.

Detaillkonzepte für Hochseeschiffe müssen sich in der Praxis bewähren

Bis zu den ersten Erfahrungen nach dem Neustart ist Geduld gefragt, was verlässliche Aussagen zu den Details an Bord angeht. Denn nicht nur für die Passagiere ist das alles neu, sondern auch für die Reedereien. Seit Monaten tagen Krisen- und Planungsstäbe, werden Konzepte ausgearbeitet, mit Virologen, Klassifikationsgesellschaften und Behörden abgestimmt, die Konzepte ständig den neuesten Erkenntnisse über Covid-19 angepasst.

Kein einziges größeres Kreuzfahrtschiff fuhr bislang, sodass alle dies Theorie ist und sich zunächst in der Praxis bewähren muss. Denn ein ganz wesentlicher Faktor wird auch

Verhalten der Passagiere sein. Während und nach den ersten Kreuzfahrten wird es stetige Anpassungen und Veränderungen geben.

Wer also für die kommenden Wochen eine Kreuzfahrt bucht, wird etwas Flexibilität und Abenteuerlust mitbringen und sich darauf einstellen müssen, dass nicht alles so glatt und vorhersehbar läuft wie vor der Coronakrise. Wer das so nicht will, sollte noch ein wenig warten, bis mit den ersten Erfahrungen sich konkrete Konzepte verfestigen, die dann auch für längere Zeit Bestand haben.

Häfen und Regionen positionieren sich

Ein sehr uneinheitliches Bild zeigt sich weiterhin bei den Restriktionen und Planungen einzelner Länder, Regionen und Kreuzfahrt-Häfen. Die Bahamas beispielsweise stehen für Touristen wieder offen, Kreuzfahrtschiffe sollen das Land wegen der hohen Infektionszahlen in den USA aber auf unbestimmte Zeit nicht anlaufen dürfen. Und so verändern sich die Regelungen für viele Häfen häufig, was die Planung für die Reedereien zusätzlich erschwert.

Daneben zeichnen sich aber zwei Trends ab, die längerfristige Auswirkungen auf die Kreuzfahrt haben könnte: mehr Umweltschutz und Beschränkung der Zahl der Schiffe oder Passagiere.

Venedig beispielsweise will – wieder einmal – ernst machen mit der Verbannung großer Schiffe aus der Lagune. Royal Caribbean International hat auf diese Ungewissheit bereits reagiert und die eigentlich für Venedig geplante Rhapsody of the Seas schon für die Sommersaison 2021 nach Ravenna verlegt.

In Key West in Florida wird es im November einen Bürgerentscheid geben, bei dem zwei Varianten zur Reduzierung des Kreuzfahrtschiffsverkehrs vorgeschlagen sind. Beide laufen faktisch auf die Beschränkungen auf bestenfalls mittelgroße Kreuzfahrtschiffe hinaus.

Ebenfalls zur Abstimmung steht in Key West eine Regelung, bei der Kreuzfahrtschiffe mit höheren Hygiene- und Umweltstandards bei der Vergabe der Liegeplätze der Vorzug gegeben werden soll.

Ähnliches wird auch in einigen anderen Häfen weltweit angestrebt. Immer mehr Konzepte sehen die Koppelung von Kreuzfahrtschiffsanläufen an Umwelt-Auflagen vor. Als weltweites Vorbild dafür könnte der in Norwegen entwickelte Environmental Impact Index dienen.

Wirtschaftliche Situation der Reedereien

Die Liquiditätslage der großen, börsennotierten Kreuzfahrtunternehmen ist offenbar unverändert stabil und soll nach Angaben der drei börsennotierten, großen Reederei-Unternehmen bis weit ins Jahr 2021 reichen, selbst bei Null-Umsatz. Siehe dazu unser weiterhin aktualisierter Beitrag „Finanzen und Status der vier größten Kreuzfahrt-Unternehmen in der Corona-Krise“.

Derweil arbeiten die Unternehmen kontinuierlich an Kostenreduzierungen. Am auffälligsten findet das bei Carnival Corp. statt, wo insgesamt 13 Kreuzfahrtschiffe recht kurzfristig die Flotte verlassen sollen, was knapp neun Prozent der Schiffe entspricht. Holland America Line hat es dabei am härtesten getroffen. Die US-Reederei mit niederländischen Wurzeln verliert

vier Schiffe. Aber auch Costa gibt einige Schiffe ab, was teils aber auch schon länger geplant war. Celestyal Cruises profitiert davon und übernimmt die Costa Neoromantica für einen Neustart bei Celestyal im Frühjahr 2021.

Pullmantur Cruises und Transocean/CMV sind insolvent, FTI Cruises gibt auf

Zwei Kreuzfahrtunternehmen haben in den vergangenen Wochen Insolvenz angemeldet. Die spanische Royal-Caribbean-Beteiligung Pullmantur Cruises plant jetzt eine Restrukturierung mit neuer Flotte, nachdem die Schiffe der aktuellen Flotte wohl verschrottet werden. Für den Neustart bei Pullmantur Cruises steht beispielsweise die ohnehin geplante Übernahme der Grandeur of the Seas von Royal Caribbean International für 2021 an.

Bei den Marken Transocean und Cruise and Maritime Voyages ist die genaue Lage (Stand 21. Juli) noch unklar. Nach der Insolvenz der Muttergesellschaft South Quay Travel & Leisure Ltd. muss sich zeigen, ob eine Restrukturierung möglich ist und was gegebenenfalls mit den sechs Kreuzfahrtschiffen der Flotte geschieht.

Update 27. Juli: FTI hat laut FVW bekannt gegeben, unter anderem die Kreuzfahrtsparte mit dem einzigen Kreuzfahrtschiff Berlin aufzugeben.

Rückerstattung und Gutschein-Lösung

Die Lage bei der Rückerstattung von Anzahlungen auf abgesagte Kreuzfahrten scheint sich langsam zu entspannen. Von immer mehr Passagieren kommen positive Signale, dass sich die Zeiträume für die Rückzahlung reduzieren und die Gelder zügiger fließen. Dennoch dauert es weiterhin deutlich länger als die gesetzlichen 14 Tage, bis die Erstattungen derzeit erfolgen.

Geklärt ist auch die lange diskutierte Gutschein-Lösung als Ersatz für eine Erstattung. Die gesetzliche Regelung dazu sieht nun vor, dass Gutscheine nur auf freiwilliger Basis angeboten werden dürfen. Allerdings sind diese Gutscheine gegen Insolvenz abgesichert, was den Kunden die Annahme dieser Option erleichtert.

Crew-Rückführung bald komplett abgeschlossen

Zwar sind noch immer nicht alle vom Shutdown im März betroffenen Crewmitglieder in ihrer Heimat zurück. Allerdings konnte inzwischen wohl der größte Teil der Crew die Heimreise antreten. Carnival Corp. beispielsweise sprach am 17. Juli von weniger als 400 Menschen, die noch nicht in die Heimat reisen konnten. Anfang Juni waren es bei allen Reedereien zusammengenommen noch rund 62.000.

Zuletzt sei man, so Carnival, vor allem mittel- und südamerikanische Länder bei der Rückführung der Crew unterstützt worden, beispielsweise Bahamas, Barbados, Kolumbien, Curacao, Mexiko, Panama, St. Maarten und Nicaragua.

Das globale Problem in Hinblick auf Crew-Wechsel in der kommerziellen Schifffahrt ist aber weiterhin ungelöst.

Corona-Infektionen in Rostock bei Crew für TUI-Cruises- und AIDA-Neustart

24. Juli 2020 | zuletzt aktualisiert: 7. August 2020

Sowohl bei TUI Cruises als auch AIDA gibt es einzelne Covid-19-Infektionen bei Crew-Mitgliedern, die für die ersten Kreuzfahrten nach dem Corona-Shutdown vorgesehen waren. Betroffen sind Crew-Mitglieder für die AIDamar und AIDAblu in Rostock-Warnemünde beziehungsweise der Mein Schiff 1 in Kiel.

AIDA schreibt in einem Statement: „Im Rahmen der arbeitsmedizinischen Aufstiegsuntersuchung der am 22. Juli angereisten Besatzungsmitglieder wurden zehn positive Fälle festgestellt, die alle nicht im Zusammenhang mit dem regulären Bordbetrieb stehen.“ Neun der zehn positiv Getesteten seien symptomfrei. Einer sei leicht erkrankt, bedürfe aber keiner Behandlung im Krankenhaus, hieß es auf einer Pressekonferenz am Nachmittag des 24. Juli in Rostock.

Sämtlich neu angereisten Crew-Mitglieder seien gemäß der Infektionsschutzpläne der Reederei nach ihrer Ankunft in Deutschland auf Covid-19 getestet worden und bis zum Eintreffen der Testergebnisse einzeln isoliert gewesen. Die von Covid-19 betroffenen stünden nun unter Quarantäne und blieben strikt einzeln isoliert. Bei allen neu angereisten Crew-Mitgliedern wurden außerdem weitere Covid-19-Tests durchgeführt.

Bereits vor Abflug nach Deutschland seien alle Crew-Mitglieder einem Coronatest unterzogen worden und erneut nach Ankunft vor dem Aufstieg aufs Schiff. Bei diesem Test seien die zehn Infizierten entdeckt worden. Der NDR berichtet von einem weiteren Infizierten, bei dem ein neuer Test zwei Tage positiv ausfiel.

Die für 12. und 15. August geplanten Kreuzfahrten der AIDamar und AIDAblu von Warnemünde beziehungsweise Kiel aus fänden nach aktuellem Stand der Dinge wie geplant statt, teilte AIDA auf der Pressekonferenz am 24. Juli mit.

Im Statement der Reederei heißt es außerdem, es zeige sich, dass die strengen, gemeinsam mit den Behörden erarbeiteten Hygieneprotokolle greifen und die richtigen Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor Covid-19 ergriffen worden seien.

Update: Am 5. August wurden bei Nachtests zwei weitere Covid-19-Infektionen entdeckt. Die betroffenen Crew-Mitglieder seien in Quarantäne an Land, heißt es von AIDA.

Fünf Fälle bei TUI Cruises, erste Reise der Mein Schiff 1 ab Kiel abgesagt

Ganz reibungslos verläuft der geplante Neustart auch bei TUI Cruises nicht. Die erste Reise der Mein Schiff 1 am 31. Juli ab Kiel hat die Reederei abgesagt. Jetzt soll der Neustart ab Kiel am 3. August stattfinden. Die Mein Schiff 2 soll am heutigen 24. Juli abends von Hamburg aus dagegen planmäßig in See stechen.

Die Begründung von TUI Cruises für die Verschiebung in Kiel: Aufgrund anhaltender Reisebeschränkungen seien nicht alle Crewmitglieder rechtzeitig am Schiff eingetroffen, um die 14tägige-Quarantänephase vor der ersten Reise zu absolvieren.

Auch bei TUI Cruises waren im Vorfeld des Neustarts ab Kiel offenbar einige mit Covid-19 infizierte Crewmitglieder entdeckt. TUI Cruises hat sich dazu nicht geäußert, ein ehemaliges Crew-Mitglied bestätigt die Situation aber. Die Infektionen sind demnach bei den systematischen Corona-Tests der Crew noch vor der Einschiffung entdeckt worden.

Update 29. Juli: Jetzt hat TUI Cruises auch offiziell bestätigt, dass es fünf positive Testergebnisse unter der Crew für die Mein Schiff 1 gibt. Wie bei AIDA wurden die Infektionen beim Coronatest vor der Einschiffung entdeckt. Die fünf betroffenen Crewmitglieder sind laut TUI Cruises in einer Einrichtung an Land in Quarantäne.

Ob ein Zusammenhang zur Verschiebung der ersten Reise der Mein Schiff 1 besteht, ist nicht erkennbar.

Neustart mit großen Kreuzfahrtschiffen in Deutschland und Taiwan

27. Juli 2020

Nach Flusskreuzfahrt und kleineren Expeditionsschiffen hat der Neustart der Kreuzfahrt nun auch mit großen Schiffen begonnen: TUI Cruises hat gerade die erste Kurzreise ab Hamburg mit der Mein Schiff 2 abgeschlossen. Bei Dream Cruises ist die Explorer Dream am Sonntag, 26. Juli, von Taiwan aus erstmals wieder gefahren.

Deutsche Reedereien sind beim Neustart großer Kreuzfahrtschiffe nach dem Corona-Shutdown die Vorreiter weltweit. Aber auch in Asien ist das erste große Kreuzfahrtschiff jetzt wieder in Dienst. Die USA wird dagegen angesichts der hohen Infektionszahlen noch länger warten müssen, bis die ersten großen Schiffe wieder fahren dürfen.

Mit weniger als der geplanten Passagierauslastung von maximal 60 Prozent startete die Mein Schiff 2. Rund 1.200 Passagiere waren am 24. Juli in Hamburg beim Start der ersten „Blauen Reise“ in Richtung Norwegen an Bord. Hafenstopps gab es auf der Kreuzfahrt keine. Weitere Reisen von Hamburg und Kiel aus folgen. Die Crew absolvierte zuvor eine 14tägige Quarantänephase.

AIDA schickt am 5. August mit der AIDAprila ab Hamburg das erste Kreuzfahrtschiff nach dem Corona-Shutdown wieder auf Reisen. Auch dieses Schiff wird auf seiner Kurzreise keine Hafenstopps machen. AIDamar und AIDAblu sollen am 12. August ab Warnemünde beziehungsweise 16. August ab Kiel mit gleichem Konzept folgen. Auch bei AIDA geht die Crew zunächst für zwei Wochen in Quarantäne.

Die asiatische Kreuzfahrtmarke Dream Cruises ist am 26. Juli vom taiwanesischen Keelung mit der Explorer Dream dagegen schon auf einer Route inklusive Anläufen mehrerer taiwanesischer Inseln unterwegs: Peng Hu, Matsu Island, Kinmen und Hualien. Vor der Reise

hatte Dream Cruises nach eigenen Angaben die Crew übrigens sogar für 21 Tage in Quarantäne geschickt.

Interessant ist das Restaurant-Konzept namens „Flexi-Feast“, das Dream Cruises für die Reisen in Coronazeiten entwickelt hat. Die Passagiere erhalten bei der Einschiffung Gutscheine, die sie während der Reise flexibel in allen Restaurants – auch den eigentlich kostenpflichtigen Spezialitätenrestaurants – einlösen oder für den Room-Service einsetzen können. So will Dream Cruises möglichst viel Flexibilität beim Essen anbieten, ohne dass es zur Überfüllung einzelner Restaurants kommt.

Deutliche Kritik von Cruise-Tourism-Management-Professor Papathanassis

Ganz ohne Kritik geht der Neustart von TUI Cruises am 24. Juli sowie der bevorstehende Start bei AIDA am 5. August allerdings vonstatten. Unter anderem in der Ostseezeitung und im Spiegel warnt Alexis Papathanassis, Professor für Kreuzfahrtmanagement an der Hochschule Bremerhaven, vor den Risiken des Neustarts. Seiner Ansicht nach sei der Zeitpunkt dafür noch zu früh. Kunden dürften nicht zum „Testobjekt“ werden.

Verschnupft reagiert darauf der Oberbürgermeister von Bremerhaven, Melf Grantz, in einer Pressemitteilung. Die Hygienepläne der Reedereien seien von „verantwortungsvollen Gesundheitsbehörden in der Bundesrepublik Deutschland genehmigt worden und seien mit großer Sicherheit keine Placebo-Beruhigungspillen“, wie Papathanassis es unterstellt habe.

Im Vorfeld des Neustarts bei AIDA hatte es indes elf identifizierte Fälle von Covid-19-Infektionen unter der Crew gegeben, die für den Neustart zunächst 14 Tage in Quarantäne gehen sollten. Bei einem erneuten Test zwei Tage später wurde ein weiterer Infizierter gefunden.

AIDA sagt in einem Statement dazu, die Fälle hätten gezeigt, dass die strengen, gemeinsam mit den Behörden erarbeiteten Hygieneprotokolle greifen und die richtigen Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor Covid-19 ergriffen worden seien. Die betroffenen Crew-Mitglieder sind isoliert und in Quarantäne. Ob sich die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen weiterhin bestätigt, werden die kommenden Tage und Wochen zeigen müssen. Auf Flusskreuzfahrtschiffen, die teils schon seit Anfang Juni wieder fahren, haben sich die dortigen Hygienekonzepte bislang bewährt.

USA beobachtet den Neustart skeptisch

Aus den USA wird der Kreuzfahrt-Start in Deutschland ebenfalls genau beobachtet, ist AIDA doch eine Marke des US-Unternehmens Carnival Corp. und TUI Cruises ein Joint Venture von TUI und der amerikanischen Royal Caribbean Group.

In den dortigen Medien liest man verhaltene Zweifel, was angesichts der Infektionslage insbesondere auch in Florida nicht verwunderlich ist. Harte Kritik kommt vom bekanntermaßen Kreuzfahrt-kritischen Anwalt Jim Walker (Cruise Law News), der für den Neustart der Kreuzfahrt verpflichtende Coronatests für alle Passagiere fordert. Solche Tests sehen die umfangreichen Empfehlungen der Europäischen Union für den Neustart der Kreuzfahrt ([PDF-Link](#)) nicht vor. Deshalb erhebt Walker auch den Vorwurf, die EU-Empfehlungen seien von diversen Leuten entworfen worden, die von US-Reedereien bezahlt

würden. Tatsächlich aber setzt sich die Arbeitsgruppe aus Vertretern von Forschungslaboren, Gesundheitsinstituten und Ministerien verschiedener europäischer Länder zusammen.

Vier Passagiere und zahlreiche Crewmitglieder der Roald Amundsen positiv auf Covid-19 getestet

1. August 2020

Bei Hurtigruten gibt es die ersten Corona-Fälle auf einem Kreuzfahrtschiff im laufenden Passagierbetrieb: Auf der Roald Amundsen wurden zunächst vier Crew-Mitglieder positiv getestet, nach weiteren Tests stieg die Zahl bis Samstagmittag bereits auf 36. Auch bei mindestens vier Passagieren wurde Covid-19 festgestellt. Die folgende Reise hat Hurtigruten abgesagt, die Crew wurde isoliert, 384 Passagiere der vorausgegangenen zwei Kreuzfahrten informiert.

Update 3.8.: Hurtigruten setzt als Reaktion auf die Infektionen zunächst alle Expeditionskreuzfahrten aus. Betroffen sind die Roald Amundsen, Spitsbergen und Fridtjof Nansen. Mehr dazu in unserem Beitrag „Hurtigruten pausiert Expeditionskreuzfahrten nach Covid-19-Fällen auf der Roald Amundsen“.

60 dieser Passagiere der in Tromsø zu Ende gegangenen Spitzbergen-Kreuzfahrt wurden an Land für zu nächst zehn Tage unter Quarantäne gestellt. Die übrigen Passagiere hatten bereits die Heimreise angetreten, bevor der Corona-Ausbruch auf dem Schiff bekannt wurde.

Nach den Corona-Fällen bei AIDA und TUI Cruises bei Crewmitgliedern, die rechtzeitig vor dem Neustart der Schiffe entdeckt wurden, gibt es nun Covid-19-Infektionen unter Crewmitgliedern eines Schiffs, das bereits im Passagierbetrieb im Einsatz war. Auf der Roald Amundsen von Hurtigruten sind mittlerweile 36 Crew-Mitglieder positiv getestet worden. Das Schiff war zuvor auf eine Spitzbergen-Kreuzfahrt - anders als bei den rein deutschen Kreuzfahrten der Fridtjof Nansen ab Hamburg hier auch mit Passagieren aus einigen anderen europäischen Ländern.

Laut norwegischer Medien hat sich inzwischen herausgestellt, dass ein Passagier der vorvorigen Kreuzfahrt der Roald Amundsen mit Covid-19 infiziert war. Ein Test nach seiner Rückkunft ins norwegische Vesteralen hat das offenbar ergeben. Er könnte damit der Auslöser für die Verbreitung des Coronavirus unter der Crew sein. Hurtigruten stellte dagegen laut Stern.de die Vermutung an, das Virus sei über Crew-Mitglieder eingeschleppt worden, die an Bord gekommen, die am 17. und 24. Juli an Bord gekommen waren.

Laut Hurtigruten seien die zunächst vier betroffenen Crew-Mitglieder bereits vor einigen Tagen an Bord der Roald Amundsen isoliert worden, nachdem sie Symptome anderer Krankheiten gezeigt hatten, die nicht mit Covid-19 in Verbindung gestanden hätten. Covid-19 sei bei ihnen dann beim nächsten Routine-Test der Crew festgestellt worden. Zusammen mit den übrigen 156 Crewmitgliedern seien sie am Freitagmorgen, 31. Juli, in Tromsø getestet worden. Die vier positiv getesteten Crew-Mitglieder seien inzwischen in einem Krankenhaus

an Land. Weitere Tests haben laut norwegischen Medien 32 weitere Covid-19-infizierte Crew-Mitglieder entdeckt.

Update: Am 2. August gab Hurtigruten bekannt, dass auch vier Passagiere der Roald Amundsen positiv auf Covid-19 getestet wurden. Inzwischen spricht Hurtigruten von „mehreren“ infizierten Passagieren.

Hurtigruten schreibt in einem Statement, dass alle 160 Crew-Mitglieder der Roald Amundsen isoliert seien und getestet würden. Die 117 Passagiere der vorausgegangenen Kreuzfahrt würden kontaktiert, damit sie sich gegebenenfalls zu Hause in häusliche Quarantäne begeben und testen lassen können. Auch die Passagiere der vorvorigen Reise wurden nun informiert.

Die Spitzbergen-Kreuzfahrt, zu der die Roald Amundsen am Freitagnachmittag hätte aufbrechen sollen, wurde kurzfristig abgesagt. Bis September werde das Schiff laut Hurtigruten keine weiteren Kreuzfahrten unternehmen.

Infektionsschutz-Maßnahmen bei Hurtigruten

Auf den Hurtigruten-Schiffen gelten im Wesentlichen die Infektionsschutzregeln Norwegens. Entsprechend gab es auf der Roald Amundsen keine Maskenpflicht in den Innenräumen des Schiffs. Mund-Nasen-Schutz war also lediglich optional. Crew-Mitglieder aus Nicht-EU-Staaten müssen laut Hurtigruten-Website zwei negative Covid-19-Tests durchlaufen, bevor sie ihr Heimatland in Richtung Schiff verlassen dürfen. Alle Crew-Mitglieder, die nicht aus Norwegen kommen, müssen demnach vor dem Boarding auch eine Quarantäne durchlaufen.

Die Nachrichtenagentur Reuters schreibt dagegen, dass Crew-Mitglieder zwar in ihren Heimatländern vor dem Abflug ein negatives Testergebnis durchlaufen mussten, nicht aber erneut nach Ankunft am Schiff. Auch habe es keine Quarantäne-Phase für die Crew gegeben. Hurtigruten hat das gegenüber cruisetricks.de inzwischen bestätigt.

Inzwischen muss sich Hurtigruten den Vorwurf gefallen lassen, nicht adäquat auf Anweisungen der norwegischen Gesundheitsbehörden reagiert zu haben. Bereits am Mittwoch habe es von dort die Anweisung gegeben, die Passagiere der aktuellen Reise über das positive Testergebnis bei einem Passagier der vorhergehenden Reise zu informieren. Hurtigruten dagegen sage, man habe diese Anweisung am Mittwoch noch nicht vorliegen gehabt und sich an Bord der Roald Amundsen an der Einschätzung des eigenen, medizinischen Personals orientiert.

AIDA sagt vier Kurzreisen von AIDAperla und AIDamar ab

2. August 2020

AIDA verschiebt den Neustart: Die ersten drei Kurzreisen der AIDAperla ab Hamburg sowie die erste Reise der AIDamar ab Warnemünde im August wurden abgesagt. Als Grund nennt AIDA die wider Erwarten nicht erteilte Genehmigung des Flaggenstaates Italien.

Da die Kreuzfahrtschiffe von AIDA Cruises unter italienischer Flagge fahren, sind Genehmigungen nicht nur durch die deutschen Behörden für die Abfahrten am Hamburg und Warnemünde nötig, sondern auch die der italienischen Regierung. Die entsprechende Genehmigung aus Italien war zuletzt für den 31. Juli erwartet worden und wider Erwarten nicht in der Form erteilt worden, dass die geplanten Kreuzfahrten möglich sind. Die Entscheidung der italienischen Regierung betrifft auch die Neustartpläne von MSC und Costa, die Mitte August jeweils wieder ein Schiff in Betrieb nehmen wollten.

Weitere Hintergründe zu den Genehmigungen aus Italien finden Sie in unserem Beitrag „Italienische Regierung verzögert Kreuzfahrt-Neustart für MSC, Costa und AIDA“.

Abgesagt hat AIDA nun die Reisen der AIDAPERLA mit Beginn 5. August, 8. August und 12. August ab Hamburg sowie die erste Reise der AIDAMAR ab Warnemünde mit Beginn am 12. August. Für die später geplanten Kreuzfahrten rechnet AIDA weiterhin mit der Freigabe durch den Flaggenstaat Italien, sodass diese Reisen nach aktuellen Stand stattfinden sollen.

Die ersten AIDA-Kreuzfahrten nach dem Lockdown werden demnach dann sein:

- AIDABLU, 16. August ab Kiel
- AIDAMAR, 16. August ab Warnemünde
- AIDAPERLA, 15. August ab Hamburg

Auch TUI Cruises hatte bereits eine der ersten Kreuzfahrten nach dem Coronavirus-Lockdown abgesagt. Bei der Reise der Mein Schiff 1 ab Kiel am 31. Juli war aber laut TUI Cruises ein Mangel an Crew die Ursache, da Crewmitglieder aufgrund von Reisebeschränkungen nicht rechtzeitig zur vorgeschalteten, 14tägigen Quarantänephase in Kiel eingetroffen waren. Die Mein Schiff 1 startet ab Kiel nun am 3. August. Die Mein Schiff 2 hatte ihren Dienst dagegen wie geplant bereits am 24. Juli ab Hamburg wieder aufgenommen.

Italienische Regierung verzögert Kreuzfahrt-Neustart für MSC, Costa und AIDA

2. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 10. August 2020

Bürokratische Hürden und fehlende Genehmigungen verhageln AIDA, Costa und MSC die Neustartpläne. Die AIDA-Kreuzfahrtschiffe fahren unter italienischer Flagge und sind daher von den Entscheidungen Italiens abhängig. MSC und Costa benötigen ohnehin die Zustimmung der Regierung für Kreuzfahrten von italienischen Häfen aus.

Am Freitag, 31. Juli, hatte die italienische Regierung den Corona-Notstand für das Land bis Ende Oktober verlängert, die Kreuzfahrt davon jedoch ausgenommen. Was nach einer guten Nachricht für die Reedereien klingt, hat aber einen Haken. Fahren dürfen die Kreuzfahrtschiffe nämlich dennoch erst einmal nicht.

Update: Am 8. August hat Italien die Corona-Maßnahmen um einen Monat verlängert, zugleich aber der Kreuzfahrt eine Freigabe ab 15. August erteilt.

Die Reedereien waren davon ausgegangen, dass schon der Beschluss vom 31. Juli den Kreuzfahrt-Neustart in Italien sofort ermöglichen würde. MSC und Costa standen in den Startlöchern, um mit einem beziehungsweise zwei Kreuzfahrtschiffe ab 16. August wieder in See zu stechen. MSC hatte vorübergehend sogar schon die Informationen für die Reisen der MSC Grandiosa und MSC Magnifica dazu auf der Website veröffentlicht.

Doch obwohl die Kreuzfahrt nun von den Notstandsverordnungen ausgenommen ist, bedarf es weiterhin der Genehmigung vom italienischen Gesundheitsministerium. Und das will erst einmal die Sitzung einer Expertenkommission am 6. August abwarten. Das Gesundheitsministerium ist zuständig, wenn es um die konkreten Infektionsschutzmaßnahmen und deren Genehmigung geht.

Direkt betroffen sind davon Costa und MSC, die Mitte August von italienischen Häfen aus starten wollten. Den Reedereien läuft die Zeit davon, denn der Hochsommer und damit die Ferienzeit in Italien neigt sich dem Ende zu.

Eigentlich sollte die MSC Grandiosa am 16. August in Genua wieder starten, die MSC Magnifica am 22. August ab Triest. Die Costa Deliziosa sollte von Venedig aus starten. Dort allerdings droht zusätzliches Ungemach: Die Bürgerbewegung „No Grandi Nave“ hat bereits massive Proteste angekündigt und will das Einlaufen des Kreuzfahrtschiffs durch Protestaktionen verhindern. Costa könnte dem entgehen, indem das Schiff stattdessen zum Festlandshafen in Marghera ausweicht.

Corona-Fälle in der Crew von Costa Deliziosa und Costa Favolosa

Derweil hat Costa auch noch mit drei Corona-Fällen unter der Crew der Costa Deliziosa und Costa Favolosa zu tun, die derzeit beide in Civitavecchia liegen. Update: Bei weiteren Tests wurden inzwischen vier weitere Infektionen auf der Costa Deliziosa und zwei weitere auf der Costa Favolosa entdeckt.

Ein positiv getestetes Crew-Mitglied der Costa Deliziosa war kürzlich aufgestiegen und deshalb wegen der vorsorglichen Quarantäne für neu ankommende Crew-Mitglieder ohnehin isoliert. Zwei Crew-Mitglieder der Costa Favolosa sind dagegen bereits seit einem Monat an Bord und sind jetzt bei den regelmäßigen Tests als Covid-19-positiv aufgefallen. Allen drei Infizierten soll es gesundheitlich gut gehen. Sie sind nun ebenfalls von den übrigen Crewmitgliedern isoliert worden. Ähnliche Fälle, bei denen Infektionen bei Routinetests aufgefallen waren, hatte es bereits bei AIDA und TUI Cruises gegeben.

Vier Kurzreisen von AIDA abgesagt

Von der Genehmigung der Italiener ist aber auch AIDA abhängig, obwohl deren Reisen von deutschen Häfen aus starten und keinen Landgang beinhalten. Von deutschen Behörden liegen dafür alle Genehmigungen vor, weswegen TUI Cruises mit seinen in Malta registrierten Schiffen bereits fahren darf. Für die Einhaltung der Vorschriften ist auch der Flaggenstaat und bei AIDA damit Italien verantwortlich. Daher war AIDA nun gezwungen, drei Reisen der AIDAperla ab Hamburg sowie eine Reise der AIDamar ab Warnemünde in den ersten zwei August-Wochen abzusagen.

Aber auch weitere Reisen, die ab 16. August starten sollen, sind noch nicht in trockenen Tüchern. Zwar wird erwartet, dass die Expertenkommission des italienischen

Gesundheitsministeriums den offenbar schon fertig vorliegenden Infektionsschutz-Regeln zustimmt. Aber die gleiche Hoffnung hatte es auch schon in Hinblick auf die Entscheidung der Regierung am 31. Juli gegeben.

Imageschaden und Schadensersatzforderungen

Neben dem entstehenden Vertrauensverlust der Passagiere in die Reedereien könnte die fehlende Genehmigung der Italiener für AIDA auch teuer werden. Denn zum einen haben Passagiere trotz der schwierigen Umstände kein Verständnis dafür, dass die Reederei Kreuzfahrten verkauft, für keine ausreichenden Genehmigungen vorliegen. Zum anderen könnten sie – anders als bei Coronavirus-bedingten Absagen – in diesen Fall wohl auch Schadensersatz beispielsweise für eine selbst gebucht Fluganreise oder für Bahntickets sowie einen finanziellen Ausgleich für entgangene Urlaubsfreuden einfordern.

Von der Schadensersatzpflicht ist der Veranstalter von Pauschalreisen nur befreit, wenn die Reise wegen „unvermeidbarer, außergewöhnlicher Umstände“ abgesagt wird. Anders als bei direkten Folgen der Covid-19-Pandemie liegt das rechtzeitige Einholen nötiger Genehmigungen zur Verantwortung des Reiseveranstalters, also der Reederei. Für die Spekulation und Hoffnung auf Erteilung der entsprechenden Genehmigungen muss der Veranstalter gerade stehen, nicht der Kunde.

Covid-19-Infektion auf der Paul Gauguin führt zu Kreuzfahrt-Abbruch

2. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 4. August 2020

Nach einem positiven Corona-Test bei einem Passagier an Bord hat die Paul Gauguin am Wochenende ihre erste Kreuzfahrt nach dem Shutdown abgebrochen. Das Kreuzfahrtschiff war auf einer Südsee-Kreuzfahrt, die am Mittwoch, 29. Juli, in Papeete auf Tahiti begonnen hatte.

Die tahitianischen Behörden informierten das Kreuzfahrtschiff über das positive Testergebnis, als es sich kurz nach Beginn der Reise auf dem Weg von Bora Bora nach Rangiroa befand. Laut Tahiti Infos handelt es sich bei dem Infizierten um eine Amerikanerin. Daraufhin sei die Kreuzfahrt abgebrochen worden, die Paul Gauguin kehrte nach Papeete zurück wo sie am Sonntagmorgen, 1. August, anlegte. In der tahitianischen Hauptstadt wurden dann alle 138 Passagiere und 192 Besatzungsmitglieder an Bord auf Covid-19 getestet.

Update: Alle Testergebnisse für Crew und Passagiere sind negativ ausgefallen. Die Kreuzfahrt wird jedoch nicht fortgesetzt, die Crew geht für sieben Tage in Quarantäne. Die Paul Gauguin hat am 29. August ihren Passagierbetrieb wieder aufgenommen.

Die infizierte Passagierin wurde gemeinsam mit ihrer (inzwischen negativ getesteten) Mutter in Isolation an Land gebracht, die Passagiere und Crew-Mitglieder waren in ihren Kabinen am Schiff isoliert, bis die Testergebnisse vorlagen. In Französisch Polynesien hatte es bereits seit drei Monaten keine neuen Covid-19-Fälle mehr gegeben. Daher gehen die Behörden in diesem neuen Fall besonders restriktiv vor.

Die Reise war die erste Kreuzfahrt mit internationalem Publikum, zu der die Paul Gauguin am Mittwoch, 29. Juli, von Papeete auf Tahiti aus aufgebrochen war. Bereits im Juli hatte die Paul Gauguin mit aus Französisch Polynesien stammenden Passagieren ihren Betrieb wieder aufgenommen. Die jetzt abgebrochene Kreuzfahrt war die erste mit internationalen Passagieren. Tahiti hatte sich am 15. Juli wieder für internationale Besucher geöffnet.

Die Infektionsschutzmaßnahmen der zu Ponant gehörenden Reederei Paul Gauguin Cruises sind eigentlich besonders streng und konform mit den Vorschriften in Tahiti. So wird von jedem Passagier ein negativer Covid-19-Test verlangt, auch von Einheimischen und Passagieren, die sich zum Zeitpunkt der Einschiffung schon mehr als 14 Tage in Französisch Polynesien aufgehalten haben. Vor dem Abflug im Heimatland muss ebenfalls ein negativer Corona-Test vorgelegt werden. Maskenpflicht herrscht auf den Gängen, in allen öffentlichen Bereichen wird das Tragen von Mund-Nasen-Schutz empfohlen. Französisch Polynesien schreibt außerdem einen weiteren Covid-19-Test vor, der vier Tage nach Ankunft im Land durchgeführt werden muss.

Kreuzfahrt-Neustart in den USA: Wilderness Adventurer mit 37 Passagieren in Alaska unterwegs

2. August 2020

Die Wilderness Adventurer ist das erste Kreuzfahrtschiff, das nach dem weltweiten Shutdown wieder mit Passagieren von einem amerikanischen Hafen aus in See gestochen ist. Am 1. August hat sie mit 37 Passagieren an Bord die Hauptstadt Alaskas, Juneau, zu einer siebentägigen Kreuzfahrt verlassen.

Der Kreuzfahrveranstalter Uncruise Adventures hatte zuvor die Genehmigung für sein Infektionsschutzkonzept von der US-Gesundheitsbehörde CDC erhalten. Mit 37 Passagieren und 30 Besatzungsmitgliedern startete die Wilderness Adventurer die erste Alaska-Kreuzfahrt dieser Saison am 1. August. Wo in normalen Jahren über eine Million Kreuzfahrt-Touristen unterwegs sind, herrscht in diesem Jahr wegen der Corona-Krise nahezu Stillstand. Unter anderem besucht das kleine Kreuzfahrtschiff während der Reise den Nationalpark Glacier Bay.

„Reisende wollen heute mehr denn je einen positiven Einfluss auf die Region und die Umwelt haben“, erklärt Kapitän Dan Blanchard, der zugleich CEO von Uncruise Adventures ist. „Wir haben den Begriff des Touristen schon vor langer Zeit hinter uns gelassen. Beim Tourismus geht es nicht um einen Einwegkanal. Es braucht ein Gleichgewicht, und das ist es, was für uns ‚Untourismus‘ ist. Unsere Gäste sind Abenteurer, keine Touristen.“

Während für die gesamte USA nach wie vor die „no sail order“ der Gesundheitsbehörde CDC für Schiffe ab 250 Personen an Bord gilt, ist die Wilderness Adventurer klein genug, um nicht unter diese Beschränkung zu fallen. Da sie unter amerikanische Flagge fährt, ist sie zudem auch nicht auf einen Zwischenstopp in Kanada angewiesen, wo die Häfen für Kreuzfahrtschiffe für den Rest der Saison geschlossen sind.

Laut Uncruise Adventures umfasst das Infektionsschutzkonzept unter anderem eine Maskenpflicht für viele Situationen an Bord sowie Covid-19-Tests. Diese Tests sind sowohl vor der Abreise als auch noch einmal nach Ankunft in Alaska verpflichtend. Die Passagierauslastung des Schiffs ist auf 66 Prozent begrenzt.

Update: Den Neustart war allerdings bereits am zweiten Tag beendet: Der Coronatest-eines Passagiers nach Ankunft am Flughafen fiel positiv aus. Das Ergebnis stand aber erst nach Beginn der Kreuzfahrt fest, sodass selbige abgebrochen wurde. Später stellte sich heraus, dass es sich um ein falsch-positives Ergebnis handelte, der Passagier also gar nicht infiziert war.

Hurtigruten pausiert Expeditionskreuzfahrten nach Covid-19-Fällen auf der Roald Amundsen

3. August 2020

Als Reaktion auf mehrere Covid-19-Fälle an Bord von MS Roald Amundsen setzt Hurtigruten vorübergehend alle Expeditionskreuzfahrten aus. Das betrifft die Roald Amundsen und Spitsbergen, aber auch die Hamburg-Abfahrten der Fridtjof Nansen.

Auf der Roald Amundsen waren Covid-19-Infektionen bei 36 Crewmitgliedern und inzwischen auch mindestens vier Passagieren entdeckt worden. Details dazu in unserem Beitrag „Vier Passagiere und zahlreiche Crewmitglieder der Roald Amundsen positiv auf Covid-19 getestet“.

Daniel Skjeldam, CEO von Hurtigruten, sagte in einer Stellungnahme, Hurtigruten arbeite „eng mit den nationalen und lokalen norwegischen Gesundheitsbehörden zusammen, um Folgemaßnahmen und Informationen, weitere Tests sowie die Verfolgung von Infektionsketten zu gewährleisten“.

Auch in Hinblick auf die aktuell weltweit wieder ansteigenden Coronazahlen, sei es die einzig verantwortungsvolle Entscheidung, die Kreuzfahrten solange auszusetzen, bis man absolut sicher sei, mit noch strengeren Anforderungen neu sicher starten zu können.

Auf die nun abgesagten Reisen gebuchten Passagiere will Hurtigruten kontaktieren. Die Postschiff-Route entlang der norwegischen Küste bedient Hurtigruten aber weiterhin.

Update 3.8.: Als Reaktion auf den Ausbruch bei Hurtigruten verbietet Norwegen Landgänge für Passagier von Kreuzfahrtschiffen mit mehr als 100 Passagieren an Bord. Diese Regelung gilt für vorerst 14 Tage.

MSC-Neustart im Mittelmeer mit Coronatests für alle Passagiere

4. August 2020

MSC plant noch im August einen Neustart mit der MSC Grandiosa und der MSC Magnifica im Mittelmeer. Teil des Hygienekonzepts wird auch ein Coronatest für alle Passagiere sein. Landgänge sollen nur mit organisierten Ausflügen möglich sein. Buchungen sollen für Passagiere aus der Schengen-Zone möglich sein.

MSC hat das Infektionsschutz-Konzept für den Neustart nach dem Corona-Shutdown vorgestellt und Mittelmeer-Kreuzfahrten ab Mitte August avisiert. Für letztere fehlen allerdings noch die letzten Genehmigungen der italienischen Behörden, weswegen schon AIDA einige Reisen absagen musste.

Mitbewerber Costa hält sich bislang übrigens mit Details zum Neustart zurück. Dort will man offenbar erst die endgültigen Genehmigungen der italienischen Behörden abwarten. Das Konzept zum Infektionsschutzkonzept gibt es aber auch von Costa bereits. Coronatests für alle Passagiere sind demnach bei Costa nicht vorgesehen, aber eine Maskenpflicht in den Innenräumen. Dass man im Mittelmeer so bald wie möglich wieder starten will, hat aber auch Costa schon seit Wochen klargemacht und die Regierung mehrfach zu schnelleren Entscheidungen aufgefordert.

Infektionsschutzkonzept bei MSC

Für den Neustart hat MSC ein Infektionsschutz-Konzept vorgelegt, das über die bisher praktizierten Maßnahmen anderer Reedereien hinausgeht. Wohl auch, weil MSC die Kreuzfahrten von Anfang an Passagiere aus dem gesamten Schengen-Raum anbieten will, wird es vor der Einschiffung Coronatests für alle Passagiere sowie einen Gesundheitsfragebogen und Temperaturmessungen geben.

Je nach Risikoeinschätzung, die laut MSC von mehreren Kriterien abhängt, sollen Passagiere vor der Einschiffung entweder einen PCR-Test oder bei geringerer Risikoeinschätzung einen - schneller und einfach durchzuführenden - Test zum Antikörpernachweis absolvieren. Die Wartezeit bis zur Einschiffung soll maximal 60 bis 90 Minuten dauern.

Bei Auffälligkeiten will MSC betreffende Passagiere einer eingehenderen Gesundheitsprüfung unterziehen und gegebenenfalls das Boarding verweigern.

Für Passagiere aus Risikogebieten gemäß der EU-Klassifizierung wird außerdem schon vor der Abreise im Heimatland ein PCR-Coronatest verlangt.

Passagiere und Crew will MSC täglich entweder bei der Rückkehr von Landausflügen oder an speziellen Stationen an Bord auf ihre Temperatur überprüft.

Gesichtsmaske, Social Distancing, Tracking

Maskenpflicht wird an Bord der MSC-Kreuzfahrtschiffe überall dort gelten, wo ausreichende Abstände nicht eingehalten werden können. Als Beispiel nennt MSC Aufzüge, den Weg zum Restaurant und einzelne Veranstaltungen, bei denen Abstände nicht sichergestellt werden können. Dafür will MSC überall am Schiff Masken bereithalten und den Passagieren auch täglich in die Kabine legen.

Damit das „Social Distancing“ (Abstand: ein Meter) klappt, reduziert MSC die Passagierkapazität auf 70 Prozent, geht hier im Vergleich zu anderen Reedereien also eher an die obere Grenze. Als Leitlinie dient MSC dabei eine Fläche von etwa zehn Quadratmetern pro Passagier. Bei Normalbelegung des Schiffs sehen hier laut MSC sieben Quadratmeter zur Verfügung.

Die Klimaanlage stellt MSC nach eigenen Angaben auf 100 Prozent Frischluft-Zufuhr um, sowohl für Kabinen als auch öffentliche Bereiche. Zusätzlich soll die Luft einen UV-C-Licht-Filter durchlaufen.

Auf der MSC Grandiosa sollen Passagiere und Crew-Mitglieder ein kostenloses „MSC for Me“-Armband erhalten, mit dem beispielsweise Zahlungsvorgänge an Bord kontaktlos abgewickelt werden können. Außerdem lässt sich die Tracking-Funktion der „MSC for Me“-Technik nutzen, um gegebenenfalls Kontakte zu Infizierten später nachvollziehen zu können. Auf der älteren MSC Magnifica gibt es diese Technik nicht. Hier greift MSC lediglich auf die Daten zurück, die sich aus der Benutzung der Kabinenkarte ergeben.

Restaurants mit Bedienung am Platz, keine Drinks an der Bar-Theke

Um Abstände zu wahren, wird es bei MSC keine Buffets zur Selbstbedienung geben. Wie derzeit schon bei TUI Cruises praktiziert, sollen Crew-Mitglieder die Passagiere am Buffet bedienen und Abstände durch Absperrbänder gewährleistet sein.

In Restaurants, Lounges und Bars gibt es generell nur Service am Platz, in den Restaurants an reservierten Tischen. Wie auf allen derzeit fahrenden Kreuzfahrtschiffen gibt es auch in den Bars Service am Sitzplatz, nicht aber direkt an der Bar-Theke.

Keine individuellen Landausflüge

Die Hygiene-Standard an Bord sollen auch bei Landausflügen angewendet werden. Deshalb wird es Passagieren nicht erlaubt sein, das Schiff bei Hafenstopps individuell zu verlassen. Lediglich von MSC organisierte Landausflüge sind möglich. Je nach Kabinenkategorie sind einige Landausflüge im Reisepreis bereits enthalten, ein zusätzliches Paket von drei Ausflügen soll für 100 Euro an Bord angeboten werden.

Reiseleiter und Busfahrer tragen während der Landausflüge Schutzausrüstung. Für Passagiere gilt Maskenpflicht während der gesamten Ausflüge. Die Ausflugsziele sollen vorab überprüft werden und für MSC-Passagiere soll es an Touristenattraktionen reservierte Bereiche geben. Insgesamt soll so offenbar der Kontakt zu Personen außerhalb des Schiffs und damit Infektionsrisiken weitgehend ausgeschlossen werden.

Laut MSC seien die Start-/Zielhäfen der beiden Schiffe so ausgewählt, dass sie gut erreichbar sind und bei der Anreise daher Flüge oder öffentliche Verkehrsmittel so weit wie möglich vermieden werden können – was vor allem für Passagiere zutrifft, die nahe genug am

Abfahrthafen wohnen, um mit dem eigenen PKW anzureisen. Zustieg soll in allen angelaufenen italienischen Häfen möglich sein.

MSC Magnifica im östlichen Mittelmeer und MSC Grandiosa im westlichen Mittelmeer

Unklar ist derzeit noch, wann der Neustart bei MSC stattfinden kann. Es fehlt die letzte, behördliche Genehmigung aus Italien. Die könnte möglicherweise am 6. August nach einer Sitzung eines Expertenrates des italienischen Gesundheitsministeriums kommen.

Die MSC Grandiosa soll 7-Nächte-Kreuzfahrten im westlichen Mittelmeer fahren, die MSC Magnifica im östlichen Mittelmeer. Als mögliche Ziele nennt MSC neben Italien auch Griechenland und Malta. Beide Länder haben einige Kreuzfahrthäfen bereits wieder geöffnet und laut MSC auch das neue Gesundheits- und Sicherheitsprotokoll der Reederei genehmigt.

Für Italien sind die Häfen von Genua, Civitavecchia, Neapel, Palermo sowie Bari und Triest vorgesehen. Dort soll es auch jeweils Zustiegsmöglichkeiten geben, sodass Passagiere aus der jeweiligen Region ohne Fluganreise zum Schiff kommen können.

Die MSC Grandiosa wird von Genua aus fahren, die MSC Magnifica ab Triest, letztere mit Hafenstopps auch in Korfu und Katakolon. Vom Hafen in Triest, wo ein Übernacht-Aufenthalt des Schiffs geplant ist, soll es auch Ausflüge nach Venedig geben.

Costa stellt Infektionsschutz-Konzept für Kreuzfahrt-Neustart vor

4. August 2020

Für den Kreuzfahrt-Neustart nach dem Corona-Shutdown wartet Costa nur noch auf die Genehmigung der italienischen Behörden. Ihr Infektionsschutz-Konzept für die ersten Reisen hat die italienische Reederei aber jetzt bereits vorgestellt.

Wie auch andere Reedereien hat Costa für die Entwicklung des Konzepts mit unabhängigen Experten zusammengearbeitet. Außerdem ist das Costa-Konzept von der italienischen Klassifikationsgesellschaft Rina „Biosafety-Trust“-zertifiziert.

Update: Für die Neustart-Reisen nimmt Costa ausschließlich Passagiere aus Italien an Bord. Außerdem werden bei allen Passagieren vor der Einschiffung Corona-Tests durchgeführt. Angelaufen werden zunächst nur italienische Häfen.

Fahren will Costa mit reduzierter Passagierauslastung, um Raum für „Social Distancing“ an Bord zu schaffen. Genauere Angaben zur Passagierzahl macht Costa bislang noch nicht. Anders als bei MSC wird es wohl vor der Einschiffung keine Coronatests für alle Passagiere geben.

Viel Wert legt Costa auf digitale Verfahren an Bord, unter anderem mithilfe von Smartphone-Apps, um viele Aktionen berührungslos zu machen. Dazu gehört beispielsweise auch ein Gesundheitsfragebogen, der schon vor der Abreise zu Hause ausgefüllt werden muss. Gestaffelte Boarding-Zeiten sowie Temperatur-Messungen beim Ein- und Aussteigen sowie an Selbstbedienungsstationen an Bord sollen ebenfalls für mehr Sicherheit sorgen.

Maskenpflicht in Innenräumen

Mund-Nase-Schutz macht Costa in den Innenräumen verpflichtend, in den Außenbereichen nur dort, wo Abstände nicht eingehalten werden können.

Die Belüftungssysteme an Bord habe man, so Costa, mit neuen Filtern ausgestattet, die eine hohe Filtereffizienz der Frischluft von außen gewährleisten und die Rezirkulation der Innenluft auf ein Minimum reduzieren.

Entertainment wird für kleinere Passagierzahlen optimiert, sodass es mehrere Shows während des Tages geben soll.

Buffetrestaurants wird Costa – offenbar nach dem Vorbild der Schwesterreederei AIDA – nicht anbieten. Frühstück, Mittag- und Abendessen werden in den Restaurants am Platz serviert.

Infektionsschutz bei der Crew

Ähnlich den derzeit gängigen Konzepten sollen alle Crew-Mitglieder eine 14tägige Quarantäne-Phase durchlaufen, bevor sie auf Passagierfahrten eingesetzt werden. Vor ihrem Abflug im Heimatland müssen sie bereits zwei Corona-Tests bestehen, ein dritter Test erfolgt bei der Ankunft in Italien. Und auch während ihrer Dienstzeit an Bord sollen sie einmal monatlich einen Corona-Test absolvieren.

Noch keine Details zu Schiffen und Fahrtrouten

Noch keine Angaben macht Costa über geplante Fahrtrouten und welche Kreuzfahrtschiffe für den Neustart eingesetzt werden sollen. Dem Anschein nach könnte die Costa Deliziosa ab Marghera bei Venedig oder ab Triest zum Einsatz kommen. Costa äußert sich dazu aber (Stand 4. August) noch nicht.

Auch ob die Passagiere lediglich aus Italien oder – wie bei MSC – auf dem gesamten Schengenraum kommen sollen, ist noch nicht bekannt. Offenbar will Costa hierfür zunächst noch die endgültigen Genehmigungen der italienischen Regierung abwarten.

Klar ist, dass es Hafenstopps mit Landgängen geben wird. Ausflüge sollen in kleineren Gruppen und gestaffelte Anfangszeiten haben, um das „Social Distancing“ auch bei der Ausflugsabwicklung zu ermöglichen.

Covid-19-Fälle auf kleinen Kreuzfahrtschiffen in Alaska und Norwegen

5. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 13. August 2020

Der Neustart der Kreuzfahrt erweist sich als komplizierter als erhofft. Trotz umfangreicher Sicherheitsprotokolle sowie von Behörden und Experten als für ausreichend betrachteten Maßnahmen gibt es innerhalb weniger Tage bereits Covid-19-Fälle auf vier Kreuzfahrtschiffen weltweit.

Covid-19-Fälle hatte es in den vergangenen Tagen auf der Paul Gauguin in Tahiti sowie in größerem Umfang auf der Roald Amundsen von Hurtigruten in Norwegen gegeben. Hurtigruten hat weitere Expeditionskreuzfahrten daraufhin abgesagt und Fehler beim Infektionsschutz eingestanden.

Nun kommen Meldungen zu jeweils einem Covid-19-positiven Passagier bei Uncruise in Alaska sowie Seadream in Norwegen hinzu. In einem Fall wurde das Virus bei einem Coronatest nach der Kreuzfahrt festgestellt, im anderen Fall fiel der Test nach Ankunft am Flughafen positiv aus, wobei das Ergebnis erst nach Beginn der Kreuzfahrt feststand.

Im Rahmen der Infektionsschutzmaßnahmen bereits im Vorfeld entdeckt wurden dagegen Ende Juli Covid-19-Infektionen bei Crew-Mitgliedern, die für den Neustart bei AIDA und TUI Cruises eingeflogen worden waren. Die ersten Reisen nach dem Neustart bei TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises verlaufen bisher ohne Probleme. Bei AIDA beginnen die ersten Reisen voraussichtlich erst Mitte August.

Der positive Aspekt an diesen wenig ermutigenden News: Außer bei der Roald Amundsen, wo Hurtigruten bereits deutlich Fehler eingestanden hat, wurden die Fälle sehr schnell entdeckt und offenbar sofort eingedämmt, sodass es mutmaßlich zu keinen weiteren Ansteckungen kam. Bei den jüngsten Fällen stehen weitere Tests aber noch aus.

Keine Corona-Fälle sind bislang in der Flusskreuzfahrt bekannt, die bereits seit Anfang Juni wieder läuft.

Corona-Fall auf der Wilderness Adventurer in Alaska

Ein Covid-19-Fall an Bord der Wilderness Adventurer beendet die Alaska-Saison von Uncruise Adventures bereits während deren erster Kreuzfahrt nach dem Shutdown.

Update 12. August: Ein Nachtest des betroffenen Passagiers ist negativ ausgefallen, Ansteckungen gab es an Bord offenbar nicht.

Entsprechend der Einreisevorschriften für den US-Bundesstaat Alaska hatte er einen maximal fünf Tage alten, negativen Coronatest vorgewiesen und war nach Ankunft am Flughafen von Juneau in Alaska erneut getestet worden. Dieser Test fiel positiv aus. Als das Testergebnis feststand, war das Schiff aber bereits unterwegs.

Die Passagiere stehen nun vorerst in ihren Kabinen unter Quarantäne. Nach Rückkunft in Juneau sollen sie in einem Hotel untergebracht werden, während die Crew an Bord des Schiffs isoliert bleibt.

Uncruise war mit der Wilderness Explorer am 1. August mit 37 Passagieren und 30 Besatzungsmitgliedern als erstes Schiff in dieser Saison von der Hauptstadt Juneau aus zu einer Alaska-Kreuzfahrt aufgebrochen. Ursprünglich waren fünf Alaska-Expeditionskreuzfahrten bis in die Glacier Bay geplant. Diese Reisen wurden nun abgesagt.

Offenbar unabhängig von diesem Vorfall verschärft Alaska seine Einreisebestimmungen von kommender Woche an. Eine Einreise ist dann nur noch zulässig, wenn vor dem Abflug nach Alaska ein weniger als 72 Stunden alter, negativer Coronatest vorgelegt wird.

Positiver Covid-19-Test bei Passagier der Seadream I

Seadream musste eine Kreuzfahrt abbrechen, nachdem bekannt wurde, dass ein Passagier der vorausgehenden Reise zwei Tage nach Ende der Reise positiv auf Covid-19 getestet wurde. Bei dem Mitreisenden aus derselben Kabine fiel der Test dagegen negativ aus. Die aus Dänemark stammende Person hatte das Schiff am 2. August in Tromsø verlassen.

Crew und Passagiere der aktuellen Reise stehen nun vorerst an Bord unter Quarantäne, die Reise wurde abgebrochen, das Schiff kehrt nach Bodö zurück, wo die Reise begonnen hatte. Weitere Infektionen seien bislang nicht bekannt, sagte Seadream in einem Statement. **Update:** Inzwischen liegen die Testergebnisse für alle Personen an Bord vor, wonach es offenbar keine weiteren Infektionen gab. Die Quarantäne wurde aufgehoben.

Seadream war mit seinen beiden 112-Passagiere-Kreuzfahrtyachten bereits im Juni mit Norwegen-Reisen gestartet und hatte lediglich Norweger und Dänen als Passagiere an Bord genommen. In den beiden Ländern waren die Infektionszahlen zu diesem Zeitpunkt sehr niedrig.

Hurtigruten suspendiert nach Corona-Ausbruch den Leiter der Maritime Operations

7. August 2020

Hurtigruten hat erste personelle Konsequenz aus den schweren Fehlern beim Kreuzfahrt-Neustart gezogen und den Leiter der Maritime Operations, Bent Martini, suspendiert. Martini machte offenbar selbst mit seiner Familie an Bord der Roald Amundsen Urlaub. Ob er direkt an den kritisierten Entscheidungen beteiligt war, ist nicht bekannt.

Nach aktuellem Stand haben sich 62 Menschen an Bord der Roald Amundsen mit Covid-19 infiziert – 41 Crew-Mitglieder und 21 Passagiere.

Obwohl Hurtigruten offenbar bereits am Mittwoch, 29. August, von den Behörden über den positiven Coronatest eines Passagiers der vorausgegangenen Reise informiert worden war, wurden die Passagiere erst nach Ausschiffung am Freitag, also zwei Tage später, darüber

informiert. Hurtigruten weist Vorwürfe zurück, dies sei absichtlich geschehen und erklärt das Versäumnis mit Fehlern und Missverständnissen bei der unternehmensinternen Kommunikation.

Hurtigrutens CEO Daniel Skjeldam hat öffentlich Fehler eingeräumt. So habe man sich nicht an die selbst definierten und mit den Behörden abgesprochenen Regeln gehalten. Insbesondere seien Crew-Mitglieder aus den Philippinen nach ihrer Ankunft in Norwegen nicht erneut auf Covid-19 getestet worden und hätten auch keine Quarantäne-Phase durchlaufen, bevor sie auf der Roald Amundsen eingesetzt wurden.

158 Crew-Mitglieder bleiben an Bord der Roald Amundsen unter Quarantäne. Das Expeditionskreuzfahrtschiff liegt im Hafen von Tromsø. Hurtigruten hat alle weiteren Kreuzfahrten mit der Roald Amundsen, Spitsbergen sowie der von Hamburg fahrenden Fridtjof Nansen abgesagt. Norwegen verhängte eine 14tägige Sperre für Landgänge von Kreuzfahrtschiffen mit 100 und mehr Personen an Bord, die vorerst bis 16. August gilt.

In den norwegischen Medien schlägt der Vorfall offenbar hohe Wellen. Die Osloer Tageszeitung Aftenposten bezeichnete das Verhalten von Hurtigruten als „unverzeihlich“. Hurtigruten-CEO Daniel Skjeldam entschuldigte sich für die gemachten Fehler öffentlich im Fernsehen.

Die norwegische Polizei hat bereits zu Beginn der Woche Untersuchungen gegen das Management und einzelne Mitarbeiter der norwegischen Reederei aufgenommen.

Norwegen verweigert Einfahrt in Fjorde, Mein Schiff 1 und 2 auf Alternativroute in die Ostsee

8. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 13. August 2020

Norwegen verweigert einigen Kreuzfahrtschiffen offenbar kurzfristig und überraschend die Einfahrt in nationale Gewässer. TUI Cruises muss deshalb auf Alternativrouten in der Ostsee zurückgreifen und fährt dort durch die finnischen und schwedischen Schären. Die aktuelle Kreuzfahrt der Europa 2 von Hapag-Lloyd Cruises, die sich derzeit in den norwegischen Fjorden aufhält, ist davon nicht betroffen.

Sowohl die Mein Schiff 1 von Kiel als auch die Mein Schiff 2 ab Hamburg sollten am Freitag, 7. August, zu siebentägigen Panoramafahrten ohne Hafenstopps entlang der norwegischen Küste und in die Fjorde aufbrechen. Kurzfristig und unerwartet hat Norwegen nun aber offenbar die Einfahrt von größeren Kreuzfahrtschiffen in nationale Gewässer grundsätzlich untersagt.

Vor einigen Tagen zuvor hatte die norwegische Regierung als Reaktion auf den Coronavirus-Ausbruch auf der Roald Amundsen von Hurtigruten für vorerst 14 Tage Landgänge für Kreuzfahrtschiff-Passagiere untersagt, sofern das jeweilige Schiff 100 oder mehr Menschen

an Bord hat. Diese Anordnung gilt zunächst bis 16. August. **Update:** verlängert bis 23. August.

Unklar ist derzeit, inwieweit weitere Kreuzfahrtschiffe anderer Reedereien von den neuen Regelungen in Norwegen betroffen sein werden. Die Europa 2 ist aktuell auf einer Norwegen-Reise und hat laut Hapag-Lloyd Cruises keine Einschränkungen für die Fahrtroute. Die Reise endet am 18. August in Hamburg. Da die nächste Norwegen-Reise der Europa 2 erst am 22. August beginnt, erwartet die Reederei auch dafür keine Beschränkungen.

TUI Cruises schrieb in einer Stellungnahme am Freitagabend, die Reederei stehe mit den Behörden in Norwegen in Verhandlungen, denn schließlich habe man den norwegischen Häfen das derzeitige Hygiene- und Gesundheitskonzept von TUI Cruises vorgelegt, das keinen Landgang in Norwegen beinhalte.

Die Kurse der Mein Schiff 1 und 2 am Samstagmorgen legen den Schluss nahe, dass Norwegen nicht angelaufen wird. Beide Schiffe geben Stockholm als Ziel an. Die Passagiere seien rechtzeitig vor Abfahrt von der wahrscheinlichen Routenänderung informiert worden, schreibt TUI Cruises.

Die Alternativ-Route führt die beiden TUI-Cruises-Schiffe in die Schärenlandschaft Schwedens und Finnlands, unter anderem vor Stockholm und Turku.

Italienische Regierung gibt Kreuzfahrt-Neustart zum 15. August frei

8. August 2020

Nach wochenlangem Zögern hat die italienische Regierung am 8. August ihre Regeln für den Neustart in Italien und für Schiffe mit italienischer Flagge definiert und freigegeben. Damit können MSC, Costa, aber auch AIDA zum 15. August wie mit dem Kreuzfahrt-Betrieb beginnen.

MSC wird mit der MSC Grandiosa und der MSC Magnifica ab dem 16. beziehungsweise 29. August 2020 starten. Costa will die genaue Planung, Schiffe und Fahrtrouten in Kürze veröffentlichen. *(Wir werden hier ergänzen, sobald uns die Informationen dazu vorliegen.)*

Update 10. August: Für AIDA kommt die Genehmigung der italienischen Regierung offenbar zu spät. Zwar könnten die Reisen der AIDAPERLA (Hamburg), AIDAMAR (Warnemünde) und AIDABLU (Kiel) ab 15. beziehungsweise 16. August theoretisch stattfinden. Ganz so einfach ist es aber offenbar nicht, weswegen AIDA den Neustart auf 6. September verschoben hat. Zuletzt hatte AIDA wegen der fehlenden Genehmigungen drei Reisen der AIDAPERLA und eine der AIDAMAR absagen müssen.

Auch bei Costa steht der konkrete Neustart-Termin noch nicht fest. „In den kommenden Tagen werden wir eng mit den nationalen und lokalen Behörden, den Häfen und Terminals, der RINA und intern an Bord unserer Schiffe zusammenarbeiten, um die vollständige Umsetzung der von der italienischen Regierung herausgegebenen Protokolle zu

gewährleisten, damit wir alle zusammen einen reibungslosen, gut organisierten und sicheren Wiederbeginn unserer Kreuzfahrten sowohl an Bord als auch an Land garantieren können“, sagte Michael Thamm, Group CEO Costa Group, in einem Statement.

Sowohl Costa als auch MSC hatten bereits in der vergangenen Woche ihre Infektionsschutz-Konzepte vorgestellt.

Nach mehreren bürokratischen Hürden und Gremien, die dem Neustart der Kreuzfahrt in Italien zustimmen mussten, haben die Reedereien jetzt Klarheit und können beginnen, die Kreuzfahrten zu verkaufen, die bereits Mitte August, also in wenigen Tagen, beginnen sollen.

MSC Grandiosa und MSC Magnifica

Die MSC Grandiosa soll ab 16. August 7-Nächte-Kreuzfahrten im westlichen Mittelmeer fahren und dabei Hafenstopps in Genua, Civitavecchia, Neapel, Palermo sowie Valletta auf Malta machen. Alle italienischen Häfen sind Zustiegshäfen für diese Kreuzfahrten.

Die MSC Magnifica fährt ab 29. August im östlichen Mittelmeer mit Stopps in Bari, Katakolon, Piräus, Triest (über Nacht) und auf Korfu. Zustiege sollen auf dieser Route in Bari und Triest möglich sein.

AIDA verschiebt Neustart auf 6. September und sagt die übrigen Reisen bis 30. September ab

10. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 28. August 2020

AIDA muss den eigentlich schon für 5. August geplanten Neustart erneut verschieben. Neuer Termin ist nun der 6. September mit der AIDAblu ab Kiel und der 12. September mit der AIDAprila ab Hamburg. Die AIDAmara ab Warnemünde ist vorerst nicht mehr Teil des Neustartprogramms. Für die übrigen Schiffe verlängert AIDA die Kreuzfahrt-Pause bis zum 30. September.

Update: Inzwischen hat AIDA den Neustart auf November verschoben und alle anderen Reisen bis dahin abgesagt.

Zwar liegt inzwischen die lange erwartete Genehmigung der italienischen Regierung für einen Neustart zum 15. August nun vor. Deren Umsetzung braucht aber offenbar mehr Zeit. In den kommenden Tagen werde man die konkreten Details der Entscheidung aus Italien prüfen und mit allen verantwortlichen Behörden des Flaggenstaates Italien und der Klassifikationsgesellschaft zusammenarbeiten, um die neuen Protokolle und Verordnungen sorgfältig umzusetzen, schreibt AIDA in einer Pressemitteilung. Man wolle den Neustart der AIDA-Kreuzfahrtschiffe verantwortungsvoll und gut geplant angehen, ergänzt AIDA-Sprecher Hansjörg Kunze gegenüber cruisetricks.de.

„Wie die aktuelle Entwicklung zeigt, sind leider noch nicht in allen Reisedestinationen Europas die Voraussetzungen für ein sicheres Reisen gegeben“, schreibt AIDA in der Begründung für die Entscheidung, den Neustart mit zwei Schiffe auf 6. September zu verschieben und die übrigen Reisen bis zum 30. September abzusagen.

AIDAblu ab 6. September von Kiel, AIDAPERLA ab 12. September von Hamburg

Die ersten Reisen der AIDAPERLA ab Hamburg sollen nun am 12., 19. und 26. September in die norwegischen Fjorde führen. Die AIDAblu startet erstmals am 6. September von Kiel aus nach Norwegen. Sie führt die Routen der AIDAbella, die laut Katalog eigentlich für diese Reisen vorgesehen war.

Die neuen Reisen sind – Stand 12. August, morgens – noch nicht buchbar.

Zuletzt musste AIDA bereit die vier ersten Kreuzfahrten der AIDAPERLA und AIDAMAR zum Neustart kurzfristig absagen, weil die letzten Genehmigungen der italienischen Regierung fehlten. Da die AIDA-Schiffe unter italienischer Flagge fahren, sind diese Genehmigungen Voraussetzung für den Fahrtbetrieb.

Die erhoffte Genehmigung der italienischen Behörden für den Neustart am 15. August war zunächst für spätestens 31. Juli erwartet worden, hatte sich dann aber immer weiter verzögert. Erst am 8. August kam letztlich das Okay der italienischen Regierung.

Ursprünglich wollte AIDA bereits am 5. August mit der AIDAPERLA von Hamburg aus zur ersten Kreuzfahrt nach dem Shutdown aufbrechen. Nach den ersten Absagen sollte dann die AIDAblu am 16. August von Kiel aus, die AIDAMAR am 16. August ab Warnemünde und die AIDAPERLA am 15. August ab Hamburg fahren.

Immer mehr Kunden hatten in den vergangenen Tagen in Foren und Blog-Kommentaren ihrem Ärger Luft gemacht über die zögerliche Absagepolitik von AIDA. So liegt beispielsweise die AIDAPRIMA weiterhin über 6.000 Seemeilen entfernt in Malaysia. An eine Kreuzfahrt ab Kiel ab 15. August ist nicht zu denken. Aber selbst sieben Tage vor Abfahrt hatte die Reederei diese Reise noch nicht offiziell abgesagt. Nun werden also auch diese Reisen abgesagt, die Kreuzfahrtpause bis 30. September verlängert - mit Ausnahme der AIDAPERLA und dem Schiff ab Kiel mit den Neustart-Routen.

Costa-Neustart mit Costa Deliziosa und Costa Diadema ab 6. und 19. September

11. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 25. August 2020

Costa beginnt Mittelmeerkreuzfahrten ab 6. September zunächst mit der Costa Deliziosa ab Triest und zwei Wochen später auch mit der Costa Diadema ab Genua. Zugleich sagt Costa alle übrigen Kreuzfahrten bis zum 30. September ab.

Update: Für die Neustart-Reisen nimmt Costa ausschließlich Passagiere aus Italien an Bord. Außerdem werden bei allen Passagieren vor der Einschiffung Corona-Tests durchgeführt. Angelaufen werden zunächst nur italienische Häfen.

Die Abfahrtstermine der Costa Deliziosa am 6., 13., 20., 27. September und der Costa Diadema am 19. September seien bestätigt, schreibt Costa in einer Pressemitteilung. Ab Oktober, so hoffe Costa, könnten auch wieder internationale Passagiere die Reisen buchen.

Die genauen Fahrtrouten der beiden Kreuzfahrtschiffe sollen in den nächsten Tagen bekannt gegeben werden. Unklar ist auch noch, aus welchen Ländern Passagiere an Bord gehen dürfen. Fest stehen aber die beiden Schiffe zum Start sowie ihre grundsätzlichen Fahrtregionen im Mittelmeer:

- Costa Deliziosa, Basishafen Triest, erste Reise ab 6. September mit Hafenstopps in Bari, Brindisi, Corigliano-Rossano, Syrakus und Catania. Ursprünglich waren hier auch Griechenland-Stopps geplant.
- Costa Diadema, Basishafen Genua, erste Reise ab 19. September ins westliche Mittelmeer mit Hafenstopps in Civitavecchia, Neapel, Palermo, Cagliari und La Spezia. Den ursprünglich geplanten Stopp in Valletta auf Malta hat Costa gestrichen.

Costas Schwesterreederei AIDA, die ihre Schiffe ebenfalls unter italienischer Flagge betreibt, hat den Neustart ebenfalls auf Anfang September verschoben, um „die neuen Protokolle und Verordnungen sorgfältig umzusetzen“, die in dem Dekret der italienischen Regierung recht detailliert vorgegeben werden.

Costa hatte die italienische Regierung zuvor mehrfach aufgefordert, Kreuzfahrten baldmöglichst wieder zuzulassen und die von den Reedereien vorgelegten Sicherheitsprotokolle zu genehmigen. Die Entscheidung hatte sich aber mehrfach verzögert und war letztlich erst am 8. August gekommen – zu spät für den ursprünglich angepeilten Starttermin Mitte August.

Infektionsschutz bei Costa

Umfangreiche Desinfektionsmaßnahmen, Abstandsregeln und Maskenpflicht in Innenräumen gehören auch bei Costa zum Infektionsschutz-Konzept. Anders als bei MSC sieht das Protokoll bei Costa bislang keine Corona-Tests für die Passagiere vor. Allerdings ist zu erwarten, dass Costa hier noch Anpassungen vornimmt, denn Griechenland verlangt laut dem deutschen Auswärtigem Amt bei Kreuzfahrten einen PCR-Test von allen Passagieren, der zu Beginn der Kreuzfahrt nicht älter als 72 Stunden sein darf.

TUI Cruises verlängert „Blaue Reisen“, startet in Griechenland und verlangt Covid-19-Test

13. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 27. August 2020

TUI Cruise hat zusätzlichen Kreuzfahrten Richtung Norwegen und Ostsee aufgelegt und beginnt im September mit Reisen nach Griechenland auch mit Landgängen. Außerdem wird ab September vor Antritt der Kreuzfahrt ein negativer Covid-19-Test verlangt.

So wie bei den Neustartplänen von MSC sollen auch bei den neuen Griechenland-Kreuzfahrten von TUI Cruises Landgänge möglich sein, allerdings ausschließlich solche, die von TUI Cruises organisiert sind. Individuelle Landgänge sind auf diesen Reisen nicht gestattet. Die Reisen sollen ausschließlich inklusive Flug nach Kreta über TUI Cruises buchbar sein.

Die erste von zunächst vier geplanten, siebentägigen Griechenland-Kreuzfahrten der Mein Schiff 6 beginnt am 13. September. Weiter Starttermine sind 20. und 27. September sowie 4. Oktober. Die Fahrtroute beginnt in Heraklion auf Kreta und führt nach Piräus und Korfu und beinhaltet vier Seetage.

Weitere Panorama-Kreuzfahrten nach Norwegen und in die Ostsee

Neue Termine gibt es auch für die siebentägigen Panoramafahrten in Nordeuropa ohne Landgänge. Die Mein Schiff 1 fährt von Kiel, die Mein Schiff 2 von Hamburg aus nach Norwegen. Außerdem gibt es fünf- und siebentägige Reisen der Mein Schiff 1 nach Finnland und Schweden sowie eine 2-Nächte-Reise von Kiel nach Bornholm und mit der Mein Schiff 2 von Hamburg aus auf einer 3-Nächte-Kreuzfahrt nach Kristiansand.

Für alle Reisen ab September, so schreibt TUI Cruises in einer E-Mail an Kunden, wird zum Reiseantritt ein Covid-19-Test in Form eines PCR-Tests mit negativem Ergebnis verlangt. Die Kosten für den Test sollen im Reisepreis inklusive sein. Ob die Tests bei der Einschiffung oder vor dem Abflug gemacht werden oder bereits vorher stattfinden müssen, ist noch nicht bekannt.

Update: Inzwischen ist auch bekannt, wie die Tests genau ablaufen sollen - siehe unser Beitrag „TUI Cruises organisiert Corona-Tests über Helios“.

Die neu aufgelegten Kreuzfahrten sind auf der Website von TUI Cruises bereits buchbar.

Dass alle Neustart-Reisen in Zeiten von Corona einer gewissen Unsicherheit unterliegen, hat allerdings erst kürzlich das Einfahrtverbot von Norwegen für TUI Cruises in deren Gewässer gezeigt. Mein Schiff 1 und 2 mussten kurzfristig auf eine Ostsee-Route ausweichen. Norwegen hat die ursprünglich für zwei Wochen angelegte Sperre für Landgänge von Kreuzfahrtschiffen ab 100 Personen an Bord gerade noch einmal um eine Woche bis 26. August verlängert. TUI Cruises durfte nicht in norwegische Gewässer einlaufen, obwohl Landgänge dort gar nicht vorgesehen waren.

Princess Cruises in Australien von Vorwürfen der Vertuschung entlastet

15. August 2020

Die Sonderkommission zur Untersuchung des Covid-19-Ausbruchs in Zusammenhang mit der Ruby Princess nach dem 19. März 2020 in Sydney hat die Reederei vollständig von Vorwürfen entlastet. Die Schuld daran, dass mit dem Coronavirus infizierte Passagiere das Kreuzfahrtschiff unbeschränkt verlassen konnten, liegt demnach allein bei der Gesundheitsbehörde NSW Health.

Der 320 Seiten umfassende Bericht (PDF-Link) stellt fest, dass Princess Cruises die Gesundheits- und Hafenbehörden nicht irregeführt habe, wie es der Reederei von Politikern und in den Medien vorgeworfen worden war.

In dem Bericht steht unter anderen: „Im Lichte aller Informationen, die dem Expertengremium zur Verfügung standen, ist die Entscheidung, das Risiko als ‚geringes Risiko‘ zu bewerten – was in Wirklichkeit bedeutet, nichts zu tun – ebenso unerklärlich wie nicht zu rechtfertigen ist“. Das sei ein schwerer Fehler der Gesundheitsbehörde gewesen. Alle Passagiere hätten vor Verlassen der Ruby Princess auf Covid-19 getestet werden müssen.

Auch die australische Grenzpolizei Australian Border Force trage in diesem Fall keine Verantwortung. Sie besitze nicht den medizinischen Sachverstand, um solche Entscheidungen treffen zu können.

Fatale Ausschiffung der Passagiere der Ruby Princess am 19. März

Die Ruby Princess war am 8. März in Sydney zu einer 14tägigen Kreuzfahrt aufgebrochen. Nachdem Passagiere an Bord Symptome entwickelten, kehrte das Kreuzfahrtschiff nach Sydney zurück. Vor ihrer Ankunft am 19. März informierte der Schiffsarzt die Behörden über Patienten mit grippeähnlichen Symptomen. Dennoch gestatteten die australische Gesundheitsbehörde NSW Health – unter Verletzung der damals geltenden Regelungen zum Infektionsschutz – den rund 2.700 Passagieren, das Schiff ohne Einschränkungen zu verlassen und nach Hause zu reisen.

Die Fehler der Behörden in Zusammenhang mit der Ruby Princess gelten als eine wesentliche Quelle für Covid-19-Ansteckungen in Australien in der Anfangsphase der Coronakrise. 28 Todesfälle und über 1.000 Covid-19-Ansteckungen werden mit dem Vorfall in Verbindung gebracht.

Princess Cruise begrüßt Ergebnis, Opposition fordert Entschuldigung vom Premierminister

Princess Cruises kommentiert die Untersuchungsergebnisse unter anderem mit den Worten: „Diese Erkenntnis ist für uns von großer Bedeutung, weil es um die Integrität unserer Leute geht. In den mehr als 20 Jahren unserer Tätigkeit in Australien haben wir uns stets um eine ehrliche und professionelle Zusammenarbeit mit den Behörden im Einklang mit den Regularien bemüht.“ In dem Statement drückt Princess Cruises auch „tiefe Trauer über die Auswirkungen, die COVID-19 auf die Gäste der Ruby Princess, die Besatzung und ihre Familien gehabt hat“ aus.

Die Opposition im Parlament von New South Wales fordert vom Premierminister eine öffentliche Entschuldigung für „schwerwiegende, unentschuldbare und nicht zu rechtfertigende Fehler“, die gemacht worden seien, die die Untersuchungskommission festgestellt habe.

Die Geschehnisse rund um die Ruby Princess hatten zu harschen Reaktionen der Regierung in New South Wales und anderen australischen Bundesstaaten gegenüber der Kreuzfahrt geführt, siehe unser damaliger Beitrag „Sydney zwingt Kreuzfahrtschiffe zum Verlassen der Region“.

MSC verschiebt den Neustart der MSC Magnifica um vier Wochen auf Ende September

24. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 25. August 2020

Der Neustart der MSC Magnifica verzögert sich um vier Wochen. Als Grund nennt MSC neue, strengere Reisebedingungen für Italien und Griechenland. Der Neustart der MSC Magnifica ist nun für 26. September vorgesehen.

Aufgrund kürzlich neu eingeführter, zusätzlicher Testmaßnahmen für Einwohner Italiens, die durch Griechenland gereist sind, seien bereits erste Stornierungen eingegangen und die Nachfrage nach den Reisen der MSC Magnifica sei gesunken, teilte MSC Cruises mit. Die Reiseroute der MSC Magnifica umfasst neben italienischen auf drei griechische Häfen.

Die Kreuzfahrt-Absagen für die MSC Magnifica betrifft die Termine vom 29. August bis 19. September. Die erste Kreuzfahrt soll jetzt am 26. September 2020 von Bari mit unveränderter Reiseroute starten.

Buchbar sind die Neustart-Kreuzfahrten bei MSC für alle Bürger von Schengen-Staaten – anders als beim geplanten Neustart des Mitbewerbers Costa, wo zunächst nur Italiener als Passagiere akzeptiert werden. Gleichzeitig erwartet MSC eigenen Angaben zufolge jedoch, dass in der frühen Phase des Neustarts die Mehrheit der Passagiere aus Italien kommen werden.

Die MSC Grandiosa mit einer Kreuzfahrtroute ausschließlich mit italienischen Häfen ist dagegen bereits am 16. August von Genua aus wieder gestartet. Voraussetzung ist für die Passagiere ein negativer-Covid-19-Test, der bei der Einschiffung durchgeführt wird. Dem Vernehmen nach wurden dabei auch bereits einzelne infizierte Passagiere identifiziert. Ihnen wurde das Boarding ebenso verweigert wie einer Familie, die sich in Neapel regelwidrig von ihrer Landausflugsguppe abgesetzt hatte. Landausflüge sind bei MSC derzeit nur in organisierten Gruppen mit entsprechend strengen Hygieneregeln möglich.

Passagieren der abgesagten Reisen auf der MSC Magnifica macht MSC ein Umbuchungsangebot für die MSC Grandiosa oder auf andere, zukünftig geplante Kreuzfahrten. Die MSC Grandiosa ist derzeit auf Sieben-Nächte-Routen mit Einschiffung in den italienischen Häfen Genua, Civitavecchia, Neapel und Palermo sowie einen Hafenstopp in Valletta unterwegs.

Cunard sagt Kreuzfahrten bis mindestens 25. März 2021 ab und ändert viele Routen für 2021

25. August 2020

Cunard Line hat alle Kreuzfahrten für den Zeitraum bis mindestens 25. März abgesagt. Außerdem sagt die Reederei in großem Umfang Kreuzfahrten für 2021 und sogar 2022 ab und ersetzt sie durch neue Fahrtrouten. Bislang haben neben Cunard Line auch Celestyal Cruises, Crystal Cruises, Plantours (Hochsee) und Viking ihre Kreuzfahrten für mindestens bis Ende 2020 storniert.

Simon Palethorpe, Präsident der Cunard Line, erklärt die langfristigen Absagen und Routenänderungen mit den Worten: „Angesichts der derzeitigen Ungewissheit war die Komplexität unserer geplanten Weltreise mit unserem internationalen Gäste-Mix und den vielen verschiedenen Zielhäfen, in denen sich die Reisebestimmungen stetig individuell verändern, ein sehr realer Faktor bei unserer Entscheidungsfindung.“

Komplett abgesagt hat Cunard Line jetzt die Reisen der Queen Elizabeth bis 25. März 2021, der Queen Mary 2 bis 18. April 2021 und der Queen Victoria bis 16. Mai 2021.

Reisen der Queen Elizabeth vom 26. März bis 13. Dezember 2021, unter anderem nach Australien, Japan und Alaska, werden ebenfalls abgesagt. Stattdessen wird das Schiff kürzere Routen in Europa von Southampton und Barcelona aus fahren.

Zu den Fahrtrouten der Queen Elizabeth zählen 2021 und 2022 Nordland- und Mittelmeer-Reisen mit Landgängen wie beispielsweise nach Norwegen oder Kurzreisen mit Übernacht-Aufenthalt in Amsterdam. Aber es wird auch „cruise only“-Reisen geben, die ins englische Cornwall, an Westküste Irlands und zu schottischen Inseln führen, die ohne Landgänge auskommen und eine Dauer zwischen drei und 14 Tagen haben werden. Ende 2021 soll die Queen Elizabeth dann wieder nach Australien und Anfang 2022 nach Japan fahren. Auch Alaska steht 2022 wieder auf dem Programm.

Neue Weltreise für die Queen Mary 2

Für die Queen Mary 2 ändert Cunard Line sogar Fahrtrouten bis in den April 2022 hinein – konkret für die Reisen zwischen 3. Januar und 3. April 2022, unter anderem nach Südamerika. Nachdem die Weltreise des Schiffs 2020 wegen der Coronakrise abgebrochen werden musste und jetzt auch die Weltreise Anfang 2021 abgesagt ist, setzt die Reederei eine neue Weltreise für die Queen Mary 2 nach Australien via Suez-Kanal an für Anfang 2022.

Die neuen Routen der Queen Elizabeth sollen ab 29. September 2020 buchbar sein, die neue 104-Tage-Weltreise der Queen Mary 2 soll ab 8. September in den Verkauf gehen.

Für Passagiere der jetzt abgesagten Kreuzfahrten bietet Cunard Line einen Gutschein im Wert von 125 Prozent des gezahlten Reisepreises oder eine 100-Prozent-Erstattung an.

TUI Cruises organisiert Corona-Tests über Helios-Kliniken

27. August 2020 | zuletzt aktualisiert: 28. August 2020

Für die ab September bei TUI Cruises verpflichtenden Covid-19-Tests hat die Reederei eine Kooperationsvereinbarung mit den Helios-Kliniken geschlossen. So soll sichergestellt werden, dass alle Passagiere innerhalb der Frist von 72 Stunden vor Abfahrt des Schiffs einen Coronatest bekommen.

Der Ablauf der Coronatests soll unkompliziert sein: Mit dem Schiffspass aus den Buchungsunterlagen als Nachweis sollen die Passagiere in dem vorgegebenen Zeitfenster ohne Terminvereinbarung an einem der 86 Standorte der Helios-Kliniken zum Test vorsprechen. Die Klinik bestätigt bei negativem Ergebnis die Reisefähigkeit direkt gegenüber TUI Cruises. Lediglich bei positivem Testergebnis werde der Passagier direkt benachrichtigt.

Vor einigen Tagen hatte TUI Cruises angekündigt, für die kommenden Kreuzfahrten mit Starttermin ab September von allen Passagieren den Nachweis eines negativen Coronatests zu verlangen. Für die Kreuzfahrten nach Griechenland sind Coronatests ohnehin Pflicht, weil Griechenland die Tests vor der Einschiffung voraussetzt, wenn es in Griechenland Landausflüge geben soll. TUI Cruises verlangt den Test aber flottenweit auch für die „Blauen Reisen“ in Nord- und Ostsee.

Die Kosten für den Coronatest in den Helios-Kliniken sind im Reisepreis bereits enthalten, die Passagiere müssen den Test in den Helios-Kliniken also nicht separat bezahlen.

Alternativ können Passagiere bei der Einschiffung auch einen Coronatest vorlegen, der von einem Testcenter oder Hausarzt durchgeführt wurden. Die Kosten dafür übernimmt TUI Cruises jedoch nicht.

TUI Cruises fährt seit 24. Juli wieder und hat mit der Mein Schiff 2 ab Hamburg begonnen. Am 3. August kam die Mein Schiff 1 ab Kiel hinzu. Beide fahren „Blaue Reisen“ ohne Landgänge zunächst nach Norwegen und jetzt in die Ostsee, nachdem Norwegen seine Gewässer für Kreuzfahrten wieder weitgehend geschlossen hat. Die erste von zunächst vier geplanten, siebentägigen Griechenland-Kreuzfahrten der Mein Schiff 6 beginnt am 13. September. Hier gibt es dann unter strengen Bedingungen auch wieder Landgänge.

MSC Cruises ist am 16. August mit der MSC Grandiosa von Genua aus neu gestartet. Dort gibt es ebenfalls streng reglementierte Landgänge und auch ein Coronatest wird direkt bei der Einschiffung im Kreuzfahrtterminal durchgeführt. Costa hat für den Neustart am 6. September mit der Costa Deliziosa inzwischen ebenfalls angekündigt, alle Passagiere vor der Einschiffung auf Covid-19 zu testen.

AIDA sagt viele Reisen teils bis April 2021 ab und verschiebt Neustart auf November: erste

Destination Kanaren, im Dezember folgen Mittelmeer und Arabien

28. August 2020

AIDA gibt die Neustartpläne im September auf und konzentriert sich auf die Wintersaison 2020/21. Zunächst will die Reederei auf den Kanaren, im westlichen Mittelmeer sowie Arabien starten. Die AIDamar startet ab 1. November auf den Kanaren, die AIDaperla kommt dort eine Woche später hinzu. Die AIDastella nimmt den Mittelmeerbetrieb ab 12. Dezember von Palma de Mallorca auf. Zum etwa gleichen Zeitpunkt startet auch die AIDAprima in Arabien.

Die ursprünglichen Neustartpläne, die bereits mehrfach verschoben werden mussten und zuletzt für Anfang September geplant waren, hat AIDA aufgegeben. Bis auf die jetzt neu geplanten Reisen ab November und Dezember hat AIDA zugleich die Reisen der übrigen Schiffe teils bis Ende März abgesagt.

Start- und Zielhafen für die Reisen der AIDamar zu den Kanaren ist Las Palmas, Gran Canaria. Für die AIDaperla plant AIDA für die Reisen ab 7. November neben Las Palmas auch einen zweiten Passagierwechsel-Hafen, nämlich Santa Cruz de Tenerife auf Teneriffa. Die AIDaperla übernimmt die Routen der ursprünglich für diese Destination eingeplante AIDanova. Sowohl die AIDamar als auch die AIDaperla sollen auf ihrer Fahrtroute Lanzarote, Teneriffa und Madeira anlaufen, die AIDamar zusätzlich La Palma und die AIDaperla Fuerteventura.

Den Neustart im Mittelmeer plant AIDA mit der AIDastella. Ab dem 12. Dezember 2020 fährt sie ab Palma de Mallorca im westlichen Mittelmeer. Die Angelaufenen Häfen sollen Barcelona, Livorno, Marseille und Civitavecchia sein.

Die AIDAprima beginnt Mitte Dezember wieder mit siebentägigen Kreuzfahrten in den Vereinigten Arabischen Emiraten mit Start in Dubai ab 11. Dezember und in Abu Dhabi ab 15. Dezember. Neben Dubai und Abu Dhabi ist auch Muskat im Oman auf der Fahrtroute vorgesehen.

Die neu aufgelegten Reisen ab November 2020 sind bereits buchbar.

Nordlandreisen will AIDA Cruises – so Präsident Felix Eichhorn in einer Pressemitteilung – voraussichtlich wieder ab Anfang 2021 anbieten. AIDA Cruises stehe in engem Kontakt mit den zuständigen Behörden und Fluggesellschaften, um den Neustart in den jetzt geplanten Destinationen vorzubereiten.

In der Pressemitteilung weist AIDA auch auf Hygieneschutzmaßnahmen hin und schreibt, dass SGS Institut Fresenius sowie die Klassifikationsgesellschaft DNV-GL die erhöhten Hygienestandards und Prozesse der Präventionsmaßnahmen, die AIDA Cruises für den Neustart des Kreuzfahrtbetriebes an Bord seiner Schiffe eingeführt habe, geprüft und abschließend bestätigt habe.

Kreuzfahrt-Status: Covid-19-Schnelltests, Bubble-Konzept und langfristige Absagen für die Wintersaison

30. August 2020

Nach monatelang jeweils kurzfristigen Absagen stornieren Reedereien ihre Kreuzfahrten zunehmend langfristig. Aber es gibt auch positiv Signale: Infektionsschutzkonzepte beim Neustart von TUI Cruises und MSC funktionieren offenbar. Neue Antigen-Schnelltests könnten den Neustart auch in den USA und in der Karibik deutlich erleichtern. Unser monatlicher Ausblick fasst die Entwicklungen zusammen und gibt einen Ausblick auf die kommenden Wochen und Monate in der Kreuzfahrt.

Die Kreuzfahrt-Welt schaut derzeit auf TUI Cruises und MSC sowie demnächst Costa in Europa, Dream Cruises in Taiwan sowie einige kleinere Schiffe. Viele fahren schon seit Wochen wieder ohne Zwischenfälle, sieht man von den groben Verfehlungen bei Hurtigruten einmal ab.

Mit Spannung verfolgen die Reederei-Verantwortlichen weltweit, wie der Neustart in Europa gelingt. Der bisherige Verlauf stimmt hoffnungsvoll, denn die Infektionsschutzmaßnahmen zeigen offenbar Wirkung. Bleibt es dabei, werden die Modelle von TUI Cruises und MSC zu Vorlagen für die Neustartpläne in den USA und liefern den Reedereien gute Argumente gegenüber den dortigen Gesundheitsbehörden.

Neustart-Kreuzfahrten zur Vertrauensbildung

Die derzeitigen Neustart-Kreuzfahrten mit Corona-Tests für alle Passagiere, teils ganz ohne Hafenstopps, teils mit Landgängen unter sehr restriktiven Bedingungen schafft vor allem eines: Vertrauen bei den Kunden. Das ist letztlich sogar wichtiger als die Frage, ob die aktuellen Reisen wirtschaftlich sinnvoll sind.

Nur wenn die Branche das Vertrauen der Passagiere zurück gewinnt und überzeugen kann, dass Kreuzfahrten auch in Coronazeiten weitgehend sicher sind, lassen sich die Buchungszahlen steigern. Kurzfristige Absagen durch überraschende, neue Reisebeschränkungen sorgen hier immer wieder für Rückschläge und schaffen ein Gefühl von Unsicherheit, ob eine gebuchte Reise nun eigentlich stattfinden wird oder nicht.

Daher fordert der deutsche Reiseverband von der Bundesregierung inzwischen auch lautstark eine verlässlichere Politik. „Der Schlingerkurs der Bundesregierung bei Reisen ist schädlich. Er verunsichert Reisende und schadet der Reisewirtschaft“, kommentierte Dirk Inger, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Reiseverbandes (DRV), die Beschlüsse vom 27. August zu Coronatests und Quarantäneregeln für Urlaubsrückkehrer.

„Bubble“-Konzept für Kreuzfahrtschiffe und Landausflüge

Zur Vertrauensbildung nicht nur bei Passagieren, sondern auch in den angelaufenen Hafenstädten trägt das „Bubble“-Konzept, das zuerst von MSC in sehr konsequenter

Umsetzung vorgestellt wurde. Auch TUI Cruises will dieses Grundprinzip für die Griechenland-Kreuzfahrten mit Landgängen im September anwenden.

Das „Bubble“-Konzept sieht vor, Kreuzfahrtschiffe mit Passagieren und Crew zu einer Art geschlossener, nach innen und außen geschützter und abgeschirmter Umgebung zu verwandeln. Damit soll verhindert werden, dass potenzielle Infektionen von außen auf das Schiff getragen werden oder Ausflüge zu Infektionen an Land führen. Mit zahlreichen Maßnahmen, insbesondere regelmäßigen Coronatests für die Crew sowie Tests bei allen Passagieren vor der Einschiffung, wird das Risiko eines Viruseintrags auf das Schiff minimiert. Tägliche Temperaturmessungen bei Crew und Passagieren an Bord sollen unerkannte Infektionen möglichst frühzeitig aufdecken.

Landgänge sind nach diesem Konzept nur streng kontrolliert in kleineren Gruppen vorgesehen. Dabei werden die Passagiere an Land so weit wie möglich von der lokalen Bevölkerung abgeschirmt, um wechselseitige Ansteckungen unwahrscheinlich zu machen.

Welche Konsequenz dabei nötig ist, hat MSC bereits demonstriert, als eine Familie, die sich bei einem Landausflug in Neapel von der Gruppe abgesetzt hatte, anschließend nicht mehr zurück an Bord durfte. Auch einer Gruppe von Franzosen, die gemeinsam einen Transferbus zum Schiff benutzt hatten, wurde das Boarding verweigert, nachdem einer von ihnen positiv auf Covid-19 getestet wurde.

Abgeschirmte Strand-Tage auf den Bahamas und in der Karibik

Vorstellbar ist das „Bubble“-Konzept auch für Strand-Tage. Auf den Privatinseln der Reedereien auf den Bahamas und in der Karibik ist es relativ leicht, Kontakt zwischen Passagieren und lokaler Bevölkerung zu vermeiden. Reedereien hatten diese Variante schon sehr früh in der Coronakrise ins Gespräch gebracht.

Ähnliche Ideen gibt es aktuell aber beispielsweise auch für einen Strandabschnitt in der Magens Bay auf St. Thomas für Passagiere der Schiffe von Disney Cruise Line.

Der Vorzug abgeschirmter Resorts oder Strandabschnitte gegenüber kontrollierten Landausflügen liegt vor allem darin, dass sich die Passagiere in dem vorgegebenen Rahmen an Land frei bewegen können und nicht auf eine Tour-Gruppe angewiesen sind.

Antigen-Schnelltests: billig, schnell und zuverlässig

Einen großen Fortschritt könnten neue Schnelltests für Covid-19 nicht nur für die Kreuzfahrt, sondern auch den Flugverkehr oder Großveranstaltungen bedeuten. Diese Antigentests kosten weniger als fünf Euro und sind nach aktuellem Kenntnisstand ähnlich zuverlässig wie PCR-Tests. Sie sind ohne aufwändige Laboranalysen direkt vor Ort durchführbar und das Ergebnis liegt innerhalb von weniger als 15 Minuten vor.

Laut einem Hersteller solcher Tests, Digital Diagnostics, hat der Antigentest auch den Vorteil, dass er das Virus direkt nachweist, sodass es Covid-19 schon in einem sehr frühen Infektionsstadium erkennen kann. Antigentests weisen Proteine des Virus nach, während PCR-Tests auf Erbgut des Virus abzielen.

Nicht verwechseln sollte man Antigentests mit Antikörpertests, deren Zuverlässigkeit und Aussagekraft für individuelle Diagnosen deutlich niedriger ist.

MSC setzt Antigentests als erste Teststufe für alle Passagiere vor der Einschiffung bereits ein. Positive Testergebnisse werden mit einem PCR-Schnelltest überprüft. TUI Cruises muss dagegen vorerst noch mit den zeitraubenden und vergleichsweise teuren PCR-Tests agieren. Denn in Deutschland gibt es Antigentests noch keine Zulassung. Die wird erst nach Abschluss klinischer Tests im Oktober erwartet.

Die bevorstehende Zulassung eines solchen Antigen-Testverfahrens in den USA hat am 28. August bei den Aktien der drei großen, börsennotierten Kreuzfahrtunternehmen einen Kurzsprung von rund zwölf Prozent ausgelöst.

Geduldsprobe Wintersaison

Trotz zunehmendem Vertrauen in die Infektionsschutzmaßnahmen der Reedereien steht der Kreuzfahrt in der anstehenden Wintersaison nicht nur eine Geduldsprobe bevor. Auch die Frage nach der Liquidität und dem Durchhaltevermögen einzelner Anbieter wird drängender. Zwar sind die drei größten, börsennotierten Kreuzfahrt-Unternehmen Carnival Corp., Royal Caribbean Group und Norwegian Cruise Line Holdings offenbar immer noch in einer passablen Verfassung. Aber auch hier rücken die prognostizierten Grenzen der Liquidität langsam näher.

Mit AIDA Cruises hat am 28. August weltweit die erste Massenmarkt-Reederei einen klaren und langfristigen Schnitt gemacht: Für November und Dezember sind insgesamt vier Schiffe für Reisen zu den Kanaren, im Mittelmeer und in Arabien geplant. Alle anderen Kreuzfahrten hat AIDA dagegen zumeist bis Mitte oder Ende März, aber teils auch bis in den April 2021 hinein abgesagt.

Zuvor hatten die meisten Kreuzfahrt-Reedereien bereits ihre Weltreisen für 2021 abgesagt, darunter Cunard (Queen Mary 2), Princess Cruises (Island Princess, Pacific Princess), Seabourn (Seabourn Sojourn), P&O Cruises (Arcadia), Holland America Line (Amsterdam), Fred. Olsen Cruises (Boudicca) und Regent Seven Seas Cruises (Seven Seas Mariner).

Zu unberechenbar und zu wenig planbar ist die Lage noch für die ersten Monate des kommenden Jahres für die zahlreichen auf Weltreisen angelaufenen Regionen und Ländern.

Sehr international aktive Reedereien besonders betroffen

Besonders hart trifft die Coronakrise die Kreuzfahrt-Reedereien, die weltweit in zahlreichen Destinationen operieren und auf den zumeist längeren Reisen viele, verschiedene Länder anlaufen. Holland America Line hat daher beispielsweise den Betrieb schon bis 15. Dezember stillgelegt, Windstar Cruises, Viking, Crystal Cruises und G Adventures (G Expedition) bis 31. Dezember und Cunard Line je nach Schiff sogar bis mindestens 25. März 2021.

Vor einigen Wochen hatte Celestyal Cruises beschlossen, die dort üblicherweise ohnehin schwache Wintersaison aufzugeben und den Neustart auf 6. März zu verschieben. Einen ähnlichen Schritt hat Plantours für Hochseekreuzfahrten vollzogen. Die Hamburg geht erst wieder am 16. März in Dienst. Die chilenische Reederei Australis hat Ende August die komplette Saison 2020/21 abgesagt und wird erst wieder im September 2021 fahren.

US-Massenmarkt bleibt noch bei relativ kurzfristigen Absagen

Die meisten großen US-Reedereien halten dagegen derzeit – zumindest formell – noch an ihrem Absagezeitraum bis lediglich 31. Oktober fest, der von der Branchenvereinigung Clia beschlossen wurde. Die Clia geht damit einen Monat über die von der US-Gesundheitsbehörde herausgegebenen „no sail order“ hinaus. Dass diese Anordnung weiter verlängert wird, ist recht wahrscheinlich.

Richard Fain, Chairman und CEO der Royal Caribbean Group, hat in einem Interview von inzwischen immer mehr positiven Signalen für einen Neustart gesprochen, ohne für selbigen aber einen Zeitraum zu nennen. Arnold Donald, Präsident und CEO der Carnival Corp., sieht für 2020 durchaus noch Chancen.

Wintersaison in der Karibik möglich?

Für Fernreisen in die Karibik oder nach Asien ist das europäische Publikum in diesem Winter voraussichtlich kaum zu begeistern. Jedoch wären Bahamas, Bermudas, Mexikanische Riviera und vor allem die Karibik ein ideales Winter-Fahrtgebiet mit großem Volumen für den amerikanischen Markt.

Die Infektionszahlen in den USA machen jedoch wenig Hoffnung auf einen baldigen Neustart. Und auch in der Karibik steigen die infektionszahlen derzeit wieder an. Für die französischen und niederländischen Karibik-Inseln hat das Auswärtige Amt eine Reisewarnung ausgesprochen. Die Cayman Islands haben eben erklärt, dass sie bis Ende 2020 keine Kreuzfahrtschiffe zulassen werden. Die anfangs für die Kreuzfahrt recht offen eingestellten Bahamas schlagen seit einigen Wochen einen deutlich zurückhaltenden Kurs ein. Andere Inseln verhalten sich ähnlich.

In Europa nur wenige Kreuzfahrten in der Wintersaison

In Europa zeichnet sich ab, dass in der Wintersaison nur relativ wenige der großen Kreuzfahrtschiffe fahren werden. Die beiden einzigen, echten Winterfahrtgebiete sind die Kanaren und Arabien, wo jeweils nicht allzu viele Schiffe gleichzeitig operieren können.

Im Mittelmeer sind Kreuzfahrten mit relativ kurzen Zubringerflügen oder individueller Anreise per PKW möglich. Allerdings ist das Wetter im Mittelmeer im Winter typischerweise nicht sonderlich stabil und die Temperaturen niedrig. Strebt man möglichst viele Aktivitäten im Freien und damit ohne Mund-Nasen-Schutz für die Passagiere an sind die Bedingungen hier nicht optimal. Unklar ist auch, wann der für die Kreuzfahrt so wichtige Hafen von Barcelona wieder angelaufen werden kann. Derzeit lässt Spanien noch keine Kreuzfahrtanläufe zu.

Grundvoraussetzung ist aber bei allen Optionen die Entwicklung des Infektionsgeschehens und der damit verbundenen Reisebeschränkungen in Europa und in den Destinationen, auch in Hinblick auf bereits relativ lange Flugstrecken auf die Kanaren beziehungsweise nach Dubai und Abu Dhabi.

Stärken der kleinen Kreuzfahrtschiffe und der Flusskreuzfahrt

Viel besser ist die Situation für kleine Schiffe und noch mehr für die Flusskreuzfahrt. Die meisten der derzeit aktiven Kreuzfahrtschiffe fahren mit nur sehr wenigen Passagieren. Sie zeigen aber, dass diese Reiseform auch in Coronazeiten funktioniert: Hapag-Lloyd Cruises, Adler-Schiffe, Ponant, Seadream, Variety Cruises, Sailing Classics und einige mehr sind seit mehreren Wochen wieder aktiv.

Dass die Situation schnell kippen kann, hat Hurtigruten Ende Juli unfreiwillig demonstriert: Grobe Nachlässigkeiten beim Infektionsschutz und wenig konsequente Reaktion auf Covid-19-Infektionen an Bord der Roald Amundsen zwangen die norwegische Reederei, den Betrieb der Expeditionsschiffe nach eigentlich erfolgreichem Neustart wieder komplett einzustellen. Die klassische Postschiffroute entlang der norwegischen Küste wird aber weiterhin bedient.

Gut in Gang gekommen ist inzwischen das Geschäft für die Flusskreuzfahrt-Anbieter. Zahlreiche Schiffe sind wieder auf den Flüssen unterwegs, aus Infektionsschutzgründen mit reduzierter Passagierzahl aber oftmals recht gut gebucht.

Flusskreuzfahrtreedereien wie Ama Waterways und Uniworld, die bislang nur auf englischsprachigen Märkten und insbesondere in den USA unterwegs sind, entdecken das Potenzial bei europäischem und deutschem Publikum in der Flusskreuzfahrt. Ama Waterways hat eine Kooperation mit E-hoi gestartet, Uniworld will 2021 mit einer Generalagentur den deutschsprachigen Markt ansprechen.

Selbst steigende Infektionszahlen würden die Flusskreuzfahrt weniger hart treffen als die Hochseeschiffe. Zwar könnte Portugal mit dem Douro und Kreuzfahrten in Frankreich wieder ausfallen. Auch schließt beispielsweise Ungarn seine Grenzen zum 1. September wieder, was Donau-Kreuzfahrten deutlich einschränken könnte. Genaue Details sind (Stand 30. August) noch nicht bekannt. Aber zumindest bleibt für innerdeutsche Flusskreuzfahrten auf Donau, Main, Mosel und Rhein viel Raum für Alternativen.

Hapag-Lloyd Cruises führt PCR-Coronatest-Pflicht ein

1. September 2020

Hapag-Lloyd Cruises verlangt ab 15. September von allen Passagieren einen negativen PCR-Coronatest. Wie TUI Cruises kooperiert die Luxus-Reederei dabei mit den Helios-Kliniken, bei denen sich die Passagiere vor der Reise kostenlos testen lassen können.

Hapag-Lloyd Cruises ist bei den PCR-Tests besonders streng: Das Testergebnis darf bei Einschiffung nicht älter als 48 Stunden sein. Liegt ein Wochenende zwischen Test und Einschiffung, reicht aus praktischen Gründen eine 72-Stunden-Frist.

Für die kostenfreien Tests in den 86 Helios-Kliniken in Deutschland sollen die Passagiere zusammen mit den Buchungsunterlagen einen entsprechenden Gutschein erhalten. Wer sich anderweitig testen lassen will, beispielsweise weil die nächstgelegene Helios-Klinik zu weit entfernt ist, soll eine 50-Euro-Gutschrift aufs Bordkonto als Ausgleich gekommen.

Negative Testergebnisse teilen die Helios-Kliniken direkt an Hapag-Lloyd Cruises mit. Nur bei positivem Befund sollen die Passagiere von der Klinik oder dem zuständigen Gesundheitsamt direkt kontaktiert werden.

Anders als MSC in Italien, wo überwiegend Antigentests mit sehr schnellen Testergebnissen direkt bei der Einschiffung zum Einsatz kommen, sind Hapag-Lloyd Cruises und TUI Cruises zunächst auf die aufwändigeren PCR-Tests angewiesen. Verfahren für Antigen-Tests – nicht zu verwechseln mit Antikörper-Tests – sind in Deutschland noch nicht zugelassen. Der Abschluss der dafür nötigen, klinischen Tests wird bis Oktober erwartet.

Der PCR-Coronatest ergänzt die bisher schon ergriffenen Infektionsschutzmaßnahmen bei Hapag-Lloyd Cruises, die unter anderem einen Gesundheitsfragebogen, gestaffeltes Boarding, tägliche Temperaturkontrollen sowie eine reduzierte Passagierkapazität der Schiffe von 60 Prozent umfassen. Außerdem findet eine flächendeckende Grundreinigung von Kabinen und öffentlichen Bereichen mit Kaltnebelgeräten statt.

Außerdem, so Hapag-Lloyd Cruises, kooperiere die Reederei mit einem Spezialdienstleister für Situationen, in denen Infektionen auftreten sollten und Passagiere zur Isolation und Behandlung an Land gebracht werden müssten. Auch der Rücktransport ins Heimatland sei dadurch gewährleistet.

Hapag-Lloyd fährt derzeit mit der Europa und der Europa 2 von Hamburg aus nach Skandinavien, in die Ostsee und in die Normandie. Mit der Hanseatic Inspiration führen die Routen zu Inseln entlang der deutschen und niederländischen Nordseeküste.

Meinung: Warum die Reisebranche aufhören muss, sich selbst zu ruinieren

4. September 2020

Die Reisebranche richtet sich gerade selbst: Kunden werden mit wenig Service und noch weniger Kommunikation allein gelassen, Probleme verschleiert und verschwiegen, gesetzliche oder selbst definierte Infektionsschutz-Regeln nicht eingehalten.

Eigentlich geht es dabei nur um einen kleinen Teil der Branche, vielleicht auch nur einzelne Mitarbeiter ansonsten gutwilliger Unternehmen. Aber die ruinieren den Ruf der ganzen Branche. Sie zerstören jedes mühsam aufgebaute Vertrauen immer und immer wieder und so lange, bis Vertrauen unmöglich wird.

Es fällt schwer mit anzusehen, wie die einen sich redlich abrackern, über sich hinauswachsen und alles tun, um Reisen so sicher zu machen wie in diesen Zeiten möglich – und die anderen aus Sorglosigkeit, Ignoranz oder mangelnder Solidarität das alles durch vermeidbare Fehler oder systematisches Kopf-in-den-Sand-stecken wieder kaputt machen.

Einzelne schwarze Schafe ruinieren den Ruf der ganzen Branche

In dieser ungewissen, emotionalen Zeit, reichen schon einzelne Ereignisse, um intensiven Schaden für alle anzurichten. Bestes Beispiel ist der britische TUI-Flug von Zakynthos nach Cardiff: zahlreiche Passagiere ohne Maske und eine Crew, der das offenbar gänzlich egal ist – mit der Folge, dass 200 Passagiere und Crew in Quarantäne müssen und mindestens 16 Personen mit Covid-19 infiziert sind.

Aber auch kleinere Ereignisse erschüttern das Vertrauen. Die bayerische Polizei stoppt einen Reisebus, der Flusskreuzfahrt-Passagiere nach einer Donaukreuzfahrt von Passau nach Berlin fährt – alle ohne Maske, obwohl die in Bayern Pflicht ist. Passiert ist dort außer hohen Strafzahlungen vermutlich nichts. Aber wer solche Berichte liest, überlegt sich dennoch, ob er sich derart unvorhersehbaren und vor Ort unabwendbaren Risiken aussetzen will.

Vertrauen vermitteln? Sehr schwierig ...

Wie soll man als Reiseunternehmen, als Reisebüro da ein Gefühl von Sicherheit vermitteln? Wie sollen Airlines ihren potenziellen Kunden glaubhaft machen, dass Fliegen eigentlich sicher ist, wenn sich alle an die Regeln halten? Woher soll das Vertrauen der Reisenden auf Einhaltung und Durchsetzung der Regeln kommen, wenn man sich offenbar nicht darauf verlassen kann? Wenn es zum Glücksspiel wird, ob eigentlich vorhandene Regeln durchgesetzt werden – oder eben nicht?

Wo bleibt der Aufschrei der Reisebranche gegen die schwarzen Schafe?

Also: Wo bleibt der Aufschrei der gesamten Reisebranche? Warum stellt sich keine breite Mehrheit gegen das Geschäftsgebaren der schwarzen Schafe, auch wenn es dabei um große Namen geht?

Warum schließen sich Veranstalter nicht zu einer großen Allianz zusammen und verpflichten sich zu festen Infektionsschutzregeln, die konsequent durchgesetzt werden? Die Verstöße gnadenlos transparent macht und erklärt, wie ähnliche Vorkommnisse in Zukunft ausgeschlossen werden?

Transparenz lautet das Gebot der Stunde und klare, ehrliche, ungeschönte Kommunikation gegenüber den Kunden. Und nicht das Prinzip „eine Krähe hackt der anderen kein Auge aus“, bei dem am Ende alle verlieren.

Wer schweigend akzeptiert, dass einige wenige das mühsam aufgebaute Vertrauen der Kunden durch Dummheit, Ignoranz oder gar Arroganz zerstört, schaufelt sich sein eigenes Grab. Denn auch ohne größere und kleinere Skandale droht vielen Reiseunternehmen aller Größenordnungen in den kommenden Wochen die Insolvenz, wie Experten immer wieder betonen.

Absurd, aber nötig: Urlauber müssen den Urlaub wohl selbst retten

So absurd das ist: Urlauber müssen die Sache jetzt wohl selbst in die Hand nehmen, wenn sie die Branche und damit ihren zukünftigen Urlaub in den kommenden Jahren retten wollen.

Nicht-Reisen ist eigentlich keine Option. Denn noch weniger Reisen als jetzt ohnehin schon, bricht nicht nur vielen Reiseveranstaltern, sondern auch Hotels und anderen touristischen Einrichtungen auf der ganzen Welt das Genick.

Ist nach der Coronakrise das Reisen wieder uneingeschränkt möglich, ist das Angebot womöglich so knapp, dass Urlaub zum teuren Luxus wird.

Statt sich mit einem pauschalen „das wird nichts mehr dieses Jahr“ oder „ist mir zu gefährlich“ ganz vom Reisen abzuwenden, sollten Urlauber daher genau hinsehen und differenzieren. Und dann gezielt bei Veranstaltern buchen, die zurzeit nahezu übermenschliches leisten, um wieder auf die Beine zu kommen und ihren Kunden auch in Coronazeiten einen schönen und sicheren Urlaub zu ermöglichen.

Und die Kreuzfahrt?

Die Kreuzfahrt hat ein besonders großes Problem zu bewältigen. Nicht nur die Neustartplanung ist besonders komplex und die öffentliche Meinung zu Kreuzfahrten ist schon aus der Zeit vor Covid-19 nicht gerade exzellent.

Eine große Herausforderung ist auch das verwöhnte Publikum. Kreuzfahrt-Kunden sind ein Urlaubsprodukt auf hohem Qualitätsniveau gewohnt. Die Branche lebte bis zu Beginn der Coronakrise auch von dem Gefühl der Kunden, sich um absolut nichts kümmern zu müssen. Die Kreuzfahrt konnte gleichbleibende, verlässliche Qualität liefern.

Umso mehr Transparenz und aktive Kommunikation ist jetzt nötig. Denn das „Rundum sorglos“-Versprechen würden die Reedereien zwar gerne aufrechterhalten. Es ist in einer Zeit wie dieser aber nicht umzusetzen. Zumindest nicht in gewohntem Umfang. Das muss der Kunde wissen – ehrlich, direkt, schnell und offen.

Klare Kommunikation würde in dieser Situation mehr helfen als verklausuliertes Geschwurbel, das Einschränkungen kleinredet und unter den Teppich kehrt. Dass Reiserouten sich (gezwungenermaßen) kurzfristig ändern, sollten Kunden als Warnung vorab erfahren, auch wenn noch eine kleine Hoffnung besteht, dass sich das Problem in letzter Minute noch löst.

Undurchführbare Kreuzfahrten sollten konsequent abgesagt werden, wenn für jeden ersichtlich ist, dass sie undurchführbar sind – statt die Intelligenz des Kunden mit Standard-Antworten a la „die Reise wird voraussichtlich stattfinden“ zu beleidigen.

In Hinblick auf die erheblichen, finanziellen Folgen der Absage (Rückzahlung des Reisepreises) sollten die Anbieter kreativ werden und auf die Solidarität der Kunden setzen. Und zwar „kreativ“ nicht im Sinne von „*wie kann ich meine Kunden austricksen*“. Ich bin überzeugt, dass Kunden, die man nicht für dumm verkauft und verärgert, zu Zugeständnissen und Solidarität bereit sind. Nicht alle, aber viele.

Wegducken und Ignorieren nützt nichts!

So vermeintlich verlockend es ist und so halbwegs das in Zeiten vor der Coronakrise funktioniert hat: Vor dem Kunden wegzuducken und seine Sorgen zu ignorieren, schadet nachhaltig. Das gilt nicht nur für die Kreuzfahrt, sondern für die ganze Reisebranche.

Und ja: Das gilt auch für Reisende, die so tun, als sei die Coronakrise allein das Problem der Reiseveranstalter. Keiner kann etwas für die Widrigkeiten dieser Krise – auch nicht die Veranstalter, von denen sich viele längst an dem Abgrund der Insolvenz bewegen. Bei allem verständlichen Ärger: Wer da „*nicht mein Problem*“ denkt, muss sich auch nicht über eine rigoros sture Haltung beim Veranstalter wundern.

Auch wenn ich hier auf einem Kreuzfahrt-Blog schreibe, geht es mir keineswegs primär um Kreuzfahrt-Anbieter, sondern um die ganze Reisebranche. Denn der Urlauber unterscheidet meist nicht. Er fällt Pauschalurteile. Anders als in anderen Lebensbereichen hat der Urlauber die Wahlfreiheit, ob er in den kommenden Wochen und Monaten überhaupt in Urlaub fahren will oder einfach zu Hause bleibt.

*Ich nenne hier bewusst keine Namen. Es geht mir in diesem Kommentar nicht darum, Fehlverhalten einzelner Unternehmen oder deren Mitarbeiter anzuprangern. Ich würde mich freuen, wenn dies auch in den Kommentaren nicht geschieht. Bitte laden Sie den Frust über einzelne Vorkommnisse **nicht** an dieser Stelle ab.*

Denn ich will mit diesem Kommentar in erster Linie aufzeigen, wo sich etwas ändern sollte, um das Vertrauen von Reisenden zurückzugewinnen, möglichst bald. Und wie Urlauber dazu beitragen können, auch ihre eigenen Chancen auf bezahlbaren Urlaub für die Zukunft zu sichern. Denn für einen Urlaub braucht es immer zwei: den Reisenden und den Veranstalter. Wenn einer von beiden nicht mehr da ist, klappt's nicht.

Costa Deliziosa startet zur ersten Passagierfahrt nach dem Shutdown, erstes Schiff der Canival Corp. wieder in Dienst

6. September 2020

Für Costa endet am heutigen 6. September der monatelange Shutdown mit der Abfahrt der Costa Deliziosa von Triest aus. Zugleich ist sie auch das erste Kreuzfahrtschiff der Flotte der Carnival Corp., das wieder in Dienst geht. Schwesterreederei AIDA hat dagegen ihren Neustart bereits zweimal verschieben müssen und plant jetzt mit Anfang November.

Costa startet vorerst nur mit italienischen Passagieren, Hafenstopps ausschließlich in Italien, Coronatest für alle Passagiere und Landausflügen nur in organisierten Gruppen. So soll in Kombination mit zahlreichen Maßnahmen das Infektionsrisiko mit Covid-19 minimiert werden. Dass solche Konzepte funktionieren, zeigen Mitbewerber wie TUI Cruises und MSC bereits seit einigen Wochen erfolgreich.

Die Costa Deliziosa fährt von Triest aus eine reizvolle Route, die Costa „Das Beste von Italien“ nennt: Bari, Brindisi, Corigliano-Rossano, Siracusa und Catania mit Landausflügen unter anderem nach Lecce, Ostuni, Otranto, Alberobello, Gallipoli, Taormina, Noto, Modica, Ragusa und Sibari.

Auf den ersten drei siebentägigen Kreuzfahrten sollen ausschließlich Italiener oder in Italien wohnhafte Passagiere an Bord. Für spätere Reisen will Costa sich offenbar dann für weitere Nationen, mutmaßlich EU-Bürger, öffnen. Vorerst sind die Triest-Abfahrten der Costa Deliziosa bis Ende des Jahres 2020 geplant.

Auffällig an den derzeit bekannten Fahrtrouten von Costa ist das Fehlen von Venedig als Hafenstopp. Offenbar hat sich die Reederei entschieden, zusätzliche Erschwernisse durch bereits angekündigte Proteste der Anti-Kreuzfahrt-Aktivisten in Venedig zu vermeiden und stattdessen auf Triest auszuweichen. Einen ähnlichen Schritt hatte Royal Caribbean International bereits vor mehreren Monaten angekündigt und ein Schiff im Fahrplan für 2021 von Venedig nach Ravenna verlegt. Auch MSC meidet Venedig auf der Neustart-Route der MSC Magnifica und geht wie Costa nach Triest.

Costa Diadema ab 19. September, Costa Smeralda ab Oktober, Costa Firenze ab Dezember geplant

Nach der Costa Deliziosa plant die italienische Reederei, schrittweise weitere Kreuzfahrtschiffe wieder in Dienst zu stellen:

- Costa Diadema ab 19. September
- Costa Smeralda ab Oktober
- Costa Firenze ab Dezember

Wenn die Costa Diadema am 19. September wieder in Dienst geht, fährt sie von Genua aus nach Civitavecchia, Neapel, Palermo, Cagliari und La Spezia. Für die Costa Smeralda und Costa Firenze sind noch keine ganz konkreten Termine oder Fahrtrouten bekannt.

Das Infektionsschutz-Konzept von Costa

Das Infektionsschutzkonzept für die Neustart-Kreuzfahrten hat Costa auf ihrer Website zusammengefasst. Dazu gehörten, wie bei anderen bereits gestarteten Reedereien, gestaffelte Einschiffszeiten, eine reduzierte Passagierzahl, Online-Check-in und intensivere Nutzung interaktiver Services über Smartphone-Apps und interaktive Bildschirme an Bord, Rezeptionsservice an Bord per Telefon, Abstands-Konzepte und Maskenpflicht in öffentlichen Bereichen sowie ausschließlich am Platz servierte Mahlzeiten, also keine Buffets.

Zum Standard entwickeln sich bei Kreuzfahrt-Neustart bei allen größeren Reedereien auch Corona-Tests vor der Einschiffung. Costa setzt dabei auf ein ähnliches Verfahren wie MSC: Antigen-Tests für alle Passagiere (nicht zu verwechseln mit Antikörpertests), bei dem die Ergebnisse jeweils in weniger als 20 Minuten vorliegen. Ein positives Ergebnis wird gegebenenfalls mit einem PCR-Test überprüft und entscheidet letztlich darüber, ob der Passagier an Bord darf.

Costa ab 27. September wieder mit deutschen Passagieren, aber zahlreiche Reisen bis März 2021 abgesagt

12. September 2020 | zuletzt aktualisiert: 2. Oktober 2020

Costa nimmt ab 27. September wieder Passagiere aus Deutschland sowie weiteren europäischen Ländern an Bord. Ein neues Dekret der italienischen Regierung gestattet das zu diesem Termin. Außerdem fährt Costa ab Oktober auch wieder nach Griechenland. Im Winter 2020/21 will Costa aber insgesamt mit lediglich vier Kreuzfahrtschiffen fahren. Alle anderen Reisen bis März 2021 wurden nun abgesagt, so wie zuvor schon bei der Schwesterreederei AIDA.

Neben den Routen im Rahmen des relativ kleinen, neuen Winterprogramms 2020/21 der Costa Deliziosa, Costa Diadema, Costa Smeralda, das Debüt der Costa Firenze im Dezember sowie die Karibikaison der Costa Favolosa hat Costa ansonsten alle Kreuzfahrten bis März 2021 abgesagt.

Im neuen Winterprogramm 2020/21 hat Costa das Mittelmeer sowie die Kanarischen Inseln im Programm. Außerdem hält die italienische Reederei ausdrücklich an der Weltreise der Costa Deliziosa fest, die am 3. Januar 2021 starten soll. Die meisten anderen internationalen Reedereien – mit Ausnahmen insbesondere von MSC – haben ihre Weltreisen für Anfang 2021 dagegen abgesagt.

Mit der Costa Deliziosa fährt Costa seit 6. September von Triest aus mit ausschließlich italienischen Passagieren und Hafenstopps in Italien. Die Costa Diadema soll am 19. September ab Genua folgen. Letztere hat Anfang November zwei zwölf tägige Reisen zu den Kanarischen Inseln beziehungsweise nach Griechenland und Ägypten im Programm. Die Costa Deliziosa fährt ab 10. Oktober von Triest aus nach Griechenland. Die Costa Smeralda ist ab 10. Oktober wieder ab Savona im westlichen Mittelmeer im Einsatz. **Update 2.10.:** Die Route führt zunächst nach La Spezia, Cagliari, Neapel, Messina und Civitavecchia. Ab 14. November sollen dann voraussichtlich auch wieder Häfen in Frankreich und Spanien angelaufen werden.

Ihr Debüt feiert am 27. Dezember die neue Costa Firenze mit siebentägigen Kreuzfahrten mit Savona, La Spezia, Neapel, Valencia, Barcelona und Marseille.

An den internationalen Kreuzfahrten ab 27. September hat das Dekret der italienischen Regierung vom 7. September 2020 außer Italienern auch wieder Passagiere aus den meisten europäischen Ländern zugelassen, darunter Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und die Niederlande. Spätere Änderungen sind hier je nach Entwicklung der Infektionszahlen aber, wie immer in diesen Zeiten, nicht ausgeschlossen.

MSC Magnifica startet mit neuer Route erst am 19. Oktober, MSC Grandiosa bis Weihnachten verlängert

13. September 2020

MSC Cruises verschiebt den Neustart der MSC Magnifica um weitere rund drei Wochen. Statt am 26. September soll das Schiff nun mit einer neuen, zehntägigen Fahrtroute am 19. Oktober in Dienst gehen. Ursprünglich sollte die MSC Magnifica sogar schon seit Ende August wieder fahren. Für die MSC Grandiosa bietet MSC die bereits seit Mitte August aktive Route nun bis Ende Dezember an.

Die neue, mit zehn Tagen längere Fahrtroute der MSC Magnifica führt ins westliche und östliche Mittelmeer mit Start in Genua und Zwischenstopps in Livorno, Messina auf Sizilien, Valletta auf Malta, Piräus nahe Athen und Katakolon in Griechenland sowie Civitavecchia nahe Rom. Auch eine Weihnachtsreise ab 18. Dezember enthält die aktualisierte Planung von MSC. Im Januar soll die MSC Magnifica dann zur lange geplanten Weltreise aufbrechen, die ursprünglich auf der MSC Poesia hätte stattfinden sollen.

Die bislang für den Neustart der MSC Magnifica geplanten Reisen ab Ende September sagt MSC Cruises dagegen ab. Betroffen sind Kreuzfahrten der MSC Magnifica vom 26. September bis 24. Oktober ab Bari.

Wie schon bei früheren Kreuzfahrt-Absagen in der Coronazeit bietet MSC eine Umbuchung auf die MSC Grandiosa oder auf spätere Kreuzfahrten im kommenden Jahr oder einen Gutschein an, jedoch nicht die gesetzlich eigentlich vorgeschriebene Erstattung der bereits bezahlten Beträge.

Ursprünglich sollte die MSC Magnifica bereits am 29. August wieder starten. Wegen veränderter Reisebeschränkungen für Italiener in Griechenland und daraus resultierender Stornierungen und Buchungsrückgänge hatten MSC Cruises den Neustart zunächst um vier Wochen auf 26. September verschoben.

Die MSC Grandiosa, die bereits seit 16. August wieder in Dienst ist, bleibt bei ihren Sieben-Nächte-Reisen und erweitert ihre Saison vorerst bis Ende Dezember, sodass es ab 20. Dezember ab Genua auch eine Weihnachtskreuzfahrt geben soll. Die Einschiffung findet auf der Route der MSC Grandiosa in Genua, Civitavecchia, Neapel oder Palermo statt, einen Hafenstopp ohne Zustiegsmöglichkeit gibt es außerdem in Valletta auf Malta.

Carnival Corp. will 18 Schiffe ausmustern und meldet Liquidität von rund 8 Milliarden Dollar

16. September 2020

Carnival Corp. hat angekündigt, infolge der Coronakrise insgesamt 18 Kreuzfahrtschiffe auszumustern. Bislang standen offiziell 15 Schiffen zur Disposition, von denen einige bereits verkauft sind oder verschrottet werden. Zugleich senkt Carnival die laufenden Kosten weiter und meldet für Ende August einen Liquiditätsstand von rund acht Milliarden Dollar.

Die Zahlen der Carnival Corp. zum Geschäftsbericht über das 3. Quartal 2020 senden positive Signale. Das Unternehmen kann seine Zahlungsfähigkeit weiterhin längerfristig sicherstellen. Mit Stand Ende August wird eine Liquidität von rund acht Milliarden Dollar genannt. Außerdem plant Carnival Corp. den Verkauf von weiteren Aktien im Wert von rund einer Milliarde Dollar.

Auf der Kostenseite reduziert Carnival Corp. die laufenden Kosten (cash burn rate) weiter. Zu Beginn der Coronakrise betrugen selbige noch rund eine Milliarde Dollar monatlich. Fürs 3. Quartal meldet das Unternehmen nun einen Wert von 770 Millionen Dollar mit der Aussicht, den Betrag auf 530 Millionen Dollar im 4. Quartal zu senken.

Seit 6. September fährt mit der Costa Deliziosa auch das erste Kreuzfahrtschiff der Carnival Corp. wieder mit Passagieren. Weitere Costa-Schiffe sollen in den kommenden Wochen und Monaten hinzukommen. Bei AIDA ist der allerdings zuvor schon zweimal verschobene Neustart für Anfang November vorgesehen.

Beim wichtigen Amerika- und Karibik-Geschäft macht Carnival Corp. derzeit gemeinsam mit den anderen, großen Reedereien politischen Druck, um die US-Gesundheitsbehörde CDC dazu zu bewegen, sich mit Neustartplänen und Hygienekonzepten auseinanderzusetzen und die „no sail order“, die aktuell bis 30. September gilt, nicht weiter zu verlängern. Die in der Clia vertretenen US-Reedereien hatten sich haben sich allerdings ohnehin schon zu einer Kreuzfahrtpause bis Ende Oktober verständigt.

18 Kreuzfahrtschiffe werden ausgemustert, drei neue kommen 2020 noch hinzu

Von den 104 Kreuzfahrtschiffen in der Flotte der verschiedenen Marken der Carnival Corp. vor der Coronakrise sind offiziell bereits acht ausgeschieden. Vier weitere ausgemusterte Schiffe sind bereits namentlich identifiziert, zu den übrigen äußert sich Carnival derzeit noch nicht im Detail. Drei Kreuzfahrtschiff-Neubauten sollen andererseits noch 2020 übernommen werden.

Die zur Ausmusterung geplanten 18 Schiffe entsprechen laut Carnival Corp. etwas zwölf Prozent der Passagierkapazität von 2019, hätten aber nur zu drei Prozent zum operativen Gewinn beigetragen. Ursprünglich hatte Carnival von 13 auszumusternden Schiffen gesprochen und diese Zahl am 29. Juli auf 15 erhöht.

Holland America Line hat die Amsterdam, Rotterdam, Maasdam und Veendam abgegeben. Bei Carnival Cruise Line werden die Carnival Fantasy und Carnival Inspiration bereits verschrottet, während die Carnival Inspiration wohl dasselbe Schicksal erwartet, was vom Unternehmen bislang aber noch nicht bestätigt wurde. Bei Costa wird die Costa Victoria verschrottet, die Costa Neoromantica wurde an Celestyal Cruises verkauft. Siehe dazu auch

unsere ständig aktualisierte Liste der im Rahmen der Coronakrise ausgemusterten Kreuzfahrtschiffe.

Schon vor der Coronakrise stand fest, dass die Costa Mediterranea an das Joint Venture CSSC Carnival Cruise Shipping in China gehen sollte, die Pacific Aria und Pacific Dawn von P&O Australia an CMV. Der Status dieser drei Transfers ist derzeit aber unklar, nachdem die Costa Mediterranea immer noch vor Manila liegt und die beiden Schiffe von P&O Australia wohl vorerst nicht an CMV übergehen werden, da CMV Insolvenz angemeldet hat.

Mit der Iona wartet andererseits ein Neubau immer noch auf die Abnahme durch P&O Cruises von der Meyer Werft. Die Enchanted Princess soll am 30. September von Fincantieri an Princess Cruises übergeben werden, die Auslieferung der Costa Firenze ist für Spätherbst geplant. Die Jungfernfahrt der Mardi Gras wurde dagegen zuletzt auf Anfang Februar 2021 verschoben.

Früherer Neustart: AIDAblu ab 17. Oktober im Mittelmeer

16. September 2020

AIDA erweitert das Kreuzfahrt-Angebot für Herbst 2020 und startet zwei Wochen früher als zuletzt geplant. Am 17. Oktober solle die AIDAblu erstmals wieder von Civitavecchia und La Spezia aus im Mittelmeer zu Italien-Kreuzfahrten aufbrechen. Zuletzt war der Neustart nach zwei Verschiebungen für Anfang November geplant worden.

Die neu geplanten Sieben-Nächte-Reisen beginnen in Civitavecchia und führen ausschließlich in italienische Häfen, nämlich Palermo und Catania auf Sizilien, Neapel sowie La Spezia. Eine Zustiegsmöglichkeit gibt es auch in La Spezia und ermöglicht die Anreise per PKW für Passagiere, die in Coronazeiten nicht fliegen wollen.

Für Civitavecchia ist ein Übernacht-Aufenthalt geplant, sodass die Passagiere auch im Einschiffungshafen Zeit für Landausflüge haben. Die Mittelmeer-Reisen sollen vorerst bis 28. November laufen. Buchbar sollen die Mittelmeer-Kreuzfahrten von AIDA ab 21. September sein. Die Reisen auf der AIDAblu sind zum „AIDA Pauschal All Inclusive“-Preis buchbar, in dem Flug, das umfangreichste Getränkepaket und eine Social-Media-Flatrate bereits enthalten.

Wie bei TUI Cruises, Costa und MSC auch, wird es auf diesen Reisen keine freien Landgänge geben. Stattdessen sind Ausflüge nur in Gruppen und über die Reederei gebucht möglich.

Die neuen Mittelmeer-Reisen ergänzen die schon vorhandenen Planungen von AIDA. Die AIDamar soll am 1. November auf den Kanaren mit Start-/Zielhafen Las Palmas auf Gran Canaria starten. Die AIDAperla folgt ebenfalls auf den Kanaren eine Woche später ab 7. November mit Passagierwechsel in Santa Cruz de Tenerife – eine Route, die ursprünglich die AIDAnova fahren sollte.

Mit der AIDAstella und der AIDAprima will die Reederei den Betrieb Mitte Dezember von Palma de Mallorca beziehungsweise im Orient wieder aufnehmen. Die AIDAstella soll Hafenstopps in Barcelona, Livorno, Marseille und Civitavecchia machen. Die AIDAprima startet von Dubai aus mit Stopps in Abu Dhabi und Muskat im Oman.

Alle weiteren, in Zeiten vor Covid-19 geplanten Reisen hat AIDA dagegen vor einigen Tagen langfristig abgesagt, teils bis in den März 2021 hinein. In Aussicht gestellt hat AIDA allerdings neue Nordland-Kreuzfahrten, möglicherweise schon Anfang des kommenden Jahres.

„Enough is enough“: Reedereien und Miami-Dade County fordern konkrete Maßnahmen für einen Neustart der Kreuzfahrt in den USA

17. September 2020

Den großen Kreuzfahrt-Reedereien platzt der Kragen: Mit einer „enough is enough“-Initiative fordern Sie von der US-Gesundheitsbehörde das Ende des pauschalen Kreuzfahrt-Verbots und die Aufnahme von Gesprächen über die Regeln eines Neustarts. Die beiden Senatoren von Florida bringen einen Gesetzesentwurf im US-Kongress ein, der einen zügigen Neustart der Kreuzfahrt in den USA ermöglichen soll.

Die großen, in den USA aktiven Kreuzfahrt-Reedereien und das County Miami-Dade, in dem der weltweit größte Kreuzfahrthafen liegt, gehen in die Offensive: Mit einer gemeinsamen „enough is enough“-Erklärung fordern Carnival Corp, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line Holdings, Royal Caribbean Group und Miami-Dade County Commissioner ein Ende des Kreuzfahrtverbots.

Der Miami Herald zitiert Commissioner Rebeca Sosa mit den Worten, es sei nicht fair, dass die Gesundheitsbehörde CDC der Kreuzfahrtindustrie keine Aufmerksamkeit schenke und nicht mit ihr kommuniziere. Seit die Kreuzfahrtgesellschaften der CDC Pläne unterbreitet hätten, wie die Verbreitung von COVID-19 unter der Besatzung Mitte April eingedämmt werden könne, seien bis Ende Juli 14 Wochen vergangen, bis diese Pläne hätten umgesetzt werden können.

In Hinblick auf die Neustart-Planungen sagte Sosa: „Wir können nicht weitere 14 Wochen warten.“ Sosa ist Vorsitzende der Ausschüsse für Reise- und Hafen-Angelegenheiten in Miami-Dade.

„Alles, worum wir bitten, ist die Gelegenheit, zu zeigen, dass wir dies sehr, sehr ernst nehmen.“

Die Website Cruise.blog zitiert NCLHs President und CEO Frank Del Rio: „Alles, worum wir bitten, ist die Gelegenheit, zu zeigen, dass wir dies sehr, sehr ernst nehmen. Die Gesundheit, die Sicherheit, das ist seit jeher das Rückgrat unserer Branche.“

„Genug ist genug“, ergänzt Del Rio. Der Shutdown dauere nun schon sechs Monate an. Die Fluggesellschaften dürften fliegen und es sei „skrupellos, was mit der Kreuzfahrtindustrie passiert ist“. Die Kreuzfahrtindustrie habe schon zu lange geschwiegen. Jetzt sei es an der Zeit, die CDC wissen zu lassen, dass die Reedereien von der Wirksamkeit ihrer Infektionsschutz-Konzepte überzeugt seien.

Die Reedereien betonen, dass sie alles für Infektionsschutz und Sicherheit der Passagiere tun wollen. Sie fordern von der CDC jedoch, sich endlich mit den Konzepten und Planungen auseinanderzusetzen und mit der Kreuzfahrt-Industrie zu kommunizieren, um einen sicheren Neustart zu ermöglichen. Sie führen insbesondere auch die bislang positiven Erfahrungen beim Neustart der Kreuzfahrt in Europa auch mit großen Schiffen an.

„Set Sail Safely“-Gesetz der Senatoren aus Florida

Die beiden republikanischen Senatoren Marco Rubio und Rick Scott haben indes einen Gesetzesentwurf im US-Kongress mit dem Namen „Set Sail Safely Act“ eingebracht. Cruise Industry News zufolge würde das Gesetz die zuständigen Bundesbehörden einschließlich der CDC unter Leitung des US-Ministeriums für Homeland Security verpflichten, zusammen mit Interessenvertretern aus der Privatwirtschaft einen Plan für die sichere Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs zu entwickeln.

Aufbegehren kommt nach monatelangem Stillstand

Die Initiativen kommen nach monatelangem Stillstand mit einem Nerven aufreibendem Kleinkrieg zwischen den Reedereien und der Gesundheitsbehörde CDC, begleitet von der ungewöhnlich aggressiven Berichterstattung der großen Lokalzeitung Miami Herald.

Bei dem Streit mit der CDC geht es einerseits um die immer noch nicht vollständig abgeschlossene Rückführung von Crewmitgliedern, die nach dem Shutdown im März nicht mehr nach Hause reisen konnten. Andererseits versuchen die Reedereien teils schon seit vielen Wochen, die CDC dazu zu bewegen, mit den Reedereien über einen möglichen Neustart auch nur zu reden und deren längst erarbeitete Hygienekonzepte zu bearbeiten und gegebenenfalls zu genehmigen.

Die CDC hatte zuletzt am 16. Juli ihre „No Sail Order“ für Kreuzfahrtschiffe von US-amerikanischen Häfen aus bis 30. September 2020 verlängert. Die gilt für alle Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 249 Menschen an Bord. Die im Branchenverband Clia vertretenen Reedereien hatten sich darüber hinausgehend zu einer Kreuzfahrtpause bis 31. Oktober bekannt.

Kreative Routenänderungen für Flusskreuzfahrtschiffe nach Reisewarnungen für Amsterdam und Wien

18. September 2020

Neue Reisewarnungen des deutschen Auswärtigen Amtes bringen die Flusskreuzfahrt auf Rhein und Donau in Bedrängnis. Die Reedereien reagieren mit veränderten Fahrtrouten, Panoramafahrten und kreativen Notlösungen wie etwa Stadtrundfahrten ohne Verlassen des Busses.

Am 16. September hat das Auswärtige Amt neue Covid-19-Risikogebiete benannt und entsprechende Reisewarnungen ausgesprochen. Dazu gehören für die Flusskreuzfahrt so wichtige Städte wie Rotterdam und Amsterdam für Rhein-Kreuzfahrten sowie Budapest und Wien für Donau-Reisen, wobei Ungarn ohnehin bereits seit 1. September für zunächst vier Wochen seine Grenzen für ausländische Touristen geschlossen hat.

Die Flusskreuzfahrt-Anbieter reagieren flexibel auf die extrem kurzfristigen, neuen Beschränkungen und ändern ihre Pläne. Kreuzfahrt-Absagen erzwingt die Ausweitung der Risikogebiete aber lediglich in Frankreich. Wir haben bei Flusskreuzfahrt-Reederei nachgefragt, wie sie auf die veränderten Bedingungen reagieren. Antworten haben wir bislang von E-Hoi / Ama Waterways, A-Rosa und Viva Cruises bekommen, die zeigen, wie selbst so kurzfristig recht gute Alternativen umsetzbar sind.

Amakristina verlässt Amsterdam rechtzeitig

Die von E-Hoi vermarktete Amakristina hatte am 16. September abends Amsterdam fast fluchtartig verlassen, wo eigentlich ein Aufenthalt über Nacht geplant war. So stellte Ama Waterways sicher, dass die Passagiere in Deutschland nicht die Bedingungen für Rückkehrer aus einem Risikogebiet erfüllen müssen.

Die in den Niederlanden zugestiegenen Passagiere werden allerdings am Ende ihrer Reise auf dem Landweg nach Hause zurückkehren müssen, denn Amsterdam und Rotterdam wird die Amakristina zunächst nicht wieder anlaufen können. Der jetzt angepasste Nord-Route des Schiffs wird laut E-Hoi in Köln oder Düsseldorf enden.

A-Rosa mit Panoramafahrten in Rotterdam und Amsterdam

A-Rosa macht in den beiden Risikogebieten lediglich Panoramafahrten durch Rotterdam und Amsterdam ohne Landgang und läuft stattdessen Middelburg oder Lelystad am IJsselmeer an.

Auf der Donau fährt A-Rosa als Alternative zu Wien jetzt außerhalb des Risikogebietes dort die Orte Tulln oder Korneuburg an. Wien können die Passagiere immerhin per Bus im Rahmen einer Stadtrundfahrt ohne Ausstieg besichtigen. Außerdem warte man derzeit auf eine Genehmigung der ungarischen Behörden, in Budapest eine Panoramafahrt auf der Donau mit dem Flusskreuzfahrtschiff ohne Landgang durchführen zu können. Bis dahin dienen Dürnstein und das im Nationalpark Donau-Auen gelegene Hainburg als Alternativhäfen.

Auf dem Douro wird laut A-Rosa derzeit kein Landausflug nach Salamanca in Spanien angeboten, die übrige Reise könne aber wie geplant stattfinden. Einzig auf Rhône und Saône in Frankreich musste die anstehende Kreuzfahrt mit Startdatum 26. September wegen der Ausweisung neuer Risikogebiete abgesagt werden.

A-Rosa rechnet aktuell damit, dass sich die Situation aufgrund der getroffenen Maßnahmen schnell beruhigen wird und die genannten Destinationen ab Oktober wieder regulär angelaufen werden können.

Viva Cruises mit Alternativ-Häfen

Viva Cruises gibt lediglich allgemein an, generell nicht in Risikogebieten mit Reisewarnung anzulegen. Vorerst für die kommenden beiden Reisen der Treasures am 21. September und 1. Oktober werden beispielsweise Utrecht, Kampen und Arnhem angelaufen statt Rotterdam und des zweitägigen Aufenthalts in Amsterdam.

„Unsere Erfahrung zeigt: Gäste möchten reisen und die Nachfrage ist groß, daher nehmen sie kurzfristige Routenänderungen, die durch die aktuelle Situation eventuell nötig sein können, auch eher in Kauf“, kommentiert Andrea Kruse, COO VIVA Cruises, die Situation.

Wie MSC seine Passagiere und Crew auf der MSC Grandiosa vor Covid-19 schützt – ein Erfahrungsbericht

25. September 2020 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Eine Hochsee-Kreuzfahrt auf einem großen Schiff in Zeiten von Covid-19: Wie funktioniert das? Fühlt sich das überhaupt wie ein richtiger Kreuzfahrt-Urlaub an? Oder sind die Infektionsschutz-Maßnahmen eine Spaßbremse? Ich habe mir das an Bord der MSC Grandiosa genau angesehen und dabei einige positive Überraschungen erlebt.

Vorweggenommen: Das Konzept von MSC funktioniert sehr gut und zwar nicht nur als coronabedingte Notlösung. Bis auf die offensichtlichen Dinge wie Gesichtsmasken sowie ein paar kleinere Einschränkungen habe ich meine Kurzreise auf der MSC Grandiosa als ziemlich normale Kreuzfahrt erlebt.

Eine gewisse Rolle spielt dabei auch die deutlich geringere Passagierzahl: Die maximale Auslastung liegt nach MSC-Definition bei 70 Prozent, auf dieser Reise waren es lediglich rund 1.200 Passagiere bei einer Kapazität von 4.842, was nur etwa 25 Prozent der Belegung entspricht.

Wie ich zu diesem positiven Fazit gekommen bin, ist alles andere als einfach zu erklären. Es ist einer der anspruchsvollsten Berichte, die ich je schreiben musste. Mir muss dabei gelingen, einiges zu vermitteln, was ich bis vor der Reise selbst nicht so richtig glauben konnte. Hinzu kommt, dass sich einige wichtige Aspekte nicht in klaren Fakten widerspiegeln, sondern auf Beobachtung und Interpretation beruhen.

Update: Neue Informationen und Erfahrungen mit der Coronaschutz-Situation haben wir nach unserer Reise mit der MSC Seashore im September 2021 zusammengefasst: „**Update zum Infektionsschutz-Konzept bei MSC Cruises**“.

Wenn Sie also an irgendeinem Punkt denken: „So ein Quatsch, das kann doch gar nicht funktionieren“, möchte ich Sie ermuntern, dennoch weiterzulesen.

Ein komplexes Infektionsschutz-System, das vom Zusammenspiel vieler Details lebt

Grundsätzliche halte ich es für wichtig, die folgenden fünf Aspekte zu berücksichtigen, wenn man sich ein Bild zur Sicherheit einer Kreuzfahrt-Reise machen will.

1. **Sicherheit entsteht durch ein gut abgestimmtes Zusammenspiel einer Vielzahl von Maßnahmen und Regeln.** Einzelne Aspekte mögen für sich betrachtet wenig wirkungsvoll sein, sie entfalten zusammengekommen aber einen hohen Schutz. Absolute Sicherheit gibt es weder auf einem Kreuzfahrtschiff, noch irgendwo an Land.
2. Die auf einer Kreuzfahrt erzeugte, kontrollierte, geschützte und in sich abgeschlossene Umgebung, bietet deutlich **mehr Sicherheit als die meisten Alltagssituationen und öffentlichen Umgebungen an Land**, wo all die Schutzmaßnahmen, Tests und Nachverfolgungsmöglichkeiten nicht oder nur sehr eingeschränkt gegeben sind.
3. **Die Passagiere tragen eine hohe Mitverantwortung und werden dem auch gerecht.** Letztere Beobachtung ist eine der positiven Überraschungen auf meiner Reise. Die Passagiere sind sich stillschweigend darüber einig, dass man ein gemeinsames Ziel hat, für das es sich lohnt, die Regeln einzuhalten.
4. **Die Crew ist äußerst motiviert und beeindruckend diszipliniert**, denn sie weiß: Vom Gelingen des Infektionsschutzkonzepts hängen direkt ihre Arbeitsplätze und auch ihre eigene Gesundheit ab.
5. **Der Erfolg gibt dem MSC-Konzept bislang Recht.** Seit Mitte Juli fährt die MSC Grandiosa ohne Zwischenfälle, was deutlich für das grundsätzliche Funktionieren des Konzepts spricht.

Update: Seit Anfang 2021 führt MSC einen Coronatest für alle Passagiere während der Reise durch. Crew-Mitglieder werden alle sieben Tage getestet.

Impressionen von der MSC Grandiosa

Vorausschicken möchte ich zunächst aber ein paar Impressionen von meiner kurzen Kreuzfahrt auf der MSC Grandiosa von Civitavecchia über Neapel nach Palermo. Denn solche Bilder und Emotionen sind der Grund, warum es sich lohnt, die Einschränkungen und Neuerungen der Infektionsschutzmaßnahmen in Kauf zu nehmen ...

Maskenpflicht: dort wo Abstände nicht eingehalten werden können

Die Regeln zur Maskenpflicht zeigen recht deutlich, wie anspruchsvoll es ist, ein Infektionsschutzkonzept zu entwickeln, das auf einem großen Kreuzfahrtschiff auch in der Praxis funktioniert – und eben nicht nur gut klingt.

Auf den ersten Blick ist die Masken-Regelung von MSC etwas schwammig formuliert: Masken-Pflicht gilt überall dort, wo ausreichende Abstände nicht eingehalten werden können. Das gilt im Freien wie in den öffentlichen Innenräumen, aber nicht am Sitzplatz in Restaurants, Bars und Lounges und auf Sonnenliegen. Dort ist eh ausreichend Abstand vorgesehen.

Diese eher unpräzise Masken-Regel erweist sich in der Praxis erstaunlicherweise als sehr effektiv. Denn sie bezieht die Passagiere in die Verantwortung mit ein, statt Vorschriften zu

machen. Statt Situationen entstehen zu lassen, die unsinnig sind und damit automatisch eine gewisse innere Rebellion und Distanzierung auslösen, gibt diese Regelung den Passagieren einen eigenen, wenn auch kleinen Entscheidungsspielraum.

Meiner Beobachtung nach funktioniert das auf der MSC Grandiosa beeindruckend gut. Viele tragen Maske selbst auf den Außendecks durchgehend. Letztlich ist es nämlich viel bequemer, die Maske nicht situationsabhängig ständig auf- und abzusetzen. Und wenn einem niemand vermeintlich absurde Vorschriften macht, muss man auch nicht aus Prinzip dagegen rebellieren. Sondern kann ohne inneren Gesichtsverlust auch mal mehr tun, als unbedingt erforderlich wäre.

Maske auch in Innenräumen mal abnehmen

Die Regel ermöglicht je nach Situation, die Maske selbst in Innenräumen abzulegen. Etwa wenn ich morgens um 6:30 Uhr völlig alleine unterwegs bin. Eine Beobachtung bei der Live-Musik-Show in der Carousel Lounge um 22:45 Uhr mit nur knapp 50 Zuschauern, mit großen Abständen zueinander sitzen, veranschaulicht, wie gut das funktioniert: Einige tragen bereits Maske, andere nicht. Als dann mehr Zuschauer kommen und sich in deren Nähe setzen, ziehen sie sofort die Maske auf. Das läuft also sehr rücksichtsvoll und achtsam ab.

Die Crew tritt übrigens nicht als Maskenpolizei auf. Nicht jede unter der Nase hängende Maske wird sofort angemahnt. Andererseits bekommen Passagiere konsequent einen freundlichen Hinweis, wenn es mal enger zugeht, wie bei der „White Night“-Party am Pooldeck oder der „Flower-Glory“-Party, die wegen unangenehmem Wetter auf der Promenade statt am Pooldeck stattfand.

Entscheidend bei meinen Beobachtungen ist allerdings: Erinnerungen an die Maskenpflicht sind ohnehin kaum nötig. Denn nahezu alle halten sich konsequent an die Regeln und die ganz wenigen, die es mal nicht tun, machen es nicht absichtlich, sondern eher aus Nachlässigkeit oder Vergesslichkeit.

Crew mit FFP2-Masken

Die Crew trägt durchgehend, konsequent und überall am Schiff FFP2-Masken ohne Ventil. Das sind anstrengende Arbeitsbedingungen, bringen aber ein hohes Maß an Sicherheit, vor allem auch für die Crew selbst. Ein Crew-Mitglied aus den Philippinen sagte mir, es sei zwar etwas anstrengend, die Maske den ganzen Tag zu tragen. Aber er sei so dankbar dafür, dass er wieder einen Job hat und seine Familie zu Hause ernähren kann, dass er das dafür gerne in Kauf nimmt.

Wirklich beeindruckt hat mich die Konsequenz, mit der sämtliche Crew-Mitglieder, die ich gesehen habe, die Maske immer und ohne Schummeln tragen – selbst wenn sie morgens einsam das Pooldeck für den Tag vorbereitet, Sonnenliegen aufstellen, putzen und weit und breit kein Passagier zu sehen ist. Das schafft Vertrauen.

Jedes Crew-Mitglied absolviert übrigens zweimal monatlich einen PCR-Test sowie zusätzliche Antigentests. Bevor sie neu aufs Schiff kommen, ist ein PCR-Test im Heimatland und vor der Einschiffung nötig, dem in jedem Fall eine 14tägige Quarantänephase an Bord mit einem abschließenden, erneuten PCR-Test.

Landausflüge nur in der Gruppe

Individuelle Landgänge sind derzeit nicht möglich, Bei den über MSC gebuchten Ausflügen dürfen sich die Passagiere nicht von ihrer Gruppe entfernen, wenn sie nicht riskieren wollen, nicht mehr zurück aufs Schiff zu dürfen.

Wie sich diese Landausflüge anfühlen würden, konnte ich mir vor der Kreuzfahrt mit der MSC Grandiosa nur schwer vorstellen.

Die wichtigste Erkenntnis: Es fühlt sich beinahe wie ein ganz normaler, geführter Landausflug an. Der Zwang, „bei der Gruppe bleiben“ bedeutet nicht, dass man sich quasi nur wie in der Schule in Zweierreihen händchenhaltend bewegen darf. Nur auf Extratouren muss man eben verzichten.

Es gibt keine Freizeit zum Shopping. Je nach Sichtweise kann man das sogar als Vorteil sehen. Allerdings sind auch schnell mal nebenbei gekaufte Souvenirs oder eine Tüte Eiscreme vom Straßenverkäufer nicht möglich.

Die Aussagekraft meiner Erfahrungen ist insofern etwas eingeschränkt, als ich auf genau einem Landausflug war. Der allerdings war unter dem neuen Ausflugskonzept durchaus anspruchsvoll, weil er eine Fahrt mit einer Schnellfähre von Neapel nach Capri enthielt, Bus-Transfer auf Capri, Führung zu Fuß durch enge Gassen, ein Museumsbesuch, ein Aussichtspunkt und ein Mittagessen im Restaurant auf der Insel.

Die große Schnellfähre nach Capri war exklusiv für MSC-Ausflugsgruppen von rund insgesamt 100 Passagieren reserviert. Zur Besichtigung der Axel-Munthe-Villa gab es einen exklusiven Zeitrahmen, in dem ausschließlich MSC-Gruppen ins Museum durften. Am Aussichtspunkt in den Augustus-Gärten gab es eine Viertelstunde Freizeit unter der Maßgabe, den Bereich der Aussichtsterrassen nicht zu verlassen.

Bedingt durch die engen Straßen und daher sehr kleinen Busse auf Capri ging es lediglich im Transferbus von der Marina Grande nach Anacapri, Capri und zurück zur Marina eng und ohne Abstände zu. Allerdings waren alle Fenster des Busses offen.

Insgesamt versucht MCS also, den Kontakt mit Personen außerhalb des geschlossenen und kontrollierten Kreises vom Schiff auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Das gelingt recht gut, ohne dass die Passagiere sich übermäßig eingeeengt fühlen.

Weil ich in der Vergangenheit die etwas chaotische Organisation bei geführten Landausflügen kritisiert habe, sei hier auch angemerkt: Das hat sich komplett geändert. Die Abläufe funktionieren, der Ausflug begann pünktlich, Informationen waren klar und präzise. Bei den meisten anderen Reedereien wäre das keine Erwähnung wert, für MSC jedoch ist es ein großer, positiver Schritt.

Check-in und Einschiffung mit Coronatest

Ein heikler Moment ist die Einschiffung auf die MSC Grandiosa. Denn alles hängt davon ab, ob der Coronatest negativ ausfällt. Check-in und Einschiffung sind strukturiert und gut organisiert.

MSC führt einen Antigen-Test durch, der ähnlich zuverlässig ist wie ein PCR-Test, jedoch deutlich kostengünstiger ist und im Testgerät nur 30 Minuten benötigt.

Zusätzlich verlangt MSC die Vorlage eines negativen PCR-Testergebnisses vor Abreise für Passagiere aus (von MSC definierten) Risikogebieten. Zum aktuellen Zeitpunkt (25. September 2020) sind das Spanien und Frankreich.

Hilfreich für einen zügigen Ablauf der Tests bei der Einschiffung: Passagier-Zustieg auf die MSC Grandiosa ist in jedem der angelaufenen Häfen möglich, nicht nur in einem einzigen Passagierwechselhafen. Das entzerrt die Abläufe, macht sinnvolle Wartezeiten auf die Testergebnisse möglich und überfordert das System nicht. Außerdem bekommt jeder Passagier beim Online-Check-in eine feste Einstiegszeit zugewiesen.

Das Labor an Bord der MSC Grandiosa hat zehn Testgeräte, die jeweils 24 Proben testen können. Pro 30 Minuten sind also 240 Tests durchführbar.

Was passiert, wenn der Antigen-Test positiv ausfällt?

Fällt ein Antigen-Test positiv aus, kommt der Passagier sowie alle engeren Kontaktpersonen zunächst in einen Isolierbereich im Terminal. Betroffen sind sinnvollerweise also auch Personen, die beispielsweise im selben Taxi oder im selben Bus angereist sind und sich dabei angesteckt haben könnten. Die positiv getestete Person wird erneut, diesmal nach dem PCR-Verfahren getestet. Je nach Situation und Anforderungen der lokalen Gesundheitsbehörden kann dieser Test sehr schnell in einem Gerät an Bord der MSC Grandiosa ausgewertet werden (Ergebnis in weniger als einer Stunde) oder geht in ein Labor an Land (Ergebnis in drei bis vier Stunden).

Bestätigt sich das positive Testergebnis, ist ein Boarding für den Patienten sowie seiner Kontaktpersonen nicht möglich und die lokalen Gesundheitsbehörden entscheiden über den weiteren Verlauf. Bei eigener PKW-Anreise dürfte beispielsweise eine Heimreise gestattet werden, bei Fluganreise wird zunächst eine lokale Unterbringung in Quarantäne nötig sein. Die Kosten dafür trägt die Versicherung, die jeder MSC-Passagier automatisch mit der Buchung anschließt.

Falls der PCR-Nachtest negativ sein sollte, ist die Einschiffung möglich – je nach Situation ist das Schiff dann allerdings schon ausgelaufen, sodass eine Nachreise in den nächsten Hafen auf dem Landweg auf Kosten von MSC beziehungsweise der Versicherung unvermeidlich ist.

Tipp: Möglichst nicht in einer Gruppe anreisen, sondern individuell, ob im Flugzeug oder PKW. Denn ist ein Gruppenmitglied beim Antigen- und folgendem PCR-Test positiv, ist ein Boarding für alle Kontaktpersonen nicht möglich, wenn das Ansteckungsrisiko zu hoch war.

Nachverfolgung von Infektionen

Die MSC Grandiosa hat einen großen Vorteil bei der Nachverfolgung von Infektionsketten, sollte es trotz aller Maßnahmen dazu kommen. Denn das neueste Schiff der Flotte ist mit einem umfangreichen System zum Tracken von Passagieren ausgestattet – ursprünglich zum Beispiel für Funktionen wie die Suche von Eltern nach ihren Kindern oder zum Lokalisieren von Freunden und Verwandten an Bord gedacht.

Jeder Passagier erhält bei der Einschiffung ein Armband, über das die Bewegungen an Bord aufgezeichnet werden. Aber die Armbänder sind auch selbst aktiv und zeichnen alle Begegnungen mit anderen Passagieren auf. Wie bei der Corona-Warn-App gilt ein Kontakt von 15 Minuten und mehr bei einem Abstand von weniger als 1,5 Meter bei der Nachverfolgung von Infektionsketten als relevant.

Weil die Armbänder diese Daten auch während der geführten Landgänge registriert und später am Schiff ins System übertragen, ist die Kontaktverfolgung lückenlos. Das hilft im Falle einer Infektion an Bord auch, die lokalen Behörden davon zu überzeugen, dass ein Ausbruch komplett unter Kontrolle ist und alle Kontaktpersonen identifiziert sind.

Kann es wieder passieren, dass ein komplettes Schiff unter Quarantäne gestellt wird?

Ist ein kompletter Lockdown eines Schiffs, also eine Situation wie bei der Diamond Princess im März in Japan, wieder möglich? Gänzlich auszuschließen ist das nicht, aber extrem unwahrscheinlich. Denn einen Lockdown würde es potenziell nur geben, wenn die Infektionen an Bord außer Kontrolle geraten würden. Das ist angesichts des feinmaschigen Schutz- und Kontrollsystems schwer vorstellbar.

Entscheidend ist, dass Infektionsketten nachvollzogen werden können und die lokalen Gesundheitsbehörden davonausgehen können, dass die Infektionen eingedämmt sind. Das wird gelingen, weil über die aktiven Armbänder aller Passagiere jeder einzelne Kontakt zum Infizierten selbst während der geschlossenen Landausflüge möglich ist.

Auch die Videoüberwachung kann anhand der Ortungsfunktion des Armband an Bord weitere Erkenntnisse bringt, weil sich damit sogar optisch klären lässt, wie intensiv ein Kontakt gegebenfalls war.

Klimaanlage und Frischluft

Klimaanlagen stehen zu Unrecht pauschal im Ruf, die Verbreitung von Covid-19 zu fördern. Der schlechte Ruf basiert auf einer Pauschalisierung, die fälschlicherweise auch Anlagen als „Klimaanlage“ bezeichnen, die im Wesentlichen nur Luft umwälzt und damit tatsächlich die Aerosole weiträumig verteilen und über die Zeit anreichert.

Um diesen Anreicherungs- und Umwälzungsprozess zu vermeiden, tauschen richtige Klimaanlagen – wie eben auf Kreuzfahrtschiffen – die Luft aus und filtern zusätzlich die einströmende Luft. Auf der MSC Grandiosa wird über die Klimaanlage 100 Prozent gefilterte Frischluft zugeführt. Das kostet mehr Energie als einen Teil der bereits zuvor gekühlten Luft lediglich umzuwälzen, bringt aber eine viel höhere Sicherheit. Die zugeführte Frischluft verdünnt also ständig die Aerosol-Konzentration.

Und auch in den Kabinen wird ausschließlich Frischluft zugeführt. Eine Vermischung mit Luft beispielsweise aus Nachbarkabinen findet dabei laut MSC nicht statt.

FAQ und noch mehr Details

Die wichtigsten Fragen und weitere Details haben wir in der folgenden Bilderstrecke zusammengestellt. Bitte fragen Sie gerne in den Kommentaren zu diesem Beitrag nach, wenn Sie weitere Fragen haben.

Kleine Fragezeichen ...

Insgesamt wirkt das Infektionsschutzkonzept von MSC sehr überzeugend. Die Umsetzung ist effizient und sehr gut organisiert. Lediglich drei Aspekte sind mir aufgefallen, hinter die ich ein Fragezeichen setzen würde – allerdings in dem Wissen, dass es sich teils um Momentaufnahmen handelt, andererseits der bisherige Erfolg des Konzepts dafür spricht, dass es dennoch klappt.

Whirlpools – die Zahl der Personen in den Whirlpools ist zwar begrenzt und durch deutliche Schilder ersichtlich. Durchgesetzt wurde das meiner Beobachtung nach aber nicht. Allerdings sind die Whirlpools auch im Freien mit eher geringem Risiko. Und es ist für mich auch nicht erkennbar gewesen, ob die Personen in den Whirlpools zu einer Familie oder Gruppe gehören.

Partys – finden zwar unter ziemlich konsequenter Beachtung der Maskenpflicht statt und immerhin kleinere Abstände werden zumeist eingehalten. Crew achtet auf sympathische Weise darauf, dass unter die Nase gerutschte Masken schnell wieder über die Nase hochrutschen. Die „White Night“ fand im Freien am Pooldeck statt die „Flower-Glory“-Party wurde wegen unangenehmem Wetter auf die Promenade verlegt.

Diese Partys gehen sicherlich an die Grenzen des Vertretbaren. Ich persönlich würde von einer Teilnahme eher Abstand nehmen.

Masken-Typ – Es gibt keine Vorgabe, welche Arten von Mund-Nasen-Schutz akzeptiert sind. Sehr vereinzelt sieht man daher auch Mini-Plastik-Schilde – diese Dinger, die mit Mühe von Kinn bis Nasenspitze reichen. In den knapp 40 Stunden, die ich an Bord war, habe ich exakt drei Passagiere mit solchen Masken gesehen, zwei davon im Freien. Die Mehrzahl trägt jedoch die von MSC täglich in die Kabine gelieferten, medizinischen Papiermasken, viele haben auch eigene Stoffmasken. FFP2 sieht man bei Passagieren nur sehr vereinzelt.

Mein Fazit

Ich will niemanden überreden, jetzt eine Kreuzfahrt zu machen – das ist eine Entscheidung, die jeder für sich treffen muss. Aber wer sich dagegen entscheidet, sollte sich nicht selbst den Spaß einer Kreuzfahrt verderben, weil er sich aufgrund von falschen Annahmen davor fürchtet.

Wer annimmt, er könne an Bord die Regeln in Frage stellen und bis übers Limit hinaus ausreizen, sollte dagegen besser keine Kreuzfahrt buchen, denn er wird keine Freude daran haben.

MSC gibt seinen Kunden sehr geschickt eine große Mitverantwortung für den Gesamterfolg und schafft keine Atmosphäre von Befehlen und sturer Prinzipienreiterei, gegen die man den Drang zu Auflehnung verspüren würde. Hinzu kommt exzellente Vorbildfunktion der Crew mit konsequentem und ausnahmslosem Tragen von FFP2-Masken.

Das ist ein sehr kluger Ansatz, vor allem auch auf längere Frist betrachtet, denn er erzeugt Konsens zwischen Crew und Passagieren statt ein Regime von Befehlen und Befehlsbefolgung. Das ist eine der sehr positiven Überraschungen, die ich an Bord der MSC Grandiosa erlebt habe. Es ist schwer in Fakten zu fassen aber offenbar Kernpunkt eines sehr gut durchdachten Konzepts.

Dafür lohnt es sich, Maske zu tragen ...

Beeindruckend finde ich, dass vor allem das in Deutschland an Land so heftig diskutierte und umstrittene Thema „Maske tragen“ an Bord weit in den Hintergrund rückt. Jeder trägt die Maske, meist auch über das vorgeschriebene Mindestmaß hinaus und genießt den Urlaub, statt sich am Masken-Thema aufzureiben. Dieses Thema ist einfach überhaupt nicht mehr wichtig, wenn man erst einmal an Bord ist und eine wunderschöne Kreuzfahrt erlebt.

Sind Kreuzfahrten absolut sicher?

Sind wir ehrlich: Auch das beste Konzept kann Infektionen nicht absolut ausschließen. Nicht an Land und nicht auf einem Kreuzfahrtschiff. Die statistische Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass es irgendwann einen Fall auf einem Schiff geben wird. Als Argument für den Stopp aller Kreuzfahrten ist das dennoch untauglich.

Es wird darauf ankommen, ob auch dann die Konzepte der Reedereien funktionieren, die Ansteckung also schnell erkannt und eingedämmt wird und die Kontakt-Nachverfolgung klappt. Genau wie an Land eben auch.

Die Chancen für ein Funktionieren des Systems – davon bin ich nach meinen Erfahrungen auf der MSC Grandiosa überzeugt – stehen an Bord eines Kreuzfahrtschiffs sogar deutlich besser als an Land. Denn hier ist alles engmaschig kontrolliert und koordiniert. Datenschützer mögen da aufstöhnen, aber in Hinblick auf eine Covid-19-Eindämmung ist das ein großer Vorteil.

Die Dankbarkeit der Crew ...

Für mich am emotionalsten auf dieser kurzen Reise mit der MSC Grandiosa: Man spürt überall die große Dankbarkeit der Crew-Mitglieder dafür, dass sie wieder einen Job haben, arbeiten und Geld verdienen dürfen.

Der Service ist herzlich und ich habe selten beim Abschied ein so ehrlich gemeintes „Danke und kommen Sie bald wieder“ gehört wie jetzt auf der MSC Grandiosa.

Die Kreuzfahrt – das sind eben nicht nur milliardenschwere Unternehmen, es sind vor allem auch Menschen. Allein schon für sie lohnt es sich, den erhöhten Aufwand und die letztlich doch relativ kleinen Einschränkungen auf sich zu nehmen, um ihnen ihr Auskommen zu erhalten oder wieder neu zu ermöglichen.

Konkrete Infektionsschutz-Konzepte: Erste Schritte für einen Neustart der Kreuzfahrt in den USA

27. September 2020

In den USA rückt der vorsichtige Neustart der Kreuzfahrt einen Schritt näher. Der Branchenverband Clia hat einen konkreten Rahmen für Infektionsschutzmaßnahmen beschlossen. Eine sehr detaillierte Experten-Empfehlung für alle Details eines Neustarts in Covid-19-Zeiten kommt von den beiden Kreuzfahrt-Unternehmen Royal Caribbean Group und Norwegian Cruise Line Holdings.

Nach monatelangem, faktischem Stillstand kommt Bewegung in die Neustartplanung für die Kreuzfahrt in den USA. Zwar hatten die Reedereien an Konzepten gearbeitet, waren damit aber bei der US-Gesundheitsbehörde CDC bislang auf taube Ohren gestoßen. Zuletzt hatten die vier größten Kreuzfahrtunternehmen Carnival Corp., Royal Caribbean Group, Norwegian Cruise Line Holdings und MSC Cruises mit einer gemeinsamen „enough is enough“-Initiative die CDC aufgefordert, sich ernsthaft mit dem Neustart der Kreuzfahrt zu beschäftigen.

Vor einigen Wochen hat die CDC mit einem öffentlichen Informationsersuchen (RFI) in Bezug auf die sichere Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs begonnen, Wünsche und Konzepte aus der Gesellschaft und Wirtschaft einzuholen. Mehrere zehntausend Eingaben sollen in diesem Rahmen eingegangen sein, auch zahlreiche von Kreuzfahrt-Gegnern aus verschiedenen Bereichen. Kreuzfahrtgegner fordern unter anderem, dass der Kreuzfahrt-Neustart auch mit strengen Umweltauflagen verbunden sein sollte.

Gemeinsames Rahmenkonzept der Reedereien

Die Reedereien haben sich an dem RFI-Verfahren der CDC bereits jeweils einzeln beteiligt. In ihrem Branchenverband Clia haben sie nun auch ein gemeinsames Eckpunkteprogramm beschlossen und bei der CDC eingereicht.

Das Konzept der Clia bezieht sich explizit auf den schrittweisen Neustart der Kreuzfahrten in Nordamerika und der Karibik, insbesondere aber für Reisen, deren Fahrtroute US-Häfen beinhaltet und damit unter der Hoheit der CDC und deren aktuell noch bis zum 30. September geltenden „no sail order“ fallen.

Die einstimmig beschlossenen Kernelemente des Infektionsschutzplans lauten:

- Corona-Tests: 100%ige Prüfung von Passagieren und Besatzung auf COVID-19 vor der Einschiffung.
- Tragen von Masken: Masken-Pflicht für alle Passagiere und Besatzungsmitglieder an Bord und während der Ausflüge, wenn der physische Abstand nicht eingehalten werden kann.
- Abstand: Physische Distanzierung in Terminals, an Bord von Schiffen, auf Privatinseln und bei Landausflügen.

- Belüftung: Luftmanagement- und Belüftungsstrategien zur Erhöhung der Frischluft an Bord und, wo dies möglich ist, unter Verwendung verbesserter Filter und anderer Technologien zur Risikominimierung.
- Medizinische Einrichtungen und Pläne: auf das jeweilige Schiff zugeschnittene, risikobasierte Reaktionspläne, um den medizinischen Bedarf zu bewältigen, spezielle Kabinenkapazitäten für die Isolierung und andere betriebliche Maßnahmen sowie Vorabvereinbarungen mit privaten Anbietern für Quarantäne an Land, medizinische Einrichtungen und Krankentransport.
- Landausflüge: Landausflüge nur nach den von den Kreuzfahrtveranstaltern vorgeschriebenen Protokollen, wobei von allen Passagieren strikte Einhaltung verlangt wird und allen Passagieren, die sich nicht daran halten, das Wiedereinsteigen verweigert wird.

Die Clia macht indirekt auch deutlich, dass sie jetzt ein schnelles Handeln der Behörden erwarten: "Mit Unterstützung und Zustimmung der Aufsichtsbehörden und der Reiseziele könnten Kreuzfahrten noch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2020 beginnen."

Experten-Empfehlungen von Royal Caribbean und Norwegian

Sehr detailliert sind die Empfehlungen für ein Neustart-Konzept, das die beiden kooperierenden Kreuzfahrt-Unternehmen Royal Caribbean Group und Norwegian Cruise Line Holdings bei einem Experten-Gremium in Auftrag gegeben und jetzt vorgelegt haben.

Viele Elemente und Verfahren haben sich bei den in Europa teils schon seit vielen Wochen wieder aktiven Reedereien wie TUI Cruises, MSC, Costa, Hapag-Lloyd Cruises oder Ponant bereits bewährt und kommen in dem Konzept deckungsgleich vor. Mehr dazu in unserem ausführlichen Beitrag „Wie MSC seine Passagiere und Crew auf der MSC Grandiosa vor Covid-19 schützt – ein Erfahrungsbericht“.

Dennoch unterscheidet sich das Expertenpapier von RCG und NCLH bei einigen Aspekten oder enthält konkretere Vorgaben. So halten die Experten beispielsweise Face Shields als Mund-Nasen-Schutz für ungeeignet und raten, selbige nicht zu gestatten. Und Stoffmasken sollten aus mindestens zwei Lagen bestehen. Diese Punkte nehmen explizit auf die Empfehlungen der CDC Bezug.

Als sinnvoller Mindestabstand werden zwei Armlängen oder sechs Fuß (rund zwei Meter) genannt. Großzügiger gehen die Experten mit dem Ergebnis beim Fiebermessen um: Erst ab 38 Grad Celsius (100,4 Fahrenheit) empfehlen sie eine genauere Gesundheitsprüfung des betreffenden Passagiers.

Empfehlung für Crew-Einzelkabinen

Große Auswirkungen könnte eine eher unauffällige Empfehlung in dem Expertenpapier haben: Die Experten empfehlen die Unterbringung von Crew-Mitgliedern in Einzelkabinen „wo immer möglich“, um längeren, engen Kontakt von Crew-Mitgliedern untereinander zu vermeiden.

Lediglich auf sehr neuen Kreuzfahrtschiffen gibt es aber Crewunterkunft-Konzepte mit Einzelkabinen, bei denen sich zwei Kabinen lediglich das Badezimmer teilen. Für ältere Schiffe könnte das bedeuten, dass zumindest in der Anfangsphase die Zahl der

Crewmitglieder und damit indirekt auch der Passagiere sehr deutlich reduziert werden, um dieser Empfehlung gerecht werden zu können. Im Detail lassen sich die Auswirkungen aber nur jeweils spezifisch für die Gegebenheiten auf einem konkreten Schiff erfassen. Denkbar wäre auch die Nutzung von ohnehin wegen reduzierter Passagierkapazität frei bleibender Passagierkabinen für Teile der Crew.

Landausflüge wie in Europa nur in kontrollierter Umgebung

Deutlich kristallisiert sich heraus, dass der Neustart der Kreuzfahrt in den USA nur mit streng kontrollierten Landausflügen möglich sein wird. Schwerpunkte dabei sind, dass weder die lokale Bevölkerung gefährdet werden darf, noch Infektionen von Passagieren an Bord getragen werden dürfen.

Landausflüge sollen demnach nur in einem Rahmen stattfinden dürfen, in dem dasselbe Schutzniveau gewährleistet ist wie an Bord der Schiffe. Das deckt sich auch mit den Beschlüssen der Clia. Privatinseln der Reedereien werden in diesem Zusammenhang ausdrücklich als Möglichkeit erwähnt.

Knackpunkt Corona-Test

Während sich die US-Reedereien beim Neustart an den Erfahrungen der Europäer orientieren können, ist das Testen der Passagiere vor Beginn der Kreuzfahrt in den USA ein derzeit noch eine große Herausforderung. Denn anders als in Europa gibt es in den USA nach wie vor keine für die Reedereien sinnvoll nutzbare Infrastruktur für Antigen- oder PCR-Tests.

Und so bleibt denn auch die offenbar an dieser Realität orientierte Expertenempfehlung hinter den in Europa bereits praktizierten Verfahren zurück. Dem Konzept zufolge sollen Coronatests bis zu fünf Tage vor Beginn der Reise durchgeführt werden – in Europa sind bei PCR-Tests drei Tage das definierte Limit. Die Expertenkommission empfiehlt allerdings zusätzlich einen zweiten Test direkt vor der Einschiffung durchzuführen – sofern und sobald das logistisch und technisch möglich ist. Lässt sich ein zweistufiger Test realisieren, wäre das allerdings ein höheres Sicherheitsniveau als derzeit in Europa.

Für die aktuell in Italien üblichen Antigen-Tests direkt vor der Einschiffung im Hafen ergibt sich für den Neustart in den USA eine weitere Herausforderung: Während bei den derzeitigen Kreuzfahrten von Costa und MSC der Zustieg von Passagieren in nahezu jedem angelaufenen Hafen möglich ist, das sogenannte Interporting, werden in den USA alle Passagiere im gleichen Hafen zusteigen müssen. Das erhöht erheblich die Zahl der Tests, die in einem sehr knappen Zeitrahmen durchgeführt werden müssen. Selbst wenn die Reedereien Fahrtrouten entwickeln, auf denen Interporting möglich wäre, würde der Passenger Vessel Service Act hier für zusätzliche Komplikationen sorgen.

Positive Covid-19-Tests auf der Mein Schiff 6 waren Fehlalarm

29. September 2020 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2020

Zunächst positive Covid-19-Tests auf der Mein Schiff 6 in Griechenland haben ein großes Medienecho erfahren. Inzwischen wurde auch von den griechischen Behörden bestätigt, dass es sich dabei um einen Fehllarm gehandelt hat. Zwei Nachtests der zwölf betroffenen Crewmitglieder sind laut TUI Cruises negativ ausgefallen, ein nochmaliger Test durch die griechischen Behörden hat im Laufe des Dienstags endgültig für Klarheit gesorgt.

Bei den regelmäßig durchgeführten PCR-Coronatests der Crew des Kreuzfahrtschiffs sind bei 150 getesteten Crewmitgliedern am Montag zwölf Tests positiv ausgefallen, wie TUI Cruises bestätigte. Alle zwölf Personen seien symptomlos gewesen. Crew auf Kreuzfahrtschiffen wird in regelmäßigem Turnus, typischerweise monatlich, auf Covid-19 getestet.

Nach den positiven Testergebnissen, die von einem Testlabor an Land ermittelt worden waren, hat TUI Cruises die betreffenden Crewmitglieder zunächst isoliert und im bordeigenen Labor einem PCR-Nachtest unterzogen. Offiziell bestätigte TUI Cruises bis Montagnachmittag, dass sechs dieser Tests negativ ausgefallen seien, auf die übrigen Ergebnisse warte man noch. Alle zwölf Nachtests seien inzwischen aber negativ. TUI Cruises hat ebenfalls bestätigt, dass auch 24 weitere Crewmitglieder, die als Kontaktpersonen der Gruppe 1 gelten, isoliert wurden. Der Antigen Test bei diesen Kontaktpersonen war ebenfalls bei allen negativ.

Zunächst war unklar, ob die Mein Schiff 6 nach Heraklion zurückkehren muss oder die Fahrt nach Piräus fortsetzen darf. Inzwischen ist die Mein Schiff 6 in Piräus angekommen. Griechische Medien sowie Passagiere an Bord des Schiffs berichten, dass Vertreter der griechischen Gesundheitsbehörden an Bord gegangen seien und eigene Nachtests mit einem Antigen-Schnelltest durchgeführt hätten, was auch TUI Cruises am Dienstagvormittag bestätigte. Auch diese Tests seien negativ ausgefallen. Abschließend führten die griechischen Behörden noch einen dritten PCR-Test durch, der bei allen Betroffenen ebenfalls negativ ausfiel.

Die anfänglich positiven Testergebnisse sind durch fehlerhafte Tests, verunreinigte Proben oder auch durch die solchen Tests immanente Fehlerquote erklärbar. Die Testverfahren erkennen Covid-19-Infektionen sehr zuverlässig, schlagen aber aufgrund dieser hohen Sensibilität gelegentlich dann an, wenn keine Infektion vorliegt. Daher werden positive Tests auf Kreuzfahrtschiffen oder bei Passagieren im Vorfeld bei der Einschiffung noch einmal mit einem PCR-Test überprüft.

Die Mein Schiff 6 ist derzeit mit 922 Gästen und 666 Crewmitgliedern in Griechenland unterwegs. Die Reise startete am Sonntag, 27. September, in Heraklion/Kreta und wird nach dem morgigen Landgang in Piräus wie geplant mit einem Anlauf in Korfu fortgesetzt.

Kreuzfahrt-„No Sail Order“ der CDC wird zum Politikum und endet möglicherweise am 31. Oktober

30. September 2020 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2020

Die „No Sail Order“ für Kreuzfahrtschiffe in den USA endet wahrscheinlich am 31. Oktober. Medienberichten zufolge soll die US-Regierung den Leiter der US-Gesundheitsbehörde CDC überstimmt haben, der eine Verlängerung des Kreuzfahrtverbots bis Ende Februar angestrebt hatte.

Die Politisierung des öffentlichen Lebens in den USA ist ganz offenbar auch in der Kreuzfahrt angekommen. Seit dem Shutdown im März hatte die CDC ihre „No Sail Order“ zweimal verlängert. Zuletzt sollte die Anordnung am 30. September auslaufen. Stunden vor Ablauf dieser Frist hat die CDC nun bis 31. Oktober verlängert. Faktisch hatten sich die in der Clia organisierten Reedereien ohnehin bereits selbst einen Stopp bis 31. Oktober auferlegt. Nun scheint es wahrscheinlich, dass die CDC danach keine Verlängerung mehr anordnet.

Wie zahlreiche Medien in den USA berichten, soll CDC-Direktor Robert Redfield eine Verlängerung des Kreuzfahrtverbots für Schiffe mit Hafenstopps in den USA bis Ende Februar 2021 angestrebt haben. Vizepräsident Mike Pence soll das in einem Meeting im Weißen Haus aber als unverhältnismäßig abgelehnt haben.

Präsident Donald Trump und CDC-Direktor Redfield sind in den vergangenen Monaten immer wieder aneinandergeraten. Trump hatte von der CDC beschlossene oder empfohlene Maßnahmen zum Infektionsschutz mehrfach öffentlich missbilligt. Die Regierung soll massiv Einfluss auf den Inhalt von offiziellen Berichten der CDC genommen haben, um die Leistungen der Regierung in einem besseren Licht dastehen zu lassen und bestehende Risiken kleinzureden. Andererseits steht die CDC seit Monaten auch außerhalb des Trump-Lagers unter massivem Beschuss für ihr schlechtes Management der Coronakrise.

Ende dieser Woche ist ein Treffen von Vertretern der Trump-Regierung und den Reedereien geplant, in dem es um die Pläne für einen sicheren Neustart der Kreuzfahrt gehen soll. Ein Sprecher des Weißen Hauses wird mit den Worten zitiert, dass man über eine Verlängerung der „No Sail Order“ um einen Monat spreche und anschließend die Rahmenbedingungen für den Neustart kontinuierlich neu prüfen wolle.

Mehrere große Reedereien haben in den vergangenen Tagen und Wochen sehr konkrete Sicherheitspläne für den Neustart der Kreuzfahrt öffentlich und bei der CDC vorgelegt und verweisen zudem auf den bereits seit Wochen ohne Zwischenfälle laufenden Kreuzfahrtbetrieb in Europa.

AIDA verlangt PCR-Coronatest und kooperiert mit Helios-Kliniken

30. September 2020

AIDA kooperiert mit den Helios-Kliniken in Deutschland und verlangt für vorerst alle Kreuzfahrten ab dem Neustart-Termin im Oktober einen aktuellen PCR-Test mit negativem Ergebnis. Zuvor hatte bereits TUI Cruises die Helios-Kliniken als Kooperationspartner für die verpflichtenden Coronatests ausgewählt.

Die PCR-Tests sind für AIDA-Passagiere bei den Helios-Kliniken kostenlos. Alternativ ist auch ein Test beim Hausarzt oder bei anderen Teststellen möglich. Hier allerdings trägt der Passagier die Kosten selbst und ist auch dafür verantwortlich, dass das Testergebnis rechtzeitig zur Reise vorliegt. Der Coronatest darf am Abreisetag nicht älter als 72 Stunden sein.

Für den PCR-Test sprechen die Passagiere in einem festgelegten Zeitfenster bei einer beliebigen Helios-Klinik ohne individuellen Termin vor. Das Testzeitfenster liegt drei Tage vor Check-in und ist für die Samstagsabfahrten ab Civitavecchia mittwochs von 8 bis 19 Uhr und bei Abfahrt am Donnerstag ab La Spezia montags von 8 bis 19 Uhr. Die Gäste weisen sich mit ihrer Reisebestätigung aus. Kinder, die bei Reiseende noch nicht sechs Jahre alt sind, sind von der Testpflicht befreit.

Passagiere, die sich in einem Testzentrum oder beim Hausarzt testen lassen, müssen das Testergebnis bis spätestens 18 Uhr des Tags vor der Abreise im „MyAIDA“-Bereich der Website der Reederei hochladen. Ansonsten sei eine Teilnahme an der Kreuzfahrt nicht möglich, schreibt AIDA in einem Infoblatt. Für diese individuellen Tests bedeutet das also, dass ein Testergebnis innerhalb von zwei Tagen ab Testzeitpunkt vorliegen muss, um es noch rechtzeitig hochladen zu können.

Auch Passagiere, die sich in einer Helios-Klinik testen lassen, müssen übrigens die Online-Check-in-Daten im „MyAIDA“-Bereich bis 18 Uhr des Vortags der Reise ergänzen und dort angeben, dass sie sich bei Helios haben testen lassen. Wichtig ist dabei auch, darauf zu achten, dass das jeweilige Testzentrum das Ergebnis in personalisierter und an AIDA weiterreichbaren Form ausstellt, also mit Namen versehen und beispielsweise als PDF-Dokument. Eine unpersonalisierte SMS mit dem Inhalt „Ihr Testergebnis ist negativ“ wird dafür beispielsweise nicht ausreichen.

Meinung: Fakten und Hintergründe statt Hysterie und Vorurteile, bitte!

1. Oktober 2020

Die Medien-Resonanz auf die vermeintlichen Covid-19-Fälle auf der Mein Schiff 6 zeigt wieder einmal das ganze Dilemma der Kreuzfahrt: Die Vorurteile gegenüber dieser Branche sitzen ausgerechnet bei vielen meiner Journalistenkollegen tief. Aber auch auf die Wahrnehmung der Covid-19-Krise insgesamt hat diese Art der Berichterstattung fatale Auswirkungen.

Die Aufgabe von Journalisten ist es eigentlich, sich sachkundig zu machen und verantwortungsvoll zu berichten. Von Vorurteilen und eingeschränkten Weltbildern getriebene Stimmungsmache gibt es bei Facebook und Co. doch wahrlich schon genug.

Die grobe Google-Translate-Übersetzung griechischer Onlinemedien diente bei den News über die Mein Schiff 6 offenbar als Basis für die Berichterstattung. Ohne zu prüfen, ob die behaupteten Inhalte stichhaltig sind. Ohne zu hinterfragen, woher diese Informationen

ursprünglich stammen. Ohne bei dieser dünnen Sachlage die zerstörerische Wirkung einer reißerischen Schlagzeile für eine ganze Branche zu berücksichtigen.

- Alle Kreuzfahrt-Passagiere werden bei TUI Cruises vor der Reise einem PCR-Test unterzogen, um eine Einschleppung des Virus zu vermeiden.
- Die Crew selbst war seit Wochen nicht an Land und durchläuft einen mehrstufigen Test- und Quarantänezyklus, bevor sie an Bord arbeitet.
- Bei jeglicher Art von Corona-Test, ob PCR- oder Antigen-Methode, gibt es so genannte „False Positives“, es kommen verunreinigte Test-Samples und fehlerhafte Testdurchläufe vor. Auf Kreuzfahrtschiffen werden positive Testergebnisse deshalb immer in einem zweiten Durchlauf überprüft.

Wer als Journalist über Covid-19-Themen schreibt, sollte dieses Grundwissen haben.

Dass nach wochenlang problemlosem Betrieb eines Kreuzfahrtschiffs aus heiterem Himmel zwölf Crew-Mitglieder Covid-19-positiv sein sollen, ist unter diesem Hintergrund eher unwahrscheinlich. Da sollte einem der Gedanke kommen, dass es sich um einen Fehlalarm handeln könnte.

Schock, Skandal und falsche Annahmen

Stattdessen haut man einfach mal mit Wucht, aber leider ohne ausreichende Recherche und Einordnung, Titel mit Formulierungen wie „Skandal“ und „Corona-Schock“ (Bild) oder „Mein Schiff 6 mit Corona an Bord“ (DPA) raus. Da wird aus ersten Testergebnissen einfach mal schnell die Tatsache, dass es Corona an Bord gebe. Und „Skandal“ unterstellt der Reederei völlig ohne Anhaltspunkte auch gleich noch gravierende Fehler.

Der Münchner Merkur versteigt sich dazu, Crew und Passagiere der Mein Schiff 6 in Anspielung auf ein Gefängnis als „Insassen“ zu bezeichnen.

Hauptsache viele Klicks, Hauptsache hohe Auflage, Hauptsache ein zu den gängigen Vorurteilen passender Skandal. Ob man damit hohen wirtschaftlichen Schaden anrichtet, den ohnehin schon beschädigten Ruf einer ganzen Branche wieder auf null zurücksetzt, Arbeitsplätze gefährdet – wen schert das schon?

Covid-19-Infektionen an Bord sind wichtige News – aber nur, wenn’s auch stimmt ...

Verstehen Sie mich bitte nicht falsch: Wenn es Corona-Fälle auf einem Kreuzfahrtschiff gibt, ist das selbstverständlich eine Schlagzeile und ein wichtiges Thema. Da müssen Befindlichkeiten von Kreuzfahrtfans, Arbeitsplätze und wirtschaftliche Interessen von Reiseunternehmen hinten anstehen.

Aber eine solche News muss Fakten widerspiegeln und zumindest in Grundzügen die Hintergründe und Zusammenhänge aufzeigen. Nur Vorurteile zu dreschen und aus Unwissen heraus falsche Annahmen zu Fakten machen, ist bestenfalls Facebook-Niveau.

Selbst wenn die zwölf vermeintlichen Infektionen später bei den Nachtests bestätigt worden wären, hätte es ganz am Anfang zu verantwortungsvollem Journalismus gehört, die wenigen wirklichen Fakten für den Leser einzuordnen und zu erklären.

Die Kreuzfahrt wird mit anderem Maß gemessen

Die Kreuzfahrt ist so ein praktisches Opfer für unreflektierte, schlecht recherchierte Schlagzeilen. Der Marktanteil ist so gering, dass man als Medium nur wenige eigene Leser mit Kreuzfahrtbezug trifft, sodass der Leser schön mit dem Finger auf andere zeigen kann. In der Öffentlichkeit gibt es zahllose, negative Vorurteile gegenüber der Kreuzfahrt, da hinterfragt der Leser die Qualität der Berichterstattung nicht weiter. Und nicht zuletzt hängt der Kreuzfahrt der „Luxus“-Nimbus an, den man so schön zum Schüren von unterschwelligem Neid nutzen kann.

Verantwortungsvoller Journalismus, der auf Fakten basiert, müsste akzeptieren, dass Covid-19 überall auf der Welt, überall in unserem Alltag auftritt: in Supermärkten, im Restaurant, bei Familienfeiern, in der S-Bahn, am Arbeitsplatz – und eben auch auf Kreuzfahrtschiffen. Zu suggerieren, ein Kreuzfahrtschiff müsse der einzige Ort auf der Welt zu sein, an dem 100prozentige Sicherheit zu herrschen habe, ist absurd.

Gerade in Erinnerung an das Desaster auf der Diamond Princess im März zu Beginn der Pandemie in Yokohama wäre es verantwortungsvolle Berichterstattung, dem Leser zu erklären, dass die Situation heute eine gänzlich andere ist als in den hysterischen Anfangswirren der Pandemie. Für den Fall von Infektionen an Bord gibt es heute sehr detaillierte Konzepte und Vereinbarungen mit Behörden, die weit über das hinausgehen, was an Land zur Eindämmung von Infektionen unternommen wird.

Dazu gehört auch, dem Leser zu erklären, dass es sogar für die Kreuzfahrt spricht, wenn diese Prozeduren zur Eindämmung funktionieren, die Infektionen also unter Kontrolle sind, Covid-19 sich an Bord nicht weiter ausbreitet. Denn auch das funktioniert an Land längst nicht so gut wie bislang an Bord von Kreuzfahrtschiffen.

All das wäre verantwortungsvolle Berichterstattung. All das ist kein Geheimwissen, sondern schnell und einfach zu recherchieren.

Aber „Corona-Ausbruch am Kreuzfahrtschiff“ passt halt so schön in das gängige Vorurteilsbild: Kreuzfahrten sind elitärer Luxus, den sowieso keiner braucht und in Coronazeiten schonmal gar nicht. Da trifft es eh‘ die Richtigen. Egal, ob die aktuell behauptete News-Meldung stimmt oder nicht.

Diese Art der Berichterstattung schürt Panik, statt an Lösungen mitzuarbeiten

Diese Art der Berichterstattung ist aber noch aus einer gesellschaftlichen Perspektive heraus verantwortungslos: Sie schürt Hysterie und Panik, spielt bewusst mit Vorurteilen und Emotionen, statt das Covid-19-Thema endlich mit mehr Vernunft, Rationalität und Ruhe zu behandeln.

Diese Art der Berichterstattung manipuliert, statt aufzuklären. Sie verlängert fahrlässig die Panik-Phase der Coronakrise, statt dazu beizutragen, die neue Realität zu akzeptieren und Wege zu finden, mit ihr umzugehen. So wie unsere Gesellschaft auch mit einer Vielzahl anderer alltäglicher Risiken ganz unaufgeregt umgeht.

Ich vermisse in weiten Teilen der Medienlandschaft einen konstruktiven Journalismus, der einordnet, erklärt, Zusammenhänge aufzeigt und Lösungen beschreibt. Ein solcher Journalismus ist selbstverständlich dennoch kritisch und hinterfragend – aber eben in alle Richtungen, nicht nur zur Bestätigung von vorgefertigten Meinungen.

Konstruktiver Journalismus würde einen „lasst es uns doch mal so versuchen“-Vorschlag machen oder einem innovativen Ansatz eine Chance zu geben, statt sich auf nur das viel zu einfache „alles Mist“-Niveau zurückzuziehen und dabei gänzlich das Gesamtbild aus den Augen verliert.

Das Schutzkonzept gegen Covid-19 auf der Costa Deliziosa – ein Erfahrungsbericht

3. Oktober 2020 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Die Costa Deliziosa ist bereits das zweite größere Kreuzfahrtschiff, das ich mir in Hinblick auf das Infektionsschutzkonzept angesehen habe. Spannend ist dabei, in wie vielen Details sich die Covid-19-Maßnahmen unterscheiden. Wichtigste Erkenntnis: Das Konzept wirkt auch bei Costa schlüssig und die Akzeptanz bei den Passagieren ist sehr hoch.

Wer in diesen Zeiten auf Kreuzfahrt geht, der weiß, worauf es ankommt: Regeln einhalten, damit die Kreuzfahrt nicht aus Leichtsinn ein jähes Ende findet. Auf der Costa Deliziosa sind sich die Passagiere meiner Beobachtung nach in diesem Punkt stillschweigend einig.

Das gibt ein sicheres Gefühl und nimmt die Anspannung heraus, die ich an Land oft spüre, wenn ich auf der Straße, in der S-Bahn oder im Supermarkt ständig mit Mitmenschen rechnen muss, die grob gegen die Regeln verstoßen. Insofern kommt auf der Costa Deliziosa trotz Maske – die mich persönlich ohnehin nicht mehr sonderlich stört – durchaus ein entspanntes Urlaubgefühl auf.

An Bord der Costa Deliziosa war ich übrigens für zwei Nächte von 27. bis 29. September zu Beginn der ersten Reise, die auch für Nicht-Italiener buchbar war.

Unterschiedliche Maßnahmen, gleiches Ziel

Beim Vergleich der Infektionsschutzkonzepte der beiden recht unterschiedlichen Kreuzfahrtschiffe MSC Grandiosa und Costa Deliziosa zeigt sich deutlich, dass jedes Schiff oder zumindest jede Schiffsklasse sein eigenes, genau angepasstes Konzept benötigt.

Zwar sind Grundstrukturen und Prinzipien überall die gleichen: Maske, Abstand, Coronatest vor der Einschiffung und das Bubble-Konzept mit einer weitgehenden Abschottung von Passagieren und Crew gegenüber der lokalen Bevölkerung. Unsichtbar, aber essenziell ist aber auch eine detaillierte Planung sowie Vereinbarungen mit Behörden für den Fall von Covid-19-Infektionen an Bord.

Wie diese Kernelemente in der Praxis umgesetzt werden können, bestimmt eine Vielzahl von Schiff zu Schiff teils sehr unterschiedlicher Faktoren von der Passagierzahl über die

technische Ausstattung, Raumgrößen und -höhen, Laufwegen, Kapazität der Restaurants und anderer öffentlicher Bereiche bis hin zu Aspekten im Crew-Bereich.

Selbst am gleichen Schiff werden mit der Zeit weitere Modifikationen nötig sein, wenn beispielsweise die Auslastung steigt.

Deshalb – das halte ich für sehr wichtig bei der Beurteilung der Infektionsschutz-Konzepte – ist eine direkte Gegenüberstellung einzelner Maßnahmen wenig sinnvoll. Ein Konzept ist nicht automatisch besser, wenn einzelne Regeln strikter klingen als auf einem anderen Schiff, wo andere Aspekte die vermeintlichen Nachteile im Rahmen des Gesamtkonzepts kompensieren. Oft sind es auch kaum merkbare Details und weiche Faktoren, die den Ausschlag geben.

Auch wenn ich in diesem Beitrag fast ausschließlich über Themen schreibe, die mit Covid-19 und Infektionsschutz zusammenhängen, vorweg ein paar Impressionen von meiner Kurzreise, die in Erinnerung rufen, warum man eigentlich auf Kreuzfahrt geht – und wie schön und emotional eine Seereise trotz aller Veränderungen auch in Coronazeiten ist:

Masken-Pflicht auf der Costa Deliziosa

Die Maskenpflicht ist bei Costa flexibel geregelt: Maske ist nur dann Pflicht, wenn keine ausreichenden Abstände (zwei Meter) eingehalten werden können. Das gibt den Passagieren einen gewissen Spielraum, reduziert das Gefühl der Bevormundung und steigert damit die Akzeptanz, weil der latente, innere Widerstand gegen Vorschriften schwächer ist.

In den Innenräumen gilt mit dieser Regel faktisch eine Maskenpflicht, wenn man sich übers Schiff bewegt. Auf den Außendecks ist das dagegen situationsabhängig. Weil es aber ohnehin bequemer ist, die Maske nicht ständig auf- und abzusetzen, haben auf meiner Reise die meisten Passagiere auch im Freien ihre Maske getragen. Ausnahmen sind natürlich in den Pools, Whirlpools, auf der Sonnenliege, an den Tischen der Poolbar, beim Jogging und im Fitness-Studio.

Während der Landausflüge gilt allerdings eine durchgehende Maskenpflicht, sowohl im Bus, als auch bei Führungen zu Fuß und auch im Freien. Denn innerhalb der Ausflugsgruppe sind ausreichend Abstände nicht durchgehend einzuhalten.

Was wäre, wenn ein Passagier sich der Maskenpflicht verweigern würde? Hoteldirektor Eduard Puckl hat darauf eine klare Antwort: „Es gibt immer einen nächsten Hafen ...“

Die Crew trägt übrigens durchgehend chirurgische Papiermasken. Der für Covid-19-Themen zuständige Schiffsarzt erkläre mir, dass diese Masken vollkommen ausreichend für Infektionsschutz seien und FFP2-Masken nur für medizinische Spezialanwendung nötig seien. Der Arzt selbst trägt an Bord ebenfalls Papiermaske.

Meiner Beobachtung nach halten sich die Passagiere sehr konsequent an die Maskenregeln. Die Crew achtet auf Einhaltung der Maskenpflicht, spielt aber nicht Maskenpolizei, sondern mahnt vor allem dort, wo es wirklich problematisch wird oder jemand schlicht vergisst, die Maske beispielsweise beim Verlassen des Restaurants wieder aufzusetzen.

Auffällig ist, dass die italienischen Passagiere, die aktuell noch die große Mehrheit stellen, ziemlich durchgängig chirurgische Masken nutzen. Fünf dieser Masken stellt Costa in einem

Welcome-Kit bei der Anreise in der Kabine bereit, um die Passagiere zum Tragen zu ermuntern.

Die internationalen, besonders auch deutschen Passagiere tragen dagegen häufiger Community-Masken aus Stoff oder gar nur dünne Halstücher – und gelegentlich sogar die gänzlich zum Infektionsschutz ungeeigneten Face Shields. Um hier für noch etwas mehr Sicherheit zu sorgen und kein Gefühl der Ungleichheit bei den Passagieren entstehen zu lassen, könnte man sich klarere Regelungen von Costa (aber auch von MSC) wünschen. In Flugzeugen sind sowohl Stoffmasken als auch Face Shields in Italien nämlich inzwischen nicht mehr zulässig.

Auf der vierten Reise erstmals Nicht-Italiener auf der Costa Deliziosa

Anfangs hatte Costa die Reisen der Costa Deliziosa ausschließlich auf Passagiere mit Wohnsitz in Italien beschränkt. Auf der Reise ab 27. September kamen erstmals internationale Passagiere aus dem Schengen-Raum hinzu. Die Passagierzahl war zunächst auf rund 500 beschränkt, wird nun langsam gesteigert und lag auf meiner Reise bei etwa 700. Die Passagierkapazität der Costa Deliziosa liegt zu normalen Zeiten bei rund 2.800. Das ist derzeit also eine Auslastung von nur 25 Prozent.

Für Passagiere aus Risikoländern wie derzeit Spanien, Schweiz oder Frankreich wird bei der Einschiffung ein noch zu Hause absolvierter, negativer PCR-Test verlangt, zusätzlich zu dem bei der Einschiffung durchgeführten Antigen-Tests.

Die Zahl der Crewmitglieder liegt mit rund 750 dagegen fast auf gleichem Niveau wie vor der Coronakrise. Aktuell genießen die Passagiere also ein sehr komfortables 1:1-Verhältnis. Noch dazu sind das überwiegend erfahrene, schon seit Jahren bei Costa tätige Mitarbeiter. Die Servicequalität ist also zumeist auf einem höheren als dem gewohnten Niveau.

Die in Relation zu den Passagieren recht hohe Crew-Zahl ist für Costa einerseits für den deutlich erhöhten Service-Aufwand durch Bedienung im Restaurant und viele andere Corona-bedingte Maßnahmen sinnvoll. Zum anderen gibt das einen gewissen Spielraum für den unwahrscheinlichen, aber natürlich nicht gänzlich ausgeschlossenen Fall, dass Crew-Mitglieder wegen einer auftretenden Infektion ausgeschifft werden müssen.

Hier gilt übrigens für Crew wie für Passagiere die gleiche Regel: Wird eine Infektion festgestellt, wird der Betreffende an Bord isoliert und innerhalb von 24 Stunden ausgeschifft. Für die Isolierung von Infizierten gibt es auf der Costa Deliziosa einen Bereich mit Kabinen, die komplett vom restlichen Schiff abgekapselt werden können und im Fall der Fälle auch eine eigene Crew bekommen, um Kontaktisiken noch weiter zu reduzieren.

In Restaurants ausschließlich Bedienung am Platz

Costa hat sich entschlossen, keinerlei Buffets anzubieten, also auch nicht mit Bedienung durch die Crew direkt am Buffet. Stattdessen werden alle Mahlzeiten am Tisch serviert, auch im eigentlichen Buffetrestaurant.

Für das Abendessen hat jeder Passagier einen fest zugewiesenen Tisch im Hauptrestaurant. Frühstück und Mittagessen gibt es zusätzlich im Buffetrestaurant und ohne fest zugewiesene

Tische. Die Crew vergibt jedoch die Tische und achtet darauf, dass nur Mitglieder einer Familie, derselben Buchungsnummer oder Kabine gemeinsam an einem Tisch sitzen.

Speise- und Getränke-Karten gibt es auf der Costa Deliziosa grundsätzlich nicht in Papierform. Stattdessen finden sich auf den Tischen Aufsteller oder Aufkleber mit QR-Codes, die man mit dem Handy scannt und damit die Karten (als PDF) aufs Handy lädt. Eigentlich hätte man diese Technik auch schon vor Covid-19 einführen können, denn das ist reichlich praktisch, wenn auch zunächst etwas gewöhnungsbedürftig.

Costa hat die Speisekarten per QR-Code besonders praktisch gelöst: Das täglich neue PDF enthält nämlich die Speisekarten aller Mahlzeiten. So kann man sich auch schon während der Busfahrt vom Ausflug zurück zum Schiff die Auswahl zum Abendessen ansehen. Auch die glutenfreie und vegane Speisekarte sowie das Kindermenü sind enthalten, die man früher meist noch nicht einmal wahrgenommen hat. Freilich muss glutenfrei oder vegan vorbestellt werden. Spontan ausprobieren klappt also dennoch nicht.

Ungewohnt, aber praktisch: Rezeption ist nicht besetzt

Alle Abteilungen am Schiff sind telefonisch erreichbar, von Rezeption über Restaurants und Spa bis Ausflugsbüro und Fitnessstudio. So sollen Anstehschlangen, unnötige Laufwege und Kontakte reduziert werden.

Das bedeutet vor allem auch, dass der Rezeptionstresen unbesetzt ist. Die Rezeptionisten sind stattdessen telefonisch erreichbar. Auf Wunsch vor allem bei komplizierteren Themen ist aber auch persönlicher Kontakt möglich.

Das ist ungewohnt, aber durchaus praktisch. Denn es spart Zeit beim Anstehen und man kann sich mit einem Rezeptionisten verbinden lassen, der die eigene Sprache spricht.

Weitere Besonderheiten und Einschränkungen

- Rettungsübung: Individuelles Melden an der Musterstation am Einschiffungstag; Instruktionen über Video in der Kabine
- Tagesprogramm in der Costa-App, keine Programme auf Papier
- es gibt einen kostenlosen Roomservice für Frühstück und Zwischenmahlzeiten
- Bar-Service nicht am Bar-Tresen, nur am Tisch
- Wellness-Teil des Spa mit Thalasso-Pool und Sauna bleibt geschlossen
- Spa-Behandlungen werden angeboten, bei direktem Hautkontakt müssen die Spa-Mitarbeiter aber Handschuhe tragen
- Theater: keine freie Platzwahl, Sitzplätze werden zugewiesen, um nötigenfalls ein präziseres Kontakt-Tracing zu ermöglichen (siehe unten); eine Reservierung für die Show ist nicht nötig; im Theater sind mit entsprechendem Abstand 350 von sonst 807 Plätzen verfügbar
- Shows finden mit Einzelkünstlern oder Akrobaten-Paaren statt, es gibt jedoch keine Shows mit Tänzer- und Sängergruppen sowie Gastkünstlern
- Animation in kleinen Gruppen mit Abstand
- Sport-Aktivitäten in kleinen Gruppen, mit vorheriger Anmeldung
- keine Disco, keine Tanzveranstaltungen
- Teens- und Kinderbereich „Squoo Club“ ist geöffnet, telefonische Anmeldung nötig

Im Fitness-Studio bleibt jedes zweite Gerät frei, die Nutzung ist aber ohne Reservierung möglich. Beim Betreten und Verlassen des Fitness-Studios über lediglich eine An beziehungsweise Abmeldung durch Scannen der Kabinenkarte nötig. Maskenpflicht besteht beim Trainieren nicht.

Für alle Räume, Bars, Lounges ist jeweils eine maximal zugelassene Passagierzahl definiert. Die Crew ist angehalten, das zu kontrollieren, jedoch sind ohnehin die Sitzplätze soweit reduziert, dass ein Überschreiben der Maximalzahl faktisch nicht möglich ist.

Bei Partys wolle man lieber ganz auf Nummer sicher gehen, sagte mir Hoteldirektor Eduard Puckl. Deshalb gebe es keinen Disco-Betrieb und keine Party-Veranstaltungen, auch wenn die italienischen Gesetze das nicht gänzlich verbieten würden. Jetzt in der Herbst-Saison sei die Nachfrage nach Partys aufgrund des höheren Durchschnittsalters der Passagiere aber ohnehin nicht so groß wie zu Sommerferienzeiten.

„Bubble“-Konzept: derzeit Standard auf allen größeren Schiffen

Das wichtigste Ziel der Infektionsschutzmaßnahmen von Costa – und der anderen derzeit aktiven Reedereien – ist es, idealerweise erst gar keine Infizierten an Bord zu bekommen. Das gelingt mit dem „Bubble“-Konzept bislang sehr gut. Schiff, Passagiere und Crew werden dabei zu einer nach außen hin abgeschirmten Welt, in die nur hinein kommt, wer unter anderem einen – oder bei der Crew sogar mehrere – Coronatests absolviert hat und daher mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht infiziert ist.

Abgeschirmte Gruppen-Landausflüge

Deshalb verfolgt auch Costa derzeit das Konzept der genau kontrollierten Ausflüge. Individuelle Landausflüge sind nicht zugelassen. Die Ausflugsgruppen sollen so wenig wie möglich Kontakt zu Menschen an Land haben.

Costa geht bei den Landausflügen sogar so weit, auch Busfahrer und lokale Tour-Guides direkt vor ihrem Einsatz einem Antigen-Coronatest zu unterziehen. Erst wenn der Test negativ ausfällt, dürfen Sie in Kontakt mit den Passagieren kommen.

Wer sich von der Ausflugsgruppe entfernt, wird nicht mehr zurück an Bord gelassen, weil er unkontrolliert Kontakt zu Infizierten an Land gehabt haben könnte. Dennoch bleibt genug Spielraum, um auch mal einen Moment für ein Foto hinter der Gruppe zurückzubleiben, ohne gleich vom Schiff verbannt zu werden.

Für Souvenir-Shopping hat Costa auf den Touren arrangiert, dass ein bestimmter Laden zeitweise exklusiv für die Teilnehmer der Landausflüge geöffnet hat.

Auch wenn diese Beschränkung auf Gruppenausflüge für Individualisten eine große Einschränkung bei einer Kreuzfahrt bedeutet: Die Ausflüge ähneln ansonsten sehr stark den gewohnten, geführten Landgängen aus Nicht-Covid-19-Zeiten.

Fünf Landausflüge für 99 Euro

Eine reizvolle Idee ist das 99-Euro-Ausflugspaket von Costa, das sogenannten „PasseparTour“-Paket. Der Gedanke dabei ist, allen Passagieren zu sehr niedrigen Kosten

einen Landgang zu ermöglichen. Für pauschal 99 Euro sind hier Halbtagsausflüge in jedem der fünf angelaufenen Häfen enthalten und in jedem Hafen stehen mindestens zwei Ausflüge zur Auswahl. Dazu zählen sowohl Bustouren als auch Stadtrundgänge zu Fuß, die einzeln gebucht zwischen 29 und 59 Euro kosten. Will man in einem Hafen einen anderen, teureren Ausflug machen, wird das bereits bezahlte Paket entsprechend angerechnet.

Zu diesem „Passepartout“-Paket gehört beispielsweise auch die Bustour von Bari nach Alberobello zu den berühmten Trulli-Häusern inklusive Führung in Alberobello, einem Souvenir-Shoppingstopp und einer Verkostung lokaler Spezialitäten mit Wein und einem Pasta-Gericht.

Körpertemperatur-Messungen

Körpertemperatur-Messungen führt Costa recht zurückhaltend durch: bei der Einschiffung im Terminal sowie beim Betreten und Verlassen des Schiffs zu Ausflügen. Das geschieht für den Passagier sehr komfortabel und quasi im Vorbeigehen über Wärmebildkameras, also zumeist ohne die pistolenartigen Handgeräte, die an Land oft üblich sind.

An zwei Stellen stehen auf der Costa Deliziosa zusätzlich Temperatur-Messstationen zur Selbstbedienung bereit, deren Nutzung aber gänzlich freigestellt ist. Verpflichtendes, tägliches Fiebermessen gibt es also nicht, sondern lediglich die Empfehlung, es zu tun.

Kabinenreinigung: So funktioniert das „Fogging“

Bei Passagierwechsel findet eine intensive Kabinenreinigung statt. Was ich mir bislang plastisch nur wenig vorstellen konnte ist das sogenannte „Fogging“ der Kabine. Dabei wird die komplette Kabine einschließlich Badezimmer und Schränke mit Desinfektionsmittel vernebelt, um potenziell vorhandene Viren abzutöten.

Das vernebelte Desinfektionsmittel sollte man zwar nicht direkt einatmen, weswegen die Crew beim Vernebeln Schutzbrille und FFP2-Maske trägt. Letztlich ist das Mittel aber so harmlos, dass man auch dann keinen Schaden nimmt, wenn man wie ich zum Fotografieren in der Kabine steht, während das Vernebeln stattfindet.

Ein Kabinensteward hat mir das „Fogging“ am Beispiel einer Kabine demonstriert (*Bilder zum Durchblättern*):

Nach dem Fogging registriert der Kabinensteward den Vorgang in einer Smartphone-App und versieht die Kabinentür mit einem grünen Aufkleber. Bleibt eine Kabine beim Passagierwechsel unbelegt, wird sie vor Neubezug durch die nächsten Passagiere erneut vernebelt.

Auch die Kabinengänge werden übrigens gleich viermal täglich mit dem Desinfektionsnebel gereinigt, das Theater nach jeder Show.

„Smart Drill“: Rettungsübung in der Kabine

Die Rettungsübung auf der Costa Deliziosa war die angenehmste und zügigste, die ich je auf einem Kreuzfahrtschiff erlebt habe: Um dicht gedrängtes Stehen an der Musterstation zu vermeiden, meldet man sich innerhalb eines vorgegebenen Zeitrauma im Laufe des

Einschiffungstages an der Musterstation. Dort bekommt man in ein oder zwei Minuten die allerwichtigsten Informationen, ganz ohne das lästige Warten auf noch fehlende Passagiere.

Anschließend, oder schon davor, sieht man sich die Sicherheitsinformationen am Kabinen-TV an. Alternativ gibt es weiterhin eine normale Rettungsübung, falls man den „Smart Drill“-Zeitraum verpasst hat. Auch hier hält sich die Präsenzzeit sehr in Grenzen, der größte Teil der Informationen kommt über Monitore in öffentlichen Bereichen oder in der Kabine.

Einschiffung mit Antigen-Coronatest

Vor der Einschiffung führt Costa bei jedem Passagier einen Coronatest mit der Antigen-Testmethode durch. Ein Wattestäbchen-Abstrich aus beiden Nasenlöchern sowie dem Rachen wird im bordeigenen Labor ausgewertet. Der Abstrich ist ein wenig unangenehm, aber nicht schmerzhaft.

Während der Wartezeit sind die Passagiere in Gruppen und mit Abstand zueinander in einem separaten Bereich des Kreuzfahrtterminals untergebracht. In Triest ist das obere Ebene des Terminals. Erst, wenn der Test negativ ausgefallen ist, durchlaufen die Passagiere den – beinahe – normalen Einschiffungsprozess auf der unteren Ebene des Terminal-Gebäudes.

Als Wartezeit für die Auswertung des Coronatests avisiert Costa eine Stunde. In meinem Fall hat es etwas länger gedauert, nämlich 1:15 Stunden. An einer Theke werden kostenlose Getränke angeboten.

Antigen-Test positiv – was nun?

Fällt das Corona-Testergebnis positiv aus, ist für den Passagier noch nichts verloren. Antigen-Tests sind günstiger und vor allem schneller als PCR-Tests, weswegen sie für den Test in Italien eingesetzt werden. Sie sind aber quasi übersensibel – schlagen also häufiger Alarm, wo gar keine Infektion vorliegt, als das bei PCR-Tests der Fall ist.

Fällt der Antigen-Test also positiv aus, wird der Betreffende – und enge Kontaktpersonen – zunächst im Terminalgebäude in einen abgeschirmten Bereich gebracht. Das Verfahren konnte ich auf meiner Reise beinahe hautnah miterleben, denn ein Mitglied unserer Pressegruppe hatte zunächst ein positives Testergebnis, das sich dann beim PCR-Nachtest nicht bestätigt hat.

Gut zu wissen: Mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht als enge Kontaktpersonen werden Personen eingestuft, die zwar beispielsweise mit dem Betreffenden gemeinsam im Transferbus vom Flughafen zum Terminal gefahren sind, während des Transfers aber nachweislich Abstand eingehalten und Mund-Nasen-Schutz getragen haben.

Im abgetrennten Terminalbereich wird von dem Passagier mit dem positiven Erst-Ergebnis erneut eine Testprobe genommen und in einem PCR-Testgerät ausgewertet. Erst wenn auch dieser Test positiv ausfällt, ist ein Boarding nicht möglich. Ist der PCR-Test negativ, gilt der Passagier als gesund und darf einschiffen, ebenso seine engen Kontaktpersonen.

Allerdings bleibt ein gewisses Risiko, dass die Auswertung des Nachtests erst nach Abfahrt des Schiffs kommt. In unserem Fall hat der Kapitän jedoch die Abfahrt um rund zwei Stunden verzögert, um auf die Testergebnisse zu warten, sodass zunächst positiv und im PCR-Nachtest negativ getesteten Passagiere dennoch an Bord gehen konnten.

Costa will nach diesen Erfahrungen nun die Route oder Liegezeiten so anpassen, dass ein Warten auf Testergebnisse immer möglich sein soll und auch noch Spielraum besteht, wenn Passagiere zu spät zur Einschiffung erscheinen, beispielsweise weil ihr Flug Verspätung hatte. Ideal ist ein Seetag nach dem Einschiffungstag.

Was passiert, wenn das Nachtest-Ergebnis positiv ist?

Bei positivem Test übernehmen die lokalen Behörden, Costa kümmert sich um Unterkunft. Dazu gibt es entsprechende Vereinbarungen mit Hotels und medizinischen Einrichtungen an Land.

Die entstehenden Kosten gehen allerdings zu Lasten des Passagiers, wie bei anderen Krankheitsfällen auch. Costa bietet eine entsprechende Versicherung an, deren Abschluss dringend zu empfehlen ist, sofern eine bereits vorhandene Reiseabbruchversicherung einen solchen Fall nicht ohnehin schon abdeckt.

Corona-Testlabor der Costa Deliziosa

Auf der Costa Deliziosa hatte ich Gelegenheit, mit dem speziell für das Thema Covid-19 zuständigen Bordarzt zu sprechen und das Testlabor im Hospital anzusehen. In Zeiten von Corona hat die Costa Deliziosa zusätzliches, medizinisches Personal nur für die Aufgaben in Zusammenhang mit diesem Thema: einen Arzt, eine Biologin für die Testauswertung, eine Krankenschwester sowie einen Techniker. Insgesamt sind im Bordhospital jetzt drei Ärzte und vier Krankenschwestern tätig.

Die Costa Deliziosa verfügt über sieben Testgeräte für Antigen-Tests – Kostenpunkt rund 40.000 Euro je Maschine. 80 Proben lassen sich damit pro Stunde auswerten, Auswertung der Proben dauert insgesamt etwa 40 Minuten.

Daneben gibt es zwei noch deutlich teurere Geräte für PCR-Tests. Die eine davon benötigt eine Bruttozeit von drei Stunden und wertet 45 Proben gleichzeitig aus. Das zweite, über 100.000 Euro teure Spitzengerät kann zwar nur zwei Proben gleichzeitig auswerten, benötigt dafür aber nur 70 Minuten.

Die Geräte hat Costa übrigens gemietet – wegen der hohen Anschaffungskosten und weil wohl bald bessere Geräte mit höherer Kapazität oder kürzeren Laufzeiten auf den Markt kommen.

Die lokalen Behörden, so berichtet mir der Arzt, würden derzeit in jedem Hafen ständig alle dokumentierten, medizinischen Daten kontrollieren.

Was würde bei Infektionen an Bord geschehen?

Auch für den schlimmsten und zugleich unwahrscheinlichsten Fall ist die Costa Deliziosa vorbereitet. Sollte es eine größere Zahl an Infektionen an Bord geben, gibt es dafür einen komplett vom restlichen Schiff isolierbaren Bereich mit eigener Klimaanlage, eigenen Aufzügen und sogar einem eigenen Stamm an Crew-Mitgliedern für die Versorgung der Passagiere oder Crew-Mitglieder in der Isolation.

Essenziell für die Situation einer Infektion an Bord ist eine möglichst genaue Kontakt-Nachverfolgung. Damit kann ermittelt werden, mit wem ein Infizierter engeren Kontakt hatte und wer daher möglicherweise in Quarantäne muss.

Je präziser die Kontaktverfolgung ist, desto kleiner lässt sich der Kreis der betroffenen Personen halten. Vor allem aber ist wichtig, gegenüber den Gesundheitsbehörden an Land einen präzisen Nachweis über die Kontakte führen zu können, um den Extremfall eines Lockdown für das ganze Schiff zu vermeiden.

Kontakt-Nachverfolgung mit ein paar Tricks

Die Costa Deliziosa ist mit gut zehn Jahren zwar ein relativ junges Kreuzfahrtschiff. Wie die meisten Schiffe stammt sie jedoch aus einer Generation, in der es noch keine elektronischen Passagier-Ortungssysteme, RFID- und Bluetooth-Technik oder Ähnliches gab.

Wenn es also um die Kontaktverfolgung an Bord geht, sind hier andere Herangehensweisen nötig, weil nicht automatisch jede Bewegung, jede Position und damit auch jeder Kontakt eines Passagiers aufgezeichnet wird. Aus Datenschutzgründen hat dies Vorteile, das Kontakt-Tracing wird aber aufwändiger.

Nutzbar sind aber auch auf der Costa Deliziosa die Transaktionsdaten. Die Position eines Passagiers lässt sich immer dann genau erfassen, wenn die Kabinenkarte gescannt wird – sei es an der Kasse eines Shops, bei der Getränkebestellung an der Bar, beim Betreten des Fitness-Studios, am Restauranttisch, im Theater und in einigen weiteren Situationen.

In den Restaurants und Bars funktioniert die Positionserfassung mit einem simplen Trick: Der Kellner scannt die Kabinenkarte und ordnet die Person einem Tisch zu. So ist später feststellbar, wer mit wem zusammen gegessen ist. An den Tischen in der Bar sind dazu unauffällige, kleine Aufkleber mit der Tischnummer angebracht.

Komplizierter wird es im Theater. Dort bleibt aktuell nur, die Kabinenkarte der Passagiere beim Betreten des Theaters zu scannen und dann die Sitzplätze zuzuweisen, beginnend vorne links, um später nachvollziehen zu können, wo im Theater ein bestimmter Passagier saß.

Die Costa Deliziosa verfügt also, wie die meisten Kreuzfahrtschiffe am Markt, nicht über eine umfassende Passagier-Tracking-Technik an Bord. Daher wird die Muttergesellschaft Carnival Corp. und andere Kreuzfahrtunternehmen sehr genau darauf schauen, was Costa auf der Deliziosa macht. Denn auch sie müssen Konzepte für Schiffe entwerfen, bei denen sie nicht auf ein bereits vorhandenes, umfassendes Trackingsystem zurückgreifen können.

Kontaktverfolgung per smartem Armband in Erprobung

Parallel zu den aktuell verwendeten Methoden testet Costa – derzeit aber nicht auf der Costa Deliziosa – auch Armbänder, die Kontaktdaten aufzeichnen können. Das funktioniert ganz ähnlich wie die Corona-Warn-App. In der Praxis ergeben sich allerdings noch Probleme, für die Lösungen entwickelt werden müssen, bevor das System produktiv eingesetzt werden kann.

Die Armbänder können bislang beispielsweise nämlich oft nicht erkennen, ob beispielsweise eine dünne Wand zwischen zwei Passagieren ist. Sitzen zwei Passagiere in unterschiedlichen

Räumen aber von der Wand getrennt sehr nahe zusammen, registriert das Armband einen Kontakt.

Auf ganz modernen Schiffen mit zusätzlicher Ortungs-Technik lassen sich solche Fehler mit Hilfe der genauen Positionsdaten herausfiltern. Auf den meisten anderen Schiffen wie der Costa Deliziosa müssen dagegen andere Lösungen gefunden werden. Bis dahin sind kleinere Einschränkungen wie die Sitzplatzzuweisung im Theater wohl unvermeidlich.

Kritikpunkte und Beobachtungen

Ich habe an Bord Gespräche mit dem Entertainment-Manager, dem für Covid-19-Themen zuständigen Bordarzt und dem Hoteldirektor geführt. Was ich dabei an Details zum Infektionsschutz-Konzept erfahren habe, stimmt zusammen mit meinen eigenen Erlebnissen und Beobachtungen an Bord sehr positiv. Das konsequente Bubble-Konzept in Kombination mit geringer Passagierauslastung, Abständen und die durchgängige Kooperation der Passagiere beim Tragen der Maske machen das Konzept tragfähig.

Doch kein Konzept ist absolut perfekt und die Reedereien lernen derzeit auch noch täglich dazu, arbeiten an Optimierungen, finden bessere Lösungen für einzelne Situationen. Zwei Punkte sind mir persönlich aufgefallen, die einer Erwähnung wert sind.

Bereits angesprochen hatte ich die Face Shields. Sie sind für Infektionsschutz und als Alternative zur Maske nicht geeignet. Costa sollte daher auf chirurgische oder Stoff-Masken bestehen, schon um den übrigen Passagieren ein sichereres Gefühl zu geben. Denn beispielsweise bei der festen Platzzuweisung im Theater kann ich mir nicht aussuchen, ob ich relativ nahe zu einem Face-Shield-Träger sitze.

Ein besseres Passagierstrom-Management wäre bei der Ausschiffung zu den Landausflügen wünschenswert. Denn auch wenn das Risiko durch die vorausgegangenen Antigentests aller Passagiere sehr gering ist, sollten auch hier ausreichende Abstände sichergestellt sein. Um mögliche Staus im Treppenhaus und am Ausgang zu vermeiden, könnten die Ausflugsgruppen beispielsweise separat und erst dann vom Treffpunkt zum Bus geführt werden, wenn die vorausgegangene Gruppe das Schiff tatsächlich verlassen hat.

Mein persönliches Fazit

Ich habe meine kurze Reise auf der Costa Deliziosa als sehr angenehm und entspannt empfunden. Das gut auf dieses Schiff abgestimmte Sicherheitskonzept, die geringe Passagierauslastung von derzeit nur 25 Prozent und die durchgängige Akzeptanz der Regeln durch die Passagiere schaffen genug gedanklichen Abstand zum Coronakrisen-Alltag zu Hause, sodass an Bord echte Urlaubsstimmung aufkommen kann.

Insgesamt ist das Thema Covid-19 auf Costa Deliziosa recht präsent. Und auch wenn sich das Auge schnell daran gewöhnt und man die auffälligen Markierungen und Hinweisschildern gedanklich ausblendet, führt das doch dazu, dass sich alle recht konsequent an die Regeln halten.

Rund 700 statt der in normalen Zeiten möglichen 2.800 Passagiere machen das Einhalten von Abständen sehr einfach. Mit rund 750 Crew-Mitglieder erreicht die Costa Deliziosa derzeit ein Passagier-Crew-Verhältnis, das man sonst nur auf Ultraluxus-Schiffen antrifft.

Viele schlaue gelöste Details wie die Regelungen für das Fitness-Studio, der telefonische Service für Rezeption und Ausflugsbüro oder Shopping-Assistenz am Telefon und direkt in der Kabine zeigten, dass sich Costa Gedanken bis ins letzte Detail gemacht hat.

Ganz persönlich finde ich bei all den Corona-Aspekten abschließend aber auch das Essen noch sehr erwähnenswert – bei Costa dediziert bodenständige, italienische Küche, für die man dieses Land so liebt.

Und das tägliche wechselnde Destination-Menu des italienischen Spitzenkochs Bruno Barbieri fasziniert mit auch mal ungewöhnlicheren, lokalen Spezialitäten aus der Region, die das Schiff an jeweils folgenden Tag anläuft. Vor unserem Hafenstopp in Brindisi gab es beispielsweise Vermicelli mit Meeresruchten sowie gedünsteter Baby-Octopus in Tomaten-Oliven-Sauce, vor Bari Gries-Orecchiette mit Rübstilcreme, Sardellenöl und Schafskäse sowie apulische Bombette mit Bohnenpüree.

US-Kreuzfahrt tastet sich an Neustart heran, sagt zugleich weitere Reisen teils längerfristig ab

7. Oktober 2020

Die US-Reedereien beginnen nun auch operativ mit den Vorbereitungen für einen Neustart für Kreuzfahrten ab Florida noch im Jahr 2020. Zugleich kommen aber erst einmal weitere Absagen. Zumeist werden die Reisen bis Ende November ausgesetzt, einige Reedereien jedoch geben bereits die komplette Wintersaison 2020/21 auf.

Die Kreuzfahrt-Pause der US-Reedereien geht vorerst weiter und bringt teils recht langfristige Absagen bis hinein in den März. In letzter Minute, allerdings erwartungsgemäß, hatte die US-Gesundheitsbehörde CDC am 30. September ihre „no sail order“ um einen Monat bis zum 31. Oktober verlängert. Da die Wiederinbetriebnahme eines für viele Monate aufgelegten, großen Kreuzfahrtschiffs jedoch üblicherweise acht Wochen und mehr in Anspruch nimmt, sagen viele Reedereien jetzt erst einmal die Reisen bis 30. November ab.

Zugleich wird ein Neustart in den USA realistischer. Reedereien hoffen auf einen langsamen Beginn noch in diesem Jahr. Gerüchten zufolge wird bereits verstärkt Personal rekrutiert und in Anlaufplänen beispielsweise von Miami tauchen erste, neue Anläufe von Kreuzfahrtschiffen auf.

Schrittweiser Start mit Tests ohne Passagiere

Am wahrscheinlichsten ist – ähnlich wie beim Neustart in Europa vor einigen Wochen – ein schrittweiser und vorsichtiger Beginn mit nur wenigen Schiffen. Die neuesten Konzepte der Reedereien sehen zunächst mehrstufige Erprobungsphasen ohne Passagiere vor. Stützen können sich die Reedereien dabei auf praktische Erkenntnisse aus Europa – siehe auch meine Erfahrungsberichte zu den Infektionsschutzkonzepten von MSC und Costa sowie einen Vergleich der beiden (englischsprachig) bei Cruise Critic.

Auf dem derzeit laufenden Kreuzfahrt-Kongress „Seatrade Cruise Virtual“ bezeichnete der Branchenverband Clia Coronatests für Passagiere und Crew vor dem Boarding als essenziell. Das entspricht dem Procedere der europäischen Reedereien wie TUI Cruises, Costa, MSC oder Hapag-Lloyd Cruises, die mit PCR-Tests vor der Reise beziehungsweise Antigen-Tests direkt vor dem Boarding im Terminal bislang erfolgreich sind.

Bei allem Optimismus, den die CEOs der großen Kreuzfahrt-Unternehmen derzeit auf dem Kongress demonstrieren, drängt die Zeit, wenn der Neustart noch in diesem Jahr stattfinden soll. Denn neben dem Vorbereiten der Schiffe und Rekrutieren der Crew müssen vor allem auch noch eine Vielzahl von Genehmigungen bei Behörden in den USA, Bahamas und Karibik eingeholt und Verträge zu Infektionsschutz und anderen Aspekten mit den angelaufenen Häfen verhandelt und geschlossen werden.

Ein für diese Woche geplantes Gespräch der Reedereien mit der US-Regierung wurde aufgrund der vielen Covid-19-Erkrankungen im Weißen Haus vorerst abgesagt.

Herausforderung Coronatest und Maskenpflicht

Für die Abfahrten von US-Häfen stellen sich allerdings noch Herausforderungen, zu denen die Kreuzfahrt-Reedereien ein überzeugendes Konzept präsentieren müssen. Denn anders als in den meisten europäischen Ländern steht in den USA derzeit keine gut funktionierende Infrastruktur für PCR-Tests mit schnellen Testergebnissen zur Verfügung.

Als Alternative würden Antigen-Tests vor der Einschiffung im Hafen eher im Einflussbereich der Reedereien liegen. Hier stellt sich vor allem die logistische Herausforderung, die gesamte Zahl der Passagiere am Einschiffungstag zu testen. Denn anders als in Europa ist in den USA mit Ziel Bahamas und Karibik wegen des Passenger Vessel Service Acts kein Interporting möglich – also kein Zusteigen von Passagieren in mehreren Häfen, was die Zahl der zu testenden Personen in den einzelnen Häfen reduzieren würde.

Zu Hilfe kommen könnten den Reedereien dabei die Fluggesellschaften. So gibt es beispielsweise bei United Airlines, American Airlines, Jet Blue, aber auch bei der Lufthansa und der Muttergesellschaft von British Airways Pläne für Covid-19-Tests vor Flügen, die bislang allerdings eher für Langstreckenflüge gedacht sind.

Eine weitere Herausforderung dürfte sich bei der geplanten und nötigen Maskenpflicht an Bord der Kreuzfahrtschiffe ergeben. Anders als in Europa herrscht in den USA keine grundsätzliche Einigkeit über die Wirksamkeit der Masken als Infektionsschutz. Es dürfte also deutlich schwieriger sein, Passagiere durchgängig von einer Maskenpflicht zu überzeugen und das Tragen des Mund-Nasen-Schutzes an Bord durchzusetzen.

Stand der Kreuzfahrt-Absagen

Eine vollständige Liste aller aktuellen Kreuzfahrt-Absagen und explizit geplanten Neustart-Terminen finden Sie in unserer regelmäßig aktualisierten Übersicht „**Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen**“.

Ganz aktuell wurden folgende Reisen abgesagt:

- Norwegian Cruise Line Holdings hat für die Marken Norwegian Cruise Line, Regent Seven Seas Cruises und Oceania Cruises eine Verlängerung der Kreuzfahrt-Pause bis 30. November bekannt gegeben.
- Längerfristig legt NCL offiziell die Norwegian Star, Norwegian Spirit und Norwegian Dawn auf, nämlich bis Ende März 2021.
- Royal Caribbean International sowie Silversea verlängern die Pause bis 30. November
- Azamara geht erst wieder Ende März 2021 in Europa in Dienst.
- Celebrity Cruises sagt die komplette Wintersaison 2020/21 in Australien und Asien ab.
- Seabourn sagt fast alle Reisen bis Mitte April ab. Lediglich die Seabourn Odyssey soll am 15. Januar wieder fahren.
- MSC hat USA-Abfahrten bis 30. November abgesagt.
- Carnival Cruise Line hat alle Kreuzfahrten bis Ende des Jahres abgesagt, mit Ausnahme der Kreuzfahrten von den US-Häfen Miami und Port Canaveral im Dezember 2020.

Die Australien-Saison in den Monaten um den Jahreswechsel 2020/21 haben die meisten Reedereien inzwischen abgeschlossen. Für Asien hegen einige offenbar noch Hoffnungen, viele Reisen wurden aber auch hier schon für die komplette 2020/21-Saison abgesagt. Auch Weltreisen, die in den ersten Monaten von 2021 starten sollten, haben die US-Reedereien bereits abgesagt, während MSC und Costa bislang an ihren Weltreise-Plänen festhalten.

TUI Cruises beginnt mit Antigen-Coronatests direkt vor der Einschiffung

10. Oktober 2020

TUI Cruises nimmt Coronatests künftig direkt vor der Einschiffung im Kreuzfahrt-Terminal vor. Das gilt zunächst für Deutschland-Abfahrten von Hamburg und Kiel. Lediglich bei den Griechenland-Kreuzfahrten der Mein Schiff 6 sind weiterhin PCR-Tests vorab nötig. Die neu eingeführten Antigen-Schnelltests sollen Ergebnisse innerhalb von 20 Minuten liefern.

Antigen-Tests direkt vor der Einschiffung im Kreuzfahrt-Terminal werden bereits von Beginn an bei Costa und MSC in Italien eingesetzt. Dort sind Antigentests mit maschineller Auswertung als Testmethode von den Behörden schon frühzeitig genehmigt worden. Nun wurden auch in Deutschland erste Testkits zugelassen.

An der Prozedur des Tests selbst ändert sich im Vergleich zu den PCR-Tests für die Passagiere nichts: Auch für den Antigen-Test ist ein Rachenabstrich mit Wattestäbchen nötig. Allerdings ist eben kein Aufwand vor Abreise nötig, weil die Tests im Rahmen des Einschiffungsvorgangs vor Ort durchgeführt werden. Zudem verkürzt sich der Zeitraum zwischen Test und Einschiffung um bis zu drei Tage.

TUI Cruises spricht von Ergebnissen beim Antigentest innerhalb von 20 Minuten, sodass sich die Wartezeit bei der Einschiffung wohl nur unwesentlich verlängern dürfte. Eingesetzt werden sollen Tests, deren Auswertung kein Gerät benötigt.

Testkits ohne Gerät zur Auswertung der Ergebnisse

Von welchem Hersteller die tatsächlich eingesetzten Tests bei TUI Cruises stammen, ist noch nicht bekannt. Ein möglicher Kandidat ist der „SARS-CoV-2 Rapid Antibody Test“ von Roche. Dieser Test erfolgt ähnlich einem Schwangerschaftstest mit Hilfe eines Teststreifens, auf dem sich nach der vorgegebenen Wartezeit von 15 bis 30 Minuten farbliche Kontrolllinien abzeichnen. Diese Linien zeigen an, ob das Ergebnis positiv oder negativ ist. Die mit dem Wattestäbchen als Rachenabstrich entnommene Probe wird zunächst in einer Flüssigkeit gelöst und dann auf den Teststreifen aufgebracht. Die Zuverlässigkeit dieser Tests ist laut Hersteller vergleichbar mit der von PCR-Tests.

Bislang verlangt TUI Cruises einen PCR-Test, der maximal 72 Stunden vor Kreuzfahrtbeginn durchgeführt werden muss. Dafür kooperiert die Reederei, so wie auch Hapag-Lloyd Cruises und AIDA, mit den Helios-Kliniken. Dort sind die Coronatests kostenlos, während individuell durchgeführte Tests selbst zu bezahlen sind. Das wird vor allem von Passagieren kritisiert, für die eine Helios-Klinik nicht in vertretbarem Zeitaufwand erreichbar ist.

Die PCR-Tests sind aber weiterhin für die Griechenland-Kreuzfahrten der Mein Schiff 6 nötig. Denn die griechischen Behörden verlangen zwingend einen PCR-Test. PCR-Tests setzt TUI Cruises außerdem auch weiterhin in Form von Schnelltests an Bord ein, falls eine mögliche Infektion an Bord selbst diagnostiziert werden muss.

Den Kontrolltest bei einem positiven Antigentest-Ergebnis bei der Einschiffung führt TUI Cruises dagegen ebenfalls mit der Antigen-Methode durch, um auszuschließen, dass der erste Test fehlerhaft verlaufen ist. Fällt der Nachtest ebenfalls positiv aus, ist eine Einschiffung nicht möglich.

Neue Covid-19-Risikogebiete: Wichtige Kreuzfahrt-Häfen im Mittelmeer betroffen

16. Oktober 2020

Neu ausgewiesene Covid-19-Risikogebiete vor allem in Italien bereiten den wenigen derzeit fahrenden Kreuzfahrtschiffen immer größere Probleme. Mit Kampanien, Ligurien und Malta sind jetzt drei für die derzeitigen Kreuzfahrt-Routen ganz wesentliche Regionen betroffen.

Das Auswärtige Amt hat am 15. Oktober mit Wirkung ab 17. Oktober die italienischen Regionen Ligurien und Kampanien sowie den Inselstaat Malta zu Risikogebieten erklärt. Die italienische Regierung hat zudem deutlich strengere Regeln für das Zusammentreffen von größeren Personengruppen im ganzen Land eingeführt und eine Sperrstunde für Lokale verhängt.

Direkt von der Reisewarnung betroffen sind in Ligurien die Kreuzfahrthäfen Savona, Genua und La Spezia, in Kampanien der Hafen von Neapel sowie die Amalfi-Küste, außerdem Valletta auf Malta. Betroffen ist aber auch die Flusskreuzfahrt am Douro, nachdem auch die portugiesische Region Norte zum Risikogebiet erklärt wurde.

Update: Auch Friaulisch-Venetien ist nun Risikogebiet, was für deutsche Passagiere die MSC-Abfahrten aus Triest schwieriger gestaltet.

Folgen der Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes

Die Reisewarnungen des Auswärtigen Amtes stellen kein Reiseverbot dar. Reisende können also dennoch eine Kreuzfahrt antreten, die Hafenstopps in Risikogebieten vorsieht. Allerdings müssen sie bei der Rückkehr nach Deutschland mit einer Testpflicht und oft auch mit Quarantäneanordnungen rechnen.

Andererseits dürfte die Reisewarnung des Auswärtigen Amtes denjenigen Passagieren den kostenfreien Rücktritt vom Reisevertrag erlauben, die ihre Kreuzfahrt zu diesen Bedingungen nicht antreten wollen. Im konkreten Einzelfall sollte man das aber von einem Juristen prüfen lassen.

Welche Regeln genau für Reiserückkehrer aus Risikogebieten gelten, ist nicht bundesweit einheitlich geregelt. Erst am 8. November könnte es weitgehend einheitliche Vorschriften geben, wie sie eine Muster-Quarantäneverordnung der Bundesregierung vorsieht. Ob dieses Muster von allen Bundesländern ohne Modifikationen umgesetzt wird, muss sich aber erst noch zeigen.

Aktuell gilt eine Pflicht zu Covid-19-Tests nach PCR-Standard bei der Einreise und in manchen Bundesländern eine 14tägige Quarantäne, die teils bei Vorlage eines negativen Testergebnisses vermieden werden kann. Genauer dazu findet sich in einem Merkblatt des Gesundheitsministeriums.

Covid-19-Risikogebiete in Deutschland

Umgekehrt werden auch immer mehr Regionen in Deutschland zu Risikogebieten. Die Reedereien reagieren darauf und führen typischerweise einen zusätzlichen Corona-Schnelltest (Antigen-Test) direkt vor der Einschiffung im Kreuzfahrtterminal durch, um hier eine zusätzliche Sicherheitsstufe einzuziehen.

Antigen-Tests sprechen zwar nicht so sensibel auf Covid-19-Infektionen an wie PCR-Tests, die auch sehr kleine Virmengen entdecken, selbige dann aber für die Infektiosität kaum eine Rolle spielen. Antigen-Tests entdecken Infektionen aber tendenziell etwas früher als PCR-Tests. Zudem sind sie aktueller, weil sie nicht bis zu 72 Stunden vor Abreise, sondern eben direkt bei der Einschiffung durchgeführt werden.

AIDAblu startet in Italien

AIDA startet am Samstag, 17. Oktober, mit der AIDAblu erstmals nach dem Shutdown wieder eine Kreuzfahrt, die in Civitavecchia beginnt. Auf der Fahrtroute liegen Neapel, Palermo, Catania und La Spezia. Zwei der insgesamt fünf Häfen liegen also in den neu ausgewiesenen Risikogebieten. Auf ihrer ersten Reise wird die AIDAblu laut Reederei knapp 1.000 Passagiere und rund 600 Crewmitglieder an Bord haben. Das entspricht einer Passagierauslastung von 45 Prozent bei voller Crew-Zahl.

AIDA bietet den Passagieren auf der Italien-Route einen kostenlosen Covid-19-Test an Bord an, um gegebenenfalls Quarantänezeiten zu Hause zu vermeiden oder zu verkürzen. Diese

PCR-Tests führt AIDA an einem Hafentag zwei Tage vor Ende der Reise durch und lässt die Proben in einem Labor an Land auswerten, sodass die Ergebnisse anderthalb Tage später bei der Ausschiffung in Civitavecchia vorliegen.

Update: AIDA hat als Reaktion auf die Ausweisung der neuen Risikogebiete die Fahrtroute der AIDAblu geändert. Neapel und La Spezia werden nicht mehr angelaufen, dafür sind Messina und Syracus auf Sizilien neu im Programm.

MSC Grandiosa in Italien und Malta

Bei MSC liegen auf der Route der MSC Grandiosa drei der fünf angelaufenen Häfen in den neu ausgewiesenen Risikogebieten: Neapel, Malta und mit Genua auch der wichtigste Zustiegshafen des Kreuzfahrtschiffs. Allerdings besteht der größte Teil der Passagiere aus Italienern, für die eine Reisewarnung des deutschen Auswärtigen Amtes irrelevant ist.

Ob es durch die veränderte Infektionslage und Ausweisung einiger angelaufener Gebiete als Risikogebieten zu Änderungen im Routenplan oder Einschränkungen für Passagiere kommt, ist bislang noch nicht klar. Laut MSC Cruises wurden bis Freitagmittag, 16. Oktober, noch keine Änderungen beschlossen.

Inzwischen hat MSC maltesische Medienberichte bestätigt, dass es auf der MSC Grandiosa einen Covid-19-Verdachtsfall gibt. Ein einzelnes Crew-Mitglied wurde demnach nach dem Auftreten von Symptomen positiv getestet und isoliert, nachdem ein Test am Tag zuvor noch negativ ausgefallen war. Alle zehn per Nachverfolgung identifizierten Kontaktpersonen wurden laut MSC negativ getestet, bleiben aber ebenso wie das betroffene Crew-Mitglied in Isolation, bis ein abschließender Coronatest im nächsten Hafen für Klarheit sorgt. Das Kreuzfahrtschiff durfte bei seinem Hafenstopp in Valletta am 16. Oktober keine Landgänge durchführen. Bereits am späten Vormittag verließ die MSC Grandiosa daher Valletta vorzeitig und ist am Rückweg nach Genua, dem regulären, nächsten Stopp auf dieser Route.

MSC Magnifica in Italien, Malta und Griechenland

Die MSC Magnifica soll am 19. Oktober erstmals wieder in See stechen. Auch hier ist Genua der wichtigste Einstiegshafen. Auf der Route liegt außerdem Malta. Ansonsten sind auf der zehntägigen Route der MSC Magnifica die weiteren fünf Häfen in Italien und Griechenland nicht als Risikogebiet eingestuft.

Costa in Italien und Griechenland

Bei Costa ist zunächst die Costa Smeralda deutlich von der Ausweitung der neuen Risikogebiete betroffen: Savona, La Spezia und Neapel liegen in diesen Regionen, lediglich Cagliari und Civitavecchia sind nicht betroffen.

Die Costa Deliziosa fährt dagegen auf ihrer nächsten Reise bereits auf einer bislang unproblematischen Route in der Adria und nach Griechenland: Triest, Bari, Katakolon, Kreta und Piräus.

Bei Costa wartet cruisetricks.de noch auf nähere Informationen seitens der Reederei über mögliche Routenänderungen oder Einschränkungen für die Passagiere, insbesondere

bezüglich der Costa Smeralda. Wie auch bei MSC stammt der überwiegende Teil der Passagiere auch bei Costa aus Italien, für die deutsche Reisewarnungen irrelevant sind.

Französische Vollcharter-Kreuzfahrt der Costa Diadema abgebrochen

Die Costa Diadema fuhr zuletzt zwei Reise im Vollcharter für den französischen Reiseveranstalter „Ocean de Voyages“. Der Veranstalter hat die aktuelle Kreuzfahrt am 15. Oktober nach Bekanntgabe der strengen, neuen Infektionsschutz-Regeln in Frankreich abgebrochen und ist am 16. Oktober in Genua zurück, wo die Ausschiffung der Passagiere stattfindet. Als Begründung für den Kreuzfahrt-Abbruch gibt Ocean de Voyages an, dass die Passagiere angesichts der verschärften Regeln und der schwierigen Infektionslage in dem Land „sicher nach Frankreich zurückkehren können“. Inzwischen ist aber auch klar, dass es an Bord der Costa Diadema insgesamt acht Covid-19-Infektionen gab. Details dazu, siehe unser News-Beitrag „Acht Covid-19-Infektionen auf der Costa Diadema“. Die nächste reguläre Kreuzfahrt der Costa Diadema ist erst für Ende Oktober geplant.

Douro-Flusskreuzfahrten abgesagt

Portugal hat am 15. Oktober den Katastrophenfall ausgerufen und das Auswärtige Amt definiert nun auch Nord-Portugal (Region Norte) ab 17. Oktober als Risikogebiet. Erste Flusskreuzfahrt-Reedereien reagieren darauf mit der Absage von Douro-Kreuzfahrten.

So sagt Nicko Cruises nun alle Douro-Reisen bis Ende 2020 ab. A-Rosa beendet die Douro-Saison ebenfalls einen Monat früher als ohnehin geplant. Die Abfahrt am 21. Oktober soll aber noch stattfinden – für Passagiere dieser und der abgesagten Folge Reisen, die trotz Reisewarnung „auf eigene Verantwortung“ mitfahren wollen. Passagiere der aktuell laufenden Kreuzfahrt wird angeboten, die Reise abubrechen und vor Inkrafttreten der Reisewarnung nach Hause zurückzukehren.

Acht Covid-19-Infektionen auf der Costa Diadema

17. Oktober 2020

Auf der Costa Diadema hat es offenbar auf zwei aufeinander folgenden Mittelmeer-Kreuzfahrten insgesamt acht Covid-19-Fälle gegeben. Beide Reisen waren Vollcharter für den französischen Veranstalter TMR mit ausschließlich französischen Passagieren an Bord.

Costa Diadema hatte ihre 14tägige Reise im Vollcharter für den französischen Veranstalter TMR am 28. September in Genua mit ausschließlich französischen Passagieren begonnen. Da das Kreuzfahrtschiff auch griechische Häfen anlief, mussten alle Passagiere vor der Rückkunft nach Italien entsprechend der italienischen Vorschriften erneut auf Covid-19 getestet werden. Bei diesem Test fielen die Ergebnisse bei sieben Passagieren positiv aus. Alle sind laut einem Statement von Costa zufolge symptomlos gewesen. Sie wurden isoliert

und in Palermo ausgeschifft. Ein erneuter Test an Land bestätigte dann die positiven Testergebnisse.

Nach der Rückkunft in Genua am 12. Oktober ordneten die italienischen Behörden einen Covid-19-Test für alle Crew-Mitglieder der Costa Diadema an, wie die italienische Zeitung Il Secolo XIX berichtet. Dabei zeigten sich offenbar keine weiteren Infektionen.

Laut der Zeitung USA Today, die sich auf einen Sprecher der Costa-Mutter Carnival Corp. beruft, seien viele der Passagiere der ersten Kreuzfahrt auch auf der nachfolgenden, ebenfalls 14tägigen Kreuzfahrt der Costa Diadema gebucht gewesen. Diese Reise begann am 12. Oktober planmäßig in Genua, wurde aber nach einer kurzfristigen, deutlichen Verschärfung der Covid-19-Vorschriften in Frankreich vorzeitig beendet.

Auf Basis der Daten aus dem System zur Kontaktnachverfolgung an Bord des Schiffs wurden weitere Passagiere getestet, die schon auf der ersten Reise an Bord waren und engere Kontakte zu den Infizierten hatten. Dabei sei ein weiterer Covid-19-Erkrankter identifiziert worden, der wohl bereits Symptome zeigte. Am 14. Oktober wurde dieser erkrankte Passagier in ein Krankenhaus in Neapel gebracht.

Das Schiff brach nach dem Hafenstopp in Neapel die Kreuzfahrt ab und fuhr zehn Tage früher als geplant direkt zum Ausgangshafen nach Genua zurück. In Genua kam die Costa Diadema am Freitagmorgen, 16. Oktober, an.

Costa nennt als Grund für den Abbruch der Kreuzfahrt die zugespitzte Infektionslage in Frankreich mit entsprechend strengen Einschränkungen durch die Regierung. Die Reise sei abgebrochen worden, „um den Passagieren eine sichere Rückkehr nach Frankreich zu ermöglichen.“ Einen Zusammenhang mit den Covid-19-Infektionen soll es nicht gegeben haben.

Alle Passagiere seien laut eines Carnival-Sprechers vor der Ausschiffung und Heimreise am 16. Oktober in Genua erneut getestet worden. Die Ergebnisse seien alle negativ gewesen.

Die insgesamt acht Covid-19-Infektionen an Bord der Costa Diadema zeigen, dass eine absolute Sicherheit auch an Bord von Kreuzfahrtschiffen nicht möglich ist, ebenso wenig wie an Land. Die Abläufe zeigen allerdings auch, dass die bei allen Reedereien sehr ähnlichen Sicherheitsprotokolle offenbar funktionieren, auftretende Infektionen erkennen und eine Ausbreitung der Krankheit an Bord verhindern können. Über die Sicherheitsprotokolle bei Costa haben wir bereits im Erfahrungsbericht „Das Schutzkonzept gegen Covid-19 auf der Costa Deliziosa“ ausführlich berichtet.

Mehr als 20 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe weltweit bereits wieder in Dienst

17. Oktober 2020 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Während in den USA noch bis mindestens Ende Oktober ein behördliches Kreuzfahrt-Verbot in Kraft ist, fahren in Europa, aber vereinzelt auch in Asien, Australien und Neuseeland über

20 Kreuzfahrtschiffe wieder, teils bereits seit vielen Wochen. Am 17. Oktober sticht nach dem langen Shutdown auch ein AIDA-Kreuzfahrtschiff wieder in See. Wir haben zusammengestellt, welche Schiffe derzeit mit Passagieren auf Kreuzfahrt gehen.

Die meisten Kreuzfahrtschiffe hatte zwischenzeitlich die Luxus-Expeditionsreederei Ponant in Dienst, und zwar insgesamt acht Schiffe schon seit Mitte Juli und bis in den Oktober hinein. Laut Ponant fanden nach dem Neustart bereits über 50 Kreuzfahrten mit insgesamt mehr als 3.000 Passagieren statt.

Aber auch große Kreuzfahrtschiffe fahren Ende Juli wieder: TUI Cruises hatte am 24. Juli den Anfang gemacht, Dream Cruises folgte zwei Tage später in Taiwan, die MSC Grandiosa ging am 16. August wieder in Dienst, die Costa Deliziosa folgte am 6. September und AIDA bringt das erste Schiff schließlich am 17. Oktober wieder in Fahrt.

Vor allem Reedereien mit kleineren Schiffen beenden im Oktober ihre Sommersaison, weil Winterfahrtgebiete wie insbesondere die Karibik nicht sinnvoll befahrbar sind. Zugleich sollen aber bei MSC und AIDA weitere große Schiffe demnächst wieder starten und im Dezember möglicherweise auch erste Kreuzfahrtschiffe in den USA.

Wie wir in unserem News-Beitrag „Neue Covid-19-Risikogebiete: Wichtige Kreuzfahrt-Häfen im Mittelmeer betroffen“ ausführen, ist angesichts steigender Infektionszahlen in ganz Europa derzeit aber unklar, ob der Trend anhält und noch mehr Schiffe wieder in Dienst gehen können.

Übersicht der derzeit aktiven Kreuzfahrtschiffe

(inklusive Planungen bis Anfang November)

[table id=100 /]

Wer waren die Vorreiter und ersten in ihrem Segment?

Für die Statistik und weil es einen gewissen Reiz hat, haben wir zusammengestellt welche Reedereien und Schiffe in ihrem jeweiligen Segment als erste den Neustart geschafft haben.

- **Hochsee insgesamt:** Hurtigruten – Finnmarken am 16. Juni in Norwegen
- **Hochsee insgesamt, derzeit noch aktiv:** Sailing Classics – Rhea am 27. Juni an der Amalfiküste in Italien
- **Expeditionskreuzfahrt:** Ponant – Le Dumont-d'Urville, Le Bougainville, Le Champlain, Le Lyrial und L'Austral ab 11. Juli von mehreren französischen Häfen aus
- **Große Schiffe in Asien:** Dream Cruises – Explorer Dream ab 16. Juli in Taiwan
- **Große Schiffe im Nordland:** TUI Cruises – Mein Schiff 2 am 24. Juli ab Hamburg
- **Große Schiffe im Mittelmeer:** MSC Cruises – MSC Grandiosa ab 16. August in Italien
- **Südsee:** Paul Gauguin seit 18. Juli ab Papeete
- **Australien:** Coral Expeditions – Coral Explorer seit 14. Oktober ab Cairns
- **Karibik:** Seadream Yacht Club – Seadream I ab 15. Oktober Transatlantik nach Barbados
- **Flusskreuzfahrt:** Nicko Cruises – Nicko Vision am 1. Juni auf der Donau

Von den USA aus könnte es ab November wieder Kreuzfahrten geben, wahrscheinlicher aber im Dezember. Die No-Sail-Order der Gesundheitsbehörde CDC läuft am 31. Oktober voraussichtlich aus, die Reedereien bereiten sich derzeit auf einen Start im November oder Dezember vor. Bei Norwegian Cruise Line sind beispielsweise Reisen im November an der Mexikanischen Riviera ab Los Angeles bereit buchbar. Ob der Neustart in den USA aber tatsächlich zu diesem Termin wird stattfinden können, ist noch reichlich unsicher.

Infektionsschutz-Konzepte bewähren sich bislang

Die Infektionsschutzkonzepte der Reedereien mit Corona-Tests für die Passagiere, Hygiene- und Abstandsmaßnahmen sowie Maskenpflicht an Bord bewähre sich bislang. Auch wenn es mit Stand Mitte Oktober inzwischen auch auf zwei großen Kreuzfahrtschiffen einige, wenige Covid-19-Infektion gab, zeigt der Umgang der Reedereien damit doch, dass die Konzepte auch in diesem Fall funktionieren und eine Ausbreitung der Krankheit an Bord der Schiffe verhindern.

Auf der Costa Diadema gab es im Oktober während Vollcharter-Reisen eines französischen Reiseveranstalters insgesamt acht positive Covid-19-Fälle unter Passagieren. Auf der MSC Grandiosa ist am 15. Oktober ein Crew-Mitglied positiv getestet und entsprechend isoliert worden. Alle in der Nachverfolgung ermittelten Kontaktpersonen weisen dagegen laut MSC vorerst negative Testergebnisse auf. Das Ergebnis des abschließenden Tests des betroffenen Crew-Mitglieds in einem Labor an Land am 17. Oktober wollte MSC auch auf ausdrückliche Nachfrage nicht nennen und auch Informationen zu eventuellen Folgeinfektionen gab das Unternehmen nicht preis.

Auch bei kleineren Schiffen ist der Neustart nicht gänzlich ohne Zwischenfälle verlaufen. Die Paul Gauguin ebenso wie die Aranui 5 hatten in der Südsee Covid-19-Infektionen an Bord, Silversea brach eine Charter-Kreuzfahrt in Saudi-Arabien wegen eines infizierten Entertainers vorzeitig ab.

In Alaska musste Uncruise Adventures gleich nach der ersten Kreuzfahrt wieder aufgeben, nachdem bei einem Passagier der Coronatest positiv ausgefallen war. Und auch der weltweite Vorreiter des Kreuzfahrt-Neustarts ist derzeit gar nicht mehr im Rennen: Hurtigruten hat sich durch grobe Regelverstöße und daraus resultierenden Covid-19-Fällen an Bord selbst aus dem Spiel genommen. Nur auf der norwegischen Küstenroute ist Hurtigruten derzeit in stark eingeschränktem Umfang aktiv.

Angesichts der zahlreichen Kreuzfahrten mit inzwischen mehreren Zehntausend Passagieren weltweit sind das aber Einzelfälle geblieben. Vor allem aber gab es in keiner Situation – mit Ausnahme des Sonderfalls Hurtigruten – ein größeres Infektionsgeschehen, weiter reichende Ansteckungen oder Quarantäne für ganze Schiffe. Das kann man als deutliches Indiz dafür betrachten, dass die Konzepte wirken und Infektionen effektiv eindämmen können.

Dass eine absolute Sicherheit nicht möglich ist, leuchtet ein. Das derzeit überall in sehr ähnlicher Form praktizierte Sicherheitskonzept reduziert aber das Infektionsrisiko so stark, dass eine Ansteckung an Bord jedenfalls signifikant unwahrscheinlicher erscheint als an Land.

Coronatests vor Kreuzfahrten im Vergleich: PCR-, Antigen- und Antikörper-Tests

18. Oktober 2020

Kreuzfahrt-Reedereien führen bei allen Crewmitgliedern und Passagieren Corona-Tests durch. Das soll idealerweise eine virenfreie, abgeschlossene Umgebung an Bord zu schaffen und das Infektionsrisiko minimal halten. Bei Hochsee-Kreuzfahrten sind PCR- und Antigen-Tests üblich. Bei Flusskreuzfahrten sind außerdem auch Antikörpertests gelegentlich Teil des Infektionsschutz-Konzepts. Aber wie zuverlässig sind diese Testverfahren eigentlich?

Wie bei vielen Aspekten rund um die Covid-19-Pandemie sind die Zusammenhänge bei Coronatests komplizierter, als sie auf den ersten Blick erscheinen. Positives Testergebnis bedeutet: krank, negatives Ergebnis bedeutet: gesund – so einfach ist es leider nicht. Für die Kreuzfahrt spielen die Tests dennoch eine große Rolle.

Hinweis: Ich bin weder Virologe, noch Epidemiologe, habe das Thema aber als gewissenhafter Journalist aus verlässlichen Fachquellen recherchiert. Ziel dieses Beitrags ist es vor allem, ein besseres Verständnis für teils wenig offensichtliche Zusammenhänge zu wecken.

In Hinblick auf die Sicherheit am Kreuzfahrtschiff wichtig ist die Unterscheidung zwischen der Diagnose von Covid-19 bei einer individuellen Person und der Minimierung des Infektionsrisikos für die gesamte Personengruppe aus Crew und Passagieren an Bord.

Von der individuellen Diagnose hängt gegebenenfalls das Leben eines Patienten ab. Die Diagnose von Covid-19 muss präzise und zuverlässig sein, um den Patienten richtig behandeln zu können. Hier kann auch ergänzende Diagnostik wie Röntgen angewandt werden.

Coronatests vor Einschiffung zu einer Kreuzfahrt haben dagegen einen anderen Zweck: Sie sollen das Ansteckungsrisiko an Bord so niedrig wie möglich halten. Die Tests sind nur ein – wenn auch sehr wichtiger – Mosaikstein in einem vielschichtigen System.

Eine absolute Sicherheit ist generell nicht möglich, wohl aber eine Reduzierung des Risikos auf ein sehr niedriges Niveau. Denn das liegt jedenfalls deutlich unter dem Infektionsrisiko an Land.

Testgenauigkeit und Zuverlässigkeit: Spezifität und Sensitivität

Je nach verwendeter Testmethode (PCR, Antigen oder Antikörper), dem Testverfahren (spezifische Diagnoseprozesse einzelner Hersteller) und der korrekten Anwendung gibt es unterschiedlich hohe Fehlerquoten. Obwohl auf den ersten Blick naheliegend, wäre es aber Unsinn, die Fehlerquote eines Verfahrens direkt auf die Passagierzahl eines Schiffs hochzurechnen. Denn das tatsächliche Risiko ist viel niedriger. Details dazu weiter unten im Text.

Wenn man sich mit der Genauigkeit und Zuverlässigkeit von Covid-19-Tests beschäftigt, stößt man auf die beiden Fachbegriffe Spezifität und Sensitivität. Diese beiden Werte geben die prozentuale Zuverlässigkeit der Tests an.

Der Wert für die **Sensitivität** gibt an, zu welchem Prozentsatz tatsächlich infizierter Personen durch den Test erkannt werden, also ein positives Testergebnis auftritt. Eine Sensitivität von 97 Prozent würde also bedeuten, dass bei 100 tatsächlich infizierten Personen drei durch den Test nicht erkannt würden.

Der Wert für die **Spezifität** gibt an, wie zuverlässig ein Test Fehlalarme ausschließt, also gesunde Personen nicht fälschlicherweise als Covid-19-infiziert ausweist. Häufig wird hier auch von der „False-Positive-Rate“ gesprochen. Eine Spezifität von 98 Prozent (False-Positive-Rate: zwei Prozent) bedeutet also, dass der Test statistisch bei 100 Gesunden zwei fälschlicherweise als infiziert ausweist.

In der Praxis zeigt sich bei MSC und Costa bislang offenbar eine recht geringe False-Positive-Rate. Ist ein Antigen-Test positiv, wird zur Überprüfung ein PCR-Schnelltest durchgeführt. In den meisten Fällen gibt dieser Nachtest Entwarnung und erlaubt dem Passagier, an Bord zu gehen.

PCR-Coronatests

Beim RT-PCR-Test wird direkt das Vorhandensein von Genmaterial (RNA) des Sars-Cov-2-Virus erkannt. Er gilt als der „Goldstandard“ für individuelle Covid-19-Diagnostik bei Verdachtsfällen. RT-PCR steht für „Reverse Transkriptions-Polymerasekettenreaktion“.

PCR-Tests erkennen Infektionen bereits mehrere Tage vor Symptombeginn, eventuell geringfügig später als Antigen-Tests. Das RKI spricht inzwischen aber einheitlich von mindestens drei Tagen, nach denen beide Testmethoden beginnen, Covid-19 zu erkennen.

Bei der Sensitivität von PCR-Tests zitiert das RKI eine Studie, die einen Wert von 94 bis 96 Prozent bei Probenentnahme mit beidseitigem Nasenabstrich ermittelt hat. Noch zuverlässigere Ergebnisse erzielen Tests, bei denen auf zwei unterschiedliche Virengensequenzen getestet wird. Insgesamt aber gilt hier wie bei so vielem in der Covid-19-Pandemie: Zuverlässige Referenzwerte und solide abgesicherte, wissenschaftliche Erkenntnisse gibt es kaum, PCR-Tests verschiedener Hersteller und Labors sind nicht direkt vergleichbar. Und vieles basiert auf starken Indizien und fachlichen Einschätzungen von erfahrenen Experten.

Wichtig zu wissen ist beim PCR-Test, dass er nur begrenzt eine Aussage darüber treffen kann, ob eine positiv getestete Person auch infektiös ist. Der Test kann nämlich auch sehr kleine Mengen von Viren-Erbgut erkennen, auch noch viele Wochen nach durchlaufener Infektion. Infektiös ist die Person dann aber höchstwahrscheinlich nicht mehr. Bei der Auswertung der Testergebnisse kann das berücksichtigt werden.

Testverfahren und Dauer

Es gibt unterschiedliche PCR-Testsysteme, die sich vor allem in den Kosten, Zahl der gleichzeitig auswertbaren Proben und der Laufzeit der Auswertung unterscheiden.

Schnelltestverfahren haben Laufzeiten zwischen rund 15 und 70 Minuten. Sie kommen mit eigenen Geräten in den Labors am Kreuzfahrtschiff zum Einsatz, wenn eine Überprüfung eines positiven Antigen-Tests nötig ist oder Verdachtsfälle an Bord geprüft werden müssen.

Immer häufiger kommen PCR-Tests zum Einsatz, bei dem Speichelproben statt eines Rachen-Nasen-Abstrichs analysiert werden. In Studien hat sich gezeigt, dass diese unkompliziert anwendbare, kostengünstigere und für die Testperson angenehmere Methode ähnlich verlässliche Ergebnisse bringt.

PCR-Tests mit Auswertung in einem Fachlabor benötigen mehrere Stunden, sodass sie für Tests direkt am Tag der Einschiffung zur Kreuzfahrt nicht geeignet sind. Reedereien (derzeit: AIDA, Hapag-Lloyd Cruises, TUI Cruises bei Griechenland-Abfahrten) verlangen daher den Nachweis eines vor der Reise durchgeführten PCR-Tests, der nicht älter als 72 Stunden sein darf. Viking Cruises hat als bislang einzige Reederei Ende Oktober 2020 in Schiff mit einem vollständigen Testlabor ausgestattet, dass eine Testung aller Passagiere und Crew auf Basis von Speichelproben ermöglichen soll.

Antigen-Coronatests

Antigen-Tests weisen das Vorhandensein von viralem Protein in der Probe nach. Laut Robert-Koch-Institut ist ein Antigen-Test in der individuellen Diagnose zur Erkennung einer frühen Phase der Infektion geeignet und wird dabei vom RKI eher als Ergänzung zu PCR-Tests gesehen.

Allerdings sagt das Robert-Koch-Institut auch: „Ein positives Ergebnis mit einem geeigneten Antigentest stellt zunächst einen Verdacht auf eine SARS-CoV-2-Infektion dar. Es ist jedoch noch keine Diagnose einer SARS-CoV-2-Infektion.“

Die Sensitivität von Antigen-Schnelltests liegt wahrscheinlich etw. niedriger als bei PCR-Tests. Der Testkit-Hersteller Roche weist in seinem Datenblatt beispielsweise eine Sensitivität von 96,52 Prozent aus. Die US-Gesundheitsbehörde CDC spricht von einer niedrigeren Sensitivität als beim PCR-Test. Als sicher gilt, dass Antigentests kleinere Mengen von Virenmaterial seltener erkennen als PCR-Tests. Allerdings sind Personen mit so niedriger Virenlast wahrscheinlich auch kaum ansteckend.

Zu Antigen-Tests gibt es im Vergleich zu PCR-Tests derzeit noch wenige wissenschaftliche Studien, insbesondere für die Anwendung bei nicht infizierten oder symptomlos-infizierten Personen. Erste Antigen-Tests wurden in Deutschland erst im September zugelassen, in Italien dagegen schon seit mehreren Monaten eingesetzt.

Die Protokolle der Kreuzfahrt-Reedereien, die mit Antigen-Tests arbeiten (derzeit: Costa, MSC, teils TUI Cruises), sehen einen zweiten Test vor, wenn ein Antigen-Test positiv ausfällt. Costa und MSC testen mit der PCR-Methode nach, TUI Cruises führt einen erneuten Antigen-Test durch. AIDA und TUI Cruises setzen Antikörper-Tests zusätzlich zum vor der Reise durchgeführten Coronatest ein, um Passagiere aus deutschen Risikogebieten direkt vor der Einschiffung erneut zu testen.

Testverfahren und Dauer

Bei Antigen-Tests gibt es drei unterschiedliche Auswertungsmethoden. Auswertungsgeräte werden für Tests auf Basis von Fluoreszenz oder Chemilumineszenz benötigt. Eine direkte, optische Auswertung mittels eines Teststreifens ist bei Lateral-Flow-Tests (Beispiel: Roche) möglich. Für alle drei Methoden wird, wie beim PCR-Test, ein Nasen-Rachen-Abstrich benötigt.

Costa und MSC setzen Tests auf Basis von Fluoreszenz mit entsprechenden Auswertungsgeräten ein (Hersteller: SD Biosensor). TUI Cruises setzt auf Lateral-Flow-Tests, also mit Teststreifen statt Auswertungsgerät.

Inzwischen gibt es auch Testverfahren, bei denen für den Antigentest eine Speichelprobe genommen wird, also kein Rachenabstrich mehr nötig ist. Auch Tests, die ohne medizinisches Fachpersonal durchgeführt werden kann, gibt es inzwischen. In Zusammenhang mit Tests vor Kreuzfahrten ist der Einsatz dieser Tests aber wohl nicht praktikabel.

Antikörper-Coronatests

Ein Antikörper-Test zeigt, wie der Name schon sagt, ob die getestete Person Antikörper entwickelt hat, also eine Immunreaktion zeigt. Eine bestehende oder frühere Infektion wird damit also indirekt nachgewiesen. Für individuelle Akutdiagnostik von Covid-19 empfiehlt das RKI Antikörpertests nicht.

Auf den ersten Blick scheinen Antikörper-Tests eher nutzlos zu sein. Dennoch ist ihr Einsatz in der Flusskreuzfahrt sinnvoll, wo beispielsweise kein Terminal mit isolierten Wartebereichen während der Auswertung von Antigen- oder PCR-Tests zur Verfügung stehen. Zudem ist vor allem auch die Testsystematik eine andere als bei PCR- und Antigen-Tests.

Bei den in der Flusskreuzfahrt eingesetzten Tests wird auf IgG- und IgM-Antikörper (Immunglobuline G und M) getestet. IgG-Antikörper zeigen eine länger zurückliegende Infektion an, bei der keine aktuelle Ansteckungsgefahr mehr besteht.

IgM-Antikörper dagegen sind ein starkes Indiz für eine akute Infektion im Körper. Das IMD-Labor Berlin schreibt, dass sich IgM-Antikörper ab dem dritten bis vierten Tag nach Symptomeintritt bilden und sich nach sieben Tagen bei rund 90 Prozent der Infizierten nachweisen lassen.

Schlägt der IgM-Antikörpertest bei einem Kreuzfahrtpassagier positiv an, wird er zunächst wiederholt, um ein fehlerhaftes Testkit auszuschließen. Bleibt das Testergebnis positiv, schicken die Flusskreuzfahrt-Anbieter den Passagier, soweit möglich, zu einem Antigen- oder PCR-Test bei einem örtlichen Arzt oder im Krankenhaus.

Bei den Antikörper-Schnelltests liegen die Werte für die Spezifität ebenso wie für die Sensitivität wohl deutlich unter den Werten der PCR- und Antigen-Tests. Ein positives Ergebnis bei dem Antikörper-Test begründet in diesem Szenario also lediglich einen Anfangsverdacht. Ob es sich dabei wirklich um Covid-19 handelt, wird dann mit einem Antigen- oder PCR-Test geprüft.

Bei steigenden Infektionszahlen in Deutschland und Europa verlangen inzwischen aber auch Flusskreuzfahrt-Anbieter oft einen PCR-Test vor Antritt der Reise.

Testverfahren und Dauer

Bei Antikörper-Schnelltests wird ein Blutstropfen aus der Fingerkuppe entnommen und auf einen Teststreifen aufgetragen.

Wie bei den Antigen-Schnelltests kommt hier eine Lateral-Flow-Technik zum Einsatz. Die Wartezeit bis zum Auswertungsergebnis beträgt bei diesen Antikörper-Tests etwa zehn Minuten.

Wie zuverlässig sind die Coronatest?

Keines der Testverfahren kann absolute Sicherheit bieten. Es bleibt ein kleines Risiko nicht erkannter Infektionen bei den Testverfahren selbst sowie bei Infektionen in den drei bis fünf Tagen direkt vor dem Test. Bei den vorab durchgeführten PCR-Tests gibt es zusätzlich ein Infektionsrisiko zwischen Testzeitpunkt und Einschiffung. Allerdings reduziert sich das Risiko hier wieder, weil ein Teil der Infizierten nach durchschnittlich fünf bis sechs Tagen gegebenenfalls durch Symptome auffällt.

Die Sensitivität der Tests sagt daher für sich genommen nicht viel über das verbleibende Infektionsrisiko an Bord aus. Falsch wäre in jedem Fall, aus beispielsweise einer Sensitivität von 96,52 (*Antigentest von Roche lt. Datenblatt*) den Rückschluss zu ziehen, dass bei 1.000 Passagieren rechnerisch knapp 35 Passagiere unerkannt infiziert an Bord gehen würden. Denn das wäre nur der Fall, wenn ausnahmslos alle ankommenden Passagiere infiziert wären. Das Grundrisiko, dass überhaupt infizierte und ansteckende Personen zum Check-in im Terminal erscheinen, liegt je nach aktuellem Infektionsgeschehen aber eher im Promille-Bereich.

Das Robert-Koch-Institut betont ein eigentliche Selbstverständlichkeit ganz ausdrücklich, die in der öffentlichen Diskussion häufig ausgeblendet wird: Das Infektionsrisiko jedes Einzelnen hängt auch von seinem persönlichen Verhalten ab. Bei einem tendenziell höheren Durchschnittsalter der Kreuzfahrtpassagiere und in Anbetracht der kurz bevorstehenden Reise kann man möglicherweise ein risikoarmes Verhalten innerhalb der wenigen Tage vor der Kreuzfahrt annehmen.

Belastbares Zahlenmaterial über aktuell infizierte und infektiöse Personen in der Gesamtbevölkerung gibt es aber nicht. Allein aus den gemeldeten Neuinfektionen lässt sich das angesichts einer nicht genauer spezifizierbaren Dunkelziffer nicht ableiten. Und selbst der Zeitraum, in dem ein Infizierter andere anstecken kann, ist noch nicht genau klar.

Fazit: Infektionsrisiko am Kreuzfahrtschiff ist geringer als an Land

Deshalb ist der Covid-19-Test vor der Einschiffung beziehungsweise vor der Abreise zwar eine zentrale, aber nicht die einzige Infektionsschutz-Maßnahme. Der von Passagieren oft belächelte Gesundheitsfragebogen, das Messen der Körpertemperatur, gegebenenfalls Auffälligkeit von Symptomen wie Husten, aber beispielsweise auch die Infektionslage am Herkunftsort der jeweiligen Person liefern zusätzliche Informationen zur Beurteilung des Grundrisikos.

Entsprechend setzen Reedereien bei einer Person, bei der das individuelle Risiko höher ist, teils zusätzlich zum Antigen-Test noch einen PCR-Schnelltest ein, oder verlangen von Passagieren aus Risikogebieten schon Vorab-Tests. Personen aus internationalen Risikogebieten dürfen oft überhaupt nicht an Bord.

Und gegen das verbleibende Restrisiko sind all die Infektionsschutzmaßnahmen direkt an Bord gerichtet: Masken tragen, Abstände einhalten und vieles mehr.

Auch wenn sich ein prozentuales Risiko einer Infektion an Bord eines Kreuzfahrtschiffs ebenso wenig ermitteln lässt wie an Land: Offensichtlich ist, dass das Restrisiko am Schiff deutlich geringer ist als in der Öffentlichkeit an Land, wo es keine flächendeckenden Coronatests für jeweils in sich geschlossene Menschengruppen gibt. Auch Maskenpflicht, Abstände und andere Regeln im öffentlichen Raum an Land längst nicht so konsequent umgesetzt und durchgesetzt wie auf einem Kreuzfahrtschiff.

Nicht zuletzt: Die engsten Kontaktpersonen an Bord eines Kreuzfahrtschiffs sind – natürlich abhängig vom individuellen Verhalten der Passgiere – meist Crew-Mitglieder, insbesondere Bar- und Restaurantkellner. Hier liegt das Infektionsrisiko noch deutlich niedriger, weil die Crew mehrstufige Test- und Quarantänestufen durchläuft, monatlich getestet und mit Temperaturmessungen und anderen Maßnahmen sehr genau überwacht wird.

Dass ein Crew-Mitglied sich bei einem Passagier ansteckt und diese Infektion dann an andere Crew-Mitglieder oder Passagiere weitergibt, ist zwar nicht gänzlich ausgeschlossen, in dem engmaschigen Kontrollregime an Bord eines Kreuzfahrtschiffs aber ziemlich unwahrscheinlich – und erneut: jedenfalls deutlich unwahrscheinlicher als an Land.

Viele Covid-19-Infizierte nach Musik-Themenkreuzfahrt auf der Swiss Crystal

27. Oktober 2020 | zuletzt aktualisiert: 28. Oktober 2020

Während die Hochsee-Kreuzfahrt es bislang geschafft hat, ihre Schiffe nahezu frei von Covid-19 zu halten, ist in der Flusskreuzfahrt bereits der zweite, größere Coronavirus-Ausbruch an Bord bekannt geworden. Nach einer Musik-Themenkreuzfahrt auf der Swiss Crystal sind es sogar 60 Infizierte. Auf der Vista Serenity wurden 13 Crew-Mitglieder und ein Passagier positiv getestet.

Update 27.10.: Auf der Viva Tiara meldet die Reederei am 28. Oktober vier infizierte Crew-Mitglieder.

Anders als auf Hochsee-Kreuzfahrten werden die Passagiere auf Flusskreuzfahrten vor Beginn der Reise nicht durchgängig auf Covid-19 getestet. Je nach Reederei werden aber teils Antikörper-Tests durchgeführt. Auch wird nun zunehmend ein PCR-Test mit negativem Ergebnis von denjenigen Passagieren verlangt, die aus einem innerdeutschen Risikogebiet anreisen. Auch bei dem von einem Covid-19-Ausbruch betroffenen Veranstalter 1A Vista soll es diese Regelung zu verpflichtenden PCR-Tests für Passagieren aus Risikogebieten gegeben haben.

Auf Hochsee-Kreuzfahrtschiffen gab es bislang nur sehr vereinzelte, kleine Infektionsgeschehen – siehe unsere Übersicht dazu im Beitrag „Mehr als 20 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe weltweit bereits wieder in Dienst“. Warum die Ausbrüche auf den beiden Flusskreuzfahrtschiffen sehr viel stärker ausgefallen sind, lässt sich zum aktuellen Zeitpunkt nur vermuten, aber nicht genauer verifizieren.

60 von 92 Passagiere und Musiker auf der Swiss Crystal Covid-19-positiv

Zu zahlreichen Ansteckungen mit Covid-19 ist es bei einer Musik-Themenreise auf dem Flusskreuzfahrtschiff Swiss Crystal gekommen. Die Schweizer Zeitung Blick berichtet, dass 60 der 92 Passagiere positiv auf Covid-19 getestet wurden. Der Corona-Ausbruch fand auf einer Reise der Swiss Crystal vom 10. bis 17. Oktober von Passau nach Frankfurt auf Donau und Main statt.

Bei der Reise handelte es sich um eine Volksmusik- und Schlager-Flusskreuzfahrt, auf der unter anderem auch Schlagersängerin Monique auftrat. Auch sie hat sich offenbar infiziert, ebenso wie die beiden Veranstalter der Reise, Hanspeter und Elsbeth Balsiger. Laut der Zeitung Blick seien Passagiere und Künstler mehrere Stunden im selben Raum gewesen, an den Tischen ohne Maske sitzend, während eine Blaskapelle spielte, gesungen und gejodelt wurde. Die Passagiere stammten überwiegend aus der Schweiz.

13 Crewmitglieder und ein Passagier der Vista Serenity infiziert

Am 18. Oktober wurde das Flusskreuzfahrtschiff Vista Serenity des Veranstalters 1A Vista unter Quarantäne gestellt. Das Schiff brach eine Mosel-Flusskreuzfahrt ab, nachdem die Gesundheitsbehörden den Reiseveranstalter am 17. Oktober über das positive PCR-Testergebnis eines Passagiers einer vorausgegangenen Kreuzfahrt informiert hatte.

Die 145 Passagiere der aktuellen Flusskreuzfahrt konnten das Schiff unter der Auflage verlassen, sich in häusliche Quarantäne zu begeben. Die Crew wurde dagegen direkt an Bord der Vista Serenity unter Quarantäne gestellt, die in Piesport im Landkreis Bernkastel-Wittlich nahe Trier festmachte. Covid-19-Tests bei den Crew-Mitgliedern offenbarten 13 Infektionen, wie die Zeitung Trierischer Volksfreund berichtete.

Vier infizierte Crewmitglieder auf der Viva Tiara

Vier Crewmitglieder wurden am 27. Oktober auf der Viva Tiara positiv auf Covid-19 getestet und laut Viva Cruises sofort isoliert. Die Passagiere können das Schiff am 28. Oktober jedoch verlassen. Ihnen empfiehlt Viva Cruises, sich testen zu lassen oder in Selbstisolation zu begeben und sich bei ihrem Gesundheitsamt zu melden. Die Infektionen bei der Crew wurden bei den regelmäßig durchgeführten Routine-Corona-tests entdeckt.

Einige Reisen der Viva Tiara und der Viva Treasures auf Rhein und Donau bis Mitte November hat Viva Cruises abgesagt.

Costa passt Winterfahrplan an und sagt die Weltreise 2021 der Costa Deliziosa ab

28. Oktober 2020

Costa nimmt angesichts der Entwicklung der Covid-19-Pandemie größere Änderungen am Winterfahrplan 2020/21 vor, verschiebt das Debüt der Costa Firenze und sagt sowohl die Karibik-Saison der Costa Favolosa als auch die Weltreise der Costa Deliziosa Anfang 2021 ab.

Die Costa Smeralda soll ihre derzeitigen Italien-Kreuzfahrten bis Ende Februar 2021 fortsetzen und dabei Savona, La Spezia, Cagliari, Messina, Neapel und Civitavecchia anlaufen. Die ursprünglich ab 14. November geplante Route mit Stopps auch in Frankreich und Spanien ist damit hinfällig – auch, weil in Spanien und Frankreich eine Öffnung der Kreuzfahrthäfen derzeit nicht absehbar ist.

Die Costa Deliziosa soll ihre derzeitige, einwöchige Reise in Italien und Griechenland bis zum 3. Januar 2021 fortsetzen und passt die Route an: Angelaufen werden Triest, Katakolon, Athen, Heraklion/Kreta und Bari statt Montenegro und Kroatien.

Die Costa Diadema verschiebt den Beginn ihrer 14tägigen Kreuzfahrten im Mittelmeer in die Türkei sowie nach Ägypten und Griechenland auf den 6. April 2021.

Der Kreuzfahrtschiff-Neubau Costa Firenze, derzeit in der Endphase der Fertigstellung auf der Fincantieri-Werft in Marghera, soll wie zuletzt geplant Mitte Dezember 2020 ausgeliefert werden. Ihre siebentägigen Kreuzfahrten in Italien, Frankreich und Spanien soll die Costa Firenze aber erst ab dem 28. Februar 2021 beginnen.

Die Kreuzfahrten der Costa Favolosa in der Karibik sagt Costa ab und schickt das Schiff stattdessen ab 2. April 2021 auf Mini-Kreuzfahrten im Mittelmeer.

Und auch die Weltreise der Costa Deliziosa, die am 3. Januar 2021 starten sollte, hat die italienische Reederei nun abgesagt. Einige US-Reedereien hatten ihre Weltreisepläne für Anfang 2021 bereits vor mehreren Wochen aufgegeben. Lediglich MSC hält bislang weiterhin an der geplanten Weltreise Anfang 2021 fest.

Deutschland-Lockdown und die Kreuzfahrt: TUI Cruises fährt weiter, AIDA und Hapag- Lloyd Cruises sagen ab

29. Oktober 2020

Unterschiedlicher könnte die Reaktion der beiden großen, deutschen Hochsee-Kreuzfahrtreedereien nicht sein: Nach dem kurzfristig von der Bundesregierung und den Ministerpräsidenten vereinbarten Covid-19-Lockdown in Deutschland sagen AIDA und Hapag-Lloyd Cruises alle Kreuzfahrten für November ab. TUI Cruises dagegen will weiter fahren. Auch MSC und Costa machen im Mittelmeer vorerst weiter. Flusskreuzfahrt-Reedereien sagen die Reisen für deutsche Flüsse im November ab.

Die Bundesregierung hat gemeinsam mit den Ministerpräsidenten aller Bundesländer weitreichende Beschränkungen im öffentlichen Leben ab 2. November beschlossen. Auf einer

Pressekonferenz sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel am Mittwoch: „Wir fordern Bürgerinnen und Bürger auf, auf private Reisen (...) zu verzichten, wenn diese Reisen nicht unbedingt notwendig sind. Das gilt auch für touristische (...) Reisen. Übernachtungsangebote im Inland werden nur noch für notwendige und ausdrücklich nicht touristische Zwecke zur Verfügung gestellt.“

Laut TUI Cruises können sowohl Kreuzfahrten von Kiel und Hamburg als auch auf den Kanaren und in Griechenland dennoch weiterhin stattfinden. Die An- und Abreise zum Schiff sei als erlaubter Transit auszulegen. Die Kreuzfahrten selbst finden außerhalb Deutschlands statt. Sie fallen daher nicht unter die Lockdown-Beschränkungen, argumentiert die Reederei.

TUI Cruises fährt auch im November (außer Mein Schiff 1 ab Kiel)

Die Kreuzfahrten von TUI Cruises sind laut der Reederei vom Lockdown nicht betroffen: „Die angekündigten Maßnahmen von Bund und Ländern sorgen nicht für einen erneuten Stillstand unserer Schiffe. Denn ein Aufenthalt an Bord unserer Schiffe gilt nicht als Inlandstourismus. Die An- und Abreise in den jeweiligen Abfahrthafen ist als Durchreise (Transit) weiterhin gestattet.“

Update: Am 4. November hat TUI Cruises alle Reisen der Mein Schiff 1 für 2020 ab Kiel abgesagt.

Seit Juli seien bereits mehr als 30.000 Passagiere mit den Schiffen von TUI Cruises gereist, schreibt TUI Cruises. Das zeige, dass „ein sicheres und gesundes Reisen an Bord der Mein-Schiff-Flotte auch in Zeiten von Corona möglich“ sei.

TUI Cruises fuhr zuletzt mit drei, ab 5. November noch mit zwei Schiffen: Die Mein Schiff 1 fuhr seit 24. Juli von Kiel aus, muss aber zum 5. November im Rahmen des Deutschland-Lockdowns den Dienst einstellen. Die Mein Schiff 6 ist seit 13. September von Kreta aus in Griechenland unterwegs. Und die Mein Schiff 2 ist seit 3. August von Hamburg aus aktiv, wechselt aber zu den Kanaren, wo sie ab 6. November zu Einsatz kommt. Für auf der Überführungsfahrt ab 30. Oktober gebuchten Passagiere gibt es allerdings eine bittere Pille: Sie bekamen eine Absage, weil die spanischen Behörden die Reise kurzfristig als (dort verbotene) internationale Reise eingestuft haben.

Wem ein Antritt der Reise in der aktuellen Situation nicht möglich sei, könne jedoch gebührenfrei auf einen anderen Reiseternin umbuchen, schreibt TUI Cruises in einem Statement.

AIDA sagt November-Kreuzfahrten ab

Anders hat sich AIDA entschieden: Die Reederei mit Sitz in Rostock sagt alle Kreuzfahrten zwischen 31. Oktober und 30. November ab. In einem Statement schreibt AIDA: „AIDA Cruises unterstützt die Bundesregierung vollumfänglich in ihren Bemühungen, das aktuelle Pandemiegesehehen in Deutschland zu kontrollieren, und hat daher entschieden, die Kreuzfahrtsaison zu unterbrechen.“

AIDA fuhr seit Kurzem mit einem Schiff, der AIDAblu, in Italien. Die deutsche Reederei hatte den Neustart nach dem Lockdown mehrmals verschoben und letztlich erst am 17. Oktober geschafft. Mit ausschlaggebend für die Absage dieser Reisen dürfte auch die Lage

Italien sein. Das Robert-Koch-Institut stuft inzwischen ganz Italien, mit Ausnahme von Kalabrien, als Risikogebiet ein.

Auf den Kanaren sollte am 1. November zusätzlich die AIDamar starten und ebenfalls auf den Kanaren waren Kreuzfahrten der AIDaperla ab 7. November geplant.

Im Dezember könnte der Kreuzfahrt-Betrieb von AIDA dann wieder aufgenommen werden. Man werde das Pandemiegeschehen sehr aufmerksam verfolgen, schreibt AIDA in einem Statement.

Hapag-Lloyd Cruises fährt im November nicht

Hapag-Lloyd Cruises hat inzwischen auch offiziell die Reisen der Europa 2 und Hanseatic Inspiration im November abgesagt. Seit dem Wochenende waren diese Kreuzfahrten auf der Website der Reederei bereits nicht mehr buchbar. Die beiden Schiffe sollen nun am 4. beziehungsweise 5. Dezember ihren Betrieb wieder aufnehmen.

Hapag-Lloyd Cruises war mit der Europa 2 seit 2. August in Nordeuropa unterwegs und hatte ab 10. November Kanaren-Kreuzfahrten im Programm. Das Expeditionsschiff Hanseatic Inspiration war seit 31. Juli in Nordeuropa unterwegs.

MSC und Costa machen im Mittelmeer vorerst weiter

Sowohl MSC Cruises als auch Costa wollen angesichts der schwierigen Pandemie-Lage in Italien ihre Kreuzfahrten vorerst weiterlaufen lassen. Die überwiegende Zahl der Passagiere auf deren Mittelmeer-Reisen stammt aus Italien.

Gerüchte wonach MSC den Betrieb der MSC Grandiosa und MSC Magnifica aufgrund der Infektionslage einstellen wolle, dementierte die schweizerisch-italienische Reederei vehement. Entsprechende, „irreführenden Beiträge in sozialen Medien (...) für eine Einstellung der Operationen im Mittelmeer“ seien „völlig falsch“ und hätten keine Grundlage.

Die MSC Grandiosa fährt seit 16. August im Mittelmeer, die MSC Magnifica war erst am 19. Oktober neu gestartet und befindet sich aktuell auf ihrer zweiten 7-Nächte-Kreuzfahrt, ebenfalls im Mittelmeer.

Auch Costa geht davon aus, dass die Italien-Kreuzfahrten der Costa Deliziosa und Costa Smeralda weiter stattfinden können. Die italienische Reederei hat am Mittwoch aber umfangreichere Routenänderungen bekannt gegeben und insbesondere spanische und französische Häfen gestrichen, die nah der bisherigen Planung demnächst wieder hätten angelaufen werden sollen.

Costa hat derzeit zwei Kreuzfahrtschiffe in Italien in Betrieb: die Costa Deliziosa seit 6. September und die Costa Smeralda seit 10. Oktober. Die Costa Diadema war am 19. September gestartet, fährt aber inzwischen nicht mehr.

Flusskreuzfahrt muss im November den Betrieb einstellen

In der Flusskreuzfahrt zeichnet sich ab, dass es im November keine Reisen auf deutschen Flüssen geben wird. Die Entscheidung, ob die geplanten Advent-Reisen im Dezember und

teils auch schon Ende November durchgeführt werden, halten sich die meisten Reedereien derzeit noch offen.

Plantours hat die zwei noch für Ende Oktober und Anfang November geplanten Reisen der Lady Diletta abgesagt. Auch Phoenix Reisen hat die verbleibenden beiden für Anfang November geplanten Fluss-Reisen abgesagt, für die Advent-Kreuzfahrten ab Ende November ist noch keine Entscheidung gefallen. Viva Cruises sage alle Flusskreuzfahrten im November ab, ebenso wie Nicko Cruises.

A-Rosa sagt ebenfalls alle Reisen mit Abfahrten vom 30. Oktober bis einschließlich 30. November auf Rhein und Donau ab. Schon zuvor hatte A-Rosa die Kreuzfahrten am Rhein auf ein Konzept ohne Landgänge umgestellt. Die Saison am Douro in Portugal wurde vorzeitig beendet, ebenso wie auf Rhône und Seine in Frankreich.

Ama Waterways und E-Hoi hatten bereits vergangene Woche beschlossen, von 2. November bis 15. Dezember zu pausieren, dann die geplanten Weihnachts- und Silvesterreisen regulär durchzuführen.

Derzeit aktive Hochsee-Kreuzfahrtschiffe

Derzeit aktiv sind TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises mit Abfahrtshäfen in Deutschland, Costa, AIDA und MSC mit Italien-Reisen und TUI Cruises mit Kreuzfahrten in Griechenland sowie die drei genannten, deutschen Reederei ab November auch auf den Kanarischen Inseln. Die Kanaren gelten laut Robert-Koch-Institut seit einigen Tagen nicht mehr als Covid-19-Risikogebiet. Zugleich planen die Kanaren aber, bei der Einreise einen Coronatest zu verlangen, der nicht älter als 72 Stunden sein darf.

Infektionen mit Covid-19 gab es auf großen Kreuzfahrtschiffen trotz weltweit Zehntausender Passagiere seit Ende Juli bislang nur in zwei zahlenmäßig stark begrenzten Fällen: sieben positiv getestete Crew-Mitglieder und ein Passagier auf zwei Charter-Kreuzfahrten mit französischen Passagieren auf der Costa Deliziosa sowie ein einzelnes Crew-Mitglied auf der MSC Grandiosa, jeweils Mitte Oktober.

Für die Hochseekreuzfahrten aller Reedereien gibt es umfassende Infektionsschutzkonzepte. Insbesondere werden alle Passagiere vor Reisebeginn einem Corona-Test unterzogen, je nach Reiseland mit einem PCR- oder einem Antigentest. Passagiere aus Risikogebieten werden einem genaueren Screening unterzogen und gegebenenfalls einem zusätzlichen Schnelltest direkt von der Einschiffung unterzogen oder in manchen Fällen gar nicht erst als Passagiere akzeptiert. Kern des Konzepts ist es, eine an Bord und bei Landausflügen abgeschirmte „Bubble“ zu schaffen, um das Virus erst gar nicht an Bord zu lassen.

Auf Flusskreuzfahrtschiffen gab es dagegen jüngst einige Covid-19-Ausbrüche. Hier gibt es zwar ebenfalls detaillierte Infektionsschutz-Konzepte, aber nicht überall durchgängige Corona-Tests vor Beginn der Reise. Auch ein der Hochseekreuzfahrt vergleichbares „Bubble“-Konzept ist insbesondere bei Flusskreuzfahrten in Deutschland nicht umsetzbar.

Hintergründe und Details zum Kreuzfahrt-Neustart und zu Corona-Tests

Mehr Details zum bisherigen Verlauf des Kreuzfahrt-Neustarts nach dem Lockdown im März finden Sie in unseren Beiträgen „Mehr als 20 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe weltweit bereits wieder in Dienst“ sowie „Neue Covid-19-Risikogebiete: Wichtige Kreuzfahrt-Häfen im Mittelmeer betroffen“. Über die Genauigkeit und Sicherheit von PCR-Tests, mit denen die Reedereien auf den derzeit fahrenden Schiffen ihre Passagiere und Crewmitglieder möglichst vor Covid-19-Infektionen schützen wollen, finden Sie Details im Beitrag „Coronatests vor Kreuzfahrten im Vergleich: PCR-, Antigen- und Antikörper-Tests“.

Die Covid-19-Reisewarnungen des deutschen Auswärtigen Amtes enthalten bereits seit Monaten den pauschalen Hinweis, dass von der Teilnahme an Kreuzfahrten dringend abgeraten wird. Als formelle Reisewarnung ist dies aber wohl nicht auszulegen.

Flusskreuzfahrten innerhalb der EU und Schengen nimmt das Auswärtige Amt dabei ebenso aus wie Hochseekreuzfahrten mit entsprechendem Hygienekonzept, die von deutschen Häfen aus fahren und in keinem ausländischen Hafen anlegen. Für Kreuzfahrten im Ausland, also derzeit faktisch in Italien, Griechenland und demnächst auf den Kanaren, ist das Auswärtige Amt nicht zuständig, weswegen diese Ziele von dieser Formulierung auch nicht betroffen sind.

Covid-19-Infektionen auf Ponant-Expeditionskreuzfahrtschiff Jacques-Cartier

30. Oktober 2020 | zuletzt aktualisiert: 2. November 2020

Auf dem Expeditionskreuzfahrtschiff Jacques-Cartier der französischen Luxusreederei Ponant wurden 13 Personen positiv auf Covid-19 getestet. Das berichtete zunächst die französische Tageszeitung der französischen Zeitung Le Monde. Ponant bestätigte die Situation inzwischen. Das Schiff sass bereits seit Montag, 26. Oktober, im Hafen von Syrakus auf Sizilien fest, (*Update:*) erreicht aber am Montagmorgen auslaufen, wo die Passagiere ausschiffen. Erst jetzt wurde der Vorfall öffentlich bekannt.

An Bord der Jacques-Cartier befinden sich 72 Passagiere sowie laut Le Monde 93 Crewmitglieder befinden. Von den dreizehn infizierten Personen soll es sich zum größeren Teil im Crewmitglieder handeln, aber auch mindestens drei Passagiere sind betroffen. Die italienischen Gesundheitsbehörden hat die positiv getesteten Personen an Bord des Kreuzfahrtschiffs unter Quarantäne gestellt. Laut Ponant geht es allen Betroffenen gut, keiner zeige Symptome.

Inzwischen haben die Behörden des französischen Departements Provence-Alpes-Côte-d'Azur laut Ponant genehmigt, dass die Jacques-Cartier nach Marseille fährt und dort anlegt, um die Passagiere auszuschiffen. Das Schiff sollte in Syrakus am Spätnachmittag oder Abend des 30. Oktober abfahren. Letztlich kommt das Schiff am Montag, 2. November, in Marseille an.

Die Jacques-Cartier hatte in Syrakus von Malta kommend am 26. Oktober mittags angelegt. Dort hatten die italienischen Behörden den Passagieren einen Landgang verweigert, nachdem zu diesem Zeitpunkt offenbar bereits positive Covid-19-Testergebnisse für zwei

Crewmitglieder vorlagen. In Zusammenarbeit mit den italienischen Behörden wurde laut Ponant in Syrakus eine erneute PCR-Testung aller Passagiere und Crewmitglieder durchgeführt. Dabei seien 13 Testergebnisse positiv ausgefallen.

Die Kreuzfahrt der Jacques-Cartier hatte am 25. Oktober in Malta begonnen, Syrakus ist der erste Hafenstopp auf der Reise. Enden sollte die Reise am 2. November in Athen.

Laut Le Monde seien die Passagiere vom Kapitän über die Situation am Montag in Syrakus informiert worden. Zwei Passagiere hätten dann beim Abendessen Symptome gezeigt und sich beim Schiffsarzt gemeldet. Die Interaktion zwischen Crew und Passagieren sei seit Montag auf ein Minimum reduziert worden. Die Hälfte der Passagiere habe sich selbst in der eigenen Kabine an Bord des Luxusschiffs isoliert.

Wie alle anderen Hochsee-Kreuzfahrt-Reedereien hat auch Ponant ein umfassendes Infektionsschutzkonzept, das auch einen PCR-Test für alle Passagiere vor der Reise umfasst. Das Konzept von Ponant ist eines der strengsten in der Branche. Seit Juli hat Ponant bereits über 60 Kreuzfahrten mit rund 3.500 Passagieren durchgeführt, bislang ohne Zwischenfälle. Wie schon bei den wenigen, anderen Covid-19-Infektionen bei anderen Reedereien hat das Konzept auch bei Ponant offenbar funktioniert: Die Infektionen wurden erkannt und - zumindest nach aktuellem Wissensstand - eingedämmt.

Die Jacques-Cartier fährt bereits seit 18. Juli wieder und war zunächst auf Routen von der französischen Stadt Saint Malo in der Bretagne aus unterwegs. Während die meisten der zwischenzeitlich acht Schiffe von Ponant ihre Sommersaison bereits wieder beendet haben, sollte die Jacques-Cartier zum Abschluss ihrer Saison noch zwei Reisen in Italien absolvieren.

„No Sail Order“ der CDC läuft aus: kein absolutes Kreuzfahrtverbot mehr in den USA

31. Oktober 2020

Ab 1. November 2020 gibt es in den USA kein ausdrückliches Kreuzfahrtverbot mehr. Die US-Gesundheitsbehörde lässt die bisherige „No Sail Order“ auslaufen und ersetzt sie durch ein striktes Regelwerk für den Neustart. Mit den ersten Kreuzfahrten in US-Gewässern ist aber dennoch frühestens im Dezember zu rechnen.

Update: Inzwischen haben alle wesentlichen US-Reedereien die Saison 2020 aufgegeben und alle Reisen bis Ende des Jahres abgesagt. Weiterhin werden immer mehr Kreuzfahrten bis teils weit ins Jahr 2021 abgesagt.

Die bisherige „No Sail Order“, die am 31. Oktober 2020 ausläuft, wird nicht verlängert. An ihre Stelle tritt eine neue „Conditional Sailing Order“. Sie erlaubt Kreuzfahrt-Reedereien, im Rahmen eines strengen und umfassenden Regelwerks von 1. November an wieder Kreuzfahrten in US-amerikanischen Gewässern anzubieten. Die Rahmenbedingungen dafür definiert die Gesundheitsbehörde in einem 40seitigen Papier ([PDF-Link](#)).

Die Aktienkurse von Carnival Corp., Royal Caribbean Group und Norwegian Cruise Line Holdings, die in Erwartung der Entscheidung der CDC über die „No Sail Order“ in den vergangenen Tagen gesunken waren, erholten sich nach Bekanntgabe der neuen Regeln.

Auch wenn mit der CDC-Entscheidung ab 1. November jetzt grundsätzlich der Weg frei ist für Kreuzfahrten von US-Häfen aus, dürften die ersten Schiffe wohl frühestens im Dezember wieder mit Passagieren in See stechen. Denn die Reedereien müssen zunächst im mehreren Stufen und mit Test-Kreuzfahrten ohne Passagiere unter Beweis stellen, dass sie ihre Infektionsschutz- und Sicherheitskonzepte umsetzen können. Auch müssen die Schiffe nach dem langen Aufliegen seit Mitte März zunächst wieder in einen fahrfähigen Zustand versetzt und mit Crew besetzt werden.

Die „Conditional Sailing Order“ gilt vorerst für ein Jahr, also bis 1. November 2021. Die Restriktionen könnten allerdings früher wegfallen, wenn die CDC sie von sich aus früher aufhebt oder für den Fall, dass die US-Regierung Covid-19 nicht mehr als nationaler Gesundheitsnotstand definiert.

Kreuzfahrten in US-Gewässern nur mit „Covid-19 Conditional Sailing Certificate“

Voraussetzung für Kreuzfahrten von US-Häfen und in amerikanischen Gewässern ist ein sogenanntes „Covid-19 Conditional Sailing Certificate“. Diese Genehmigung ihrer Gesundheits- und Sicherheitskonzepte müssen die Reedereien bei der CDC beantragen. Die Gesundheitsbehörde behält sich dabei ausdrücklich vor, die Zertifikate nachträglich ändern oder sogar ganz widerrufen zu können.

Die wichtigsten Rahmenbedingungen der „Conditional Sailing Order“:

- Die CDC behält sich vor, so ziemlich alle wichtigen Rahmenbedingungen für die Kreuzfahrten vorzugeben, beispielsweise Passagier- und Crew-Kapazität, Fahrtrouten und angelaufene Häfen, Aktivitäten an Bord.
- Vor dem Neustart müssen die Reedereien eine Reihe von simulierten Kreuzfahrten ohne Passagiere durchführen, insbesondere sind dabei Übungen für Infektionsgeschehen an Bord vorgeschrieben.
- Die Länge der Kreuzfahrten von US-Häfen aus ist auf maximal sieben Nächte begrenzt und die CDC behält sich das Recht vor, Reisen zu verkürzen.
- Die CDC kann Kreuzfahrten sofort abbrechen und das Schiff in den Ausgangshafen in den USA zurückbeordern, wenn Covid-19-Fälle an Bord auftreten.
- Covid-19 für Passagiere und Crew müssen am Tag der Einschiffung und für die Crew in der Folge wöchentlich. Corona-Tests sind auch bei der Ausschiffung nötig.
- Beim Infektionsschutz an Bord schreibt die CDC im Wesentlichen die gleichen Maßnahmen vor, die bei Neustart der Schiffe in Europa bereits praktiziert werden. Beispielsweise müssen Grundregeln wie Händewaschen, Masken und Social Distancing eingehalten werden, Restaurants und Entertainment müssen angepasst werden, um Social Distancing sicherzustellen. Neu aufsteigende Crew müssen einen PCR-Test bestehen sowie eine 14tägige Quarantänephase an Bord durchlaufen.
- Im Falle von Coronafällen an Bord muss die Reederei die Ausschiffung von Passagieren und Crew mit privaten Transportmitteln organisieren, darf dabei also nicht auf öffentliche Verkehrsmittel wie Linienflüge oder Taxis zurückgreifen.

Insgesamt betont die CDC an mehreren Stellen die Bedeutung von Schutzmaßnahmen für die Crew vor Covid-19-Infektionen sowie den Schutz der amerikanischen Öffentlichkeit vor Infektionen sowie einer Belastung öffentlicher Haushalte und des Gesundheitswesens.

Einfluss des Präsidentschaftswahlkampfes auf die „No Sail Order“

Dem Ende der „No Sail Order“ war eine auch über die Medien ausgetragener Streit zwischen der US-Regierung und der Gesundheitsbehörde CDC vorausgegangen. Letztere hatte eigentlich die Verlängerung des Kreuzfahrtverbots bis Ende Februar 2021 geplant, wurde von der Regierung aber angewiesen, sie nur noch bis zum 31. Oktober aufrechtzuerhalten.

Bei dieser Anweisung dürfte eine Rolle spielen, dass der Bundesstaat Florida mit den drei größten Kreuzfahrthäfen der Welt und zahlreichen Arbeitsplätzen in der Kreuzfahrtindustrie zu den „Swing States“ im Präsidentschaftswahlkampf zählt und wesentlich über den Ausgang der Wahl mitentscheidend sein könnte. Präsident Donald Trump verspricht sich vom Ende des Kreuzfahrtverbots offenbar zusätzliche Wählerstimmen in Florida. Entsprechende Lobbyarbeit hatten in den vergangenen Wochen sowohl der Gouverneur von Florida als auch die Reedereien selbst in Washington betrieben.

Mit dem Austausch der „No Sail Order“ gegen die neue „Conditional Sailing Order“ lässt sich die CDC jedoch eine große Hintertür offen, um im Falle einer Wahlniederlage von Donald Trump wieder deutlich restriktiver agieren zu können. Den Neustart der Kreuzfahrt kann die CDC damit zwar nicht gänzlich verhindern, wohl aber erschweren oder hinauszuzögern, auch ohne ein formelles Kreuzfahrt-Verbot auszusprechen.

TUI Cruises‘ Infektionsschutz-Konzept auf der Mein Schiff 6

2. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Auf der Mein Schiff 6 von TUI Cruises habe ich bereits das dritte Infektionsschutz-Konzept in der Praxis auf einem großen Kreuzfahrtschiff erlebt. Spannend dabei ist, wie viele eigene Ideen und Details jede Reederei umsetzt, während sich die grundlegenden Regeln überall gleichen.

Einige Aspekte regelt TUI Cruises gänzlich anders als Costa und MSC, etwas im Entertainment. Und ein paar Dinge kommuniziert TUI Cruises zumindest klarer als andere – beispielsweise den weiteren Ablauf, wenn ein Passagier aufgrund eines positiven Antigen-Nachtests vor der Einschiffung nicht an Bord darf.

In diesem Beitrag habe die Kernaspekte des Infektionsschutzkonzeptes von TUI Cruises an Bord der Mein Schiff 6 zusammengestellt, wie ich sie während unserer Griechenland-Reise Ende Oktober 2020 erlebt und auch mit Interviews mit mehreren Offizieren an Bord recherchiert habe.

PCR-Test oder Antigentest?

Für die Griechenland-Kreuzfahrten muss TUI Cruises aufgrund der griechischen Vorschriften einen PCR-Test für alle Passagiere vor Antritt der Reise durchführen. Auch für die Mein Schiff 2 auf den Kanaren wird es PCR-Tests geben. Für die Deutschland-Abfahrten der Mein Schiff 1 in Kiel (und bislang der Mein Schiff 2 in Hamburg) wird dagegen ein Antigen-Test direkt vor der Einschiffung im Hafen gemacht.

Entsprechend sind wir drei Tage vor der Reise bei einer der Helios-Kliniken vorstellig geworden, wo der PCR-Test kostenlos stattfand. Das verlief nicht ganz reibungslos, denn in der Helios-Klinik in München-Pasing geschieht das in der Notaufnahme des Krankenhauses. Wenn dort Notfallpatienten warten, reiht man sich als PCR-Testkandidat – aus nachvollziehbaren Gründen – ganz hinten in der Schlange ein. Letztlich ist das aber eine Kleinigkeit, die man eben in Kauf nehmen muss, wenn man in diesen Zeiten auf Kreuzfahrt gehen will.

Anmeldung und QR-Code für Griechenland-Einreise

Sehr wichtig für Griechenland übrigens: Vor der Reise muss man sich bei den griechischen Behörden über ein Online-Formular anmelden. Am Anreisetag kommt dann ein QR-Code per E-Mail, den die Airline schon beim Check-in zum Charterflug nach Heraklion prüft.

Tipp: TUI Cruises stellt eine Ausfüllhilfe für das Online-Formular bereit, war vor allem bei der Frage nach der Adresse in Griechenland sehr hilfreich ist. Eine Ausfüllhilfe gibt es auch für das spanische Einreiseformular.

Ohne QR-Code keine Kreuzfahrt. Das gilt auch dann, wenn man sich bei der Online-Anmeldung beispielsweise im Reisedatum auch nur um einen Tag vertan hat. Eine Korrektur der Daten ist am Abreisetag nicht mehr möglich. Auf unserer Kreuzfahrt sind offenbar rund 50 Passagiere an dieser Hürde gescheitert und mussten unfreiwillig zu Hause bleiben.

Gesundheitsprüfung vor der Einschiffung

Im Transferbus vom Flughafen zum Schiff füllen die Passagiere den üblichen Gesundheitsfragebogen aus, der inzwischen ein wenig umfangreicher ist als vor der Covid-19-Pandemie.

Wegen strenger Foto-Verbote der griechischen Behörden und von TUI Cruises im Security- und Einschiffungsbereich können wir leider keine Fotos vom Ablauf der Einschiffung zeigen. Letztlich ist der Ablauf jedoch so wie von früher gewohnt. Lediglich ein Messen der Körpertemperatur und vermehrtes Händedesinfizieren kommt hinzu. Da der PCR-Test bereits zu Hause absolviert wird, geht die Einschiffung – anders als bei MSC und Costa mit dem vorgeschalteten Antigentest im Terminal – sehr zügig vonstatten.

Zusatzfragen für Passagiere aus deutschen Risikogebieten

Passagiere, die aus deutschen Risikogebieten stammen, müssen allerdings noch vor dem regulären Einschiffungsprozess vier zusätzliche Fragen zu ihrem Verhalten in den Tagen vor der Reise beantworten. Auf Basis der Antworten wird entschieden, ob vor Ort noch ein Antigentest durchgeführt wird. Hotel Director Lothar König sagt uns im Interview: „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die Gäste da sehr ehrlich zu uns sind.“ Rund 70 Passagiere absolvierten auf unserer Reise nach diesem Vorgehen einen Antigen-Schnelltest.

Und was passiert, wenn der Antigentest positiv ausfällt? Dann findet eine Einzelfallentscheidung unter Abwägung der jeweils individuellen Umstände statt, eventuell weitere Tests. Schiffsarzt Dr. Reinhard Friedl erklärte uns im Interview, dass gewöhnlich ein zweiter Antigen-Test folgt und falls der negativ ausfallen sollte, eine Überprüfung per PCR-Test stattfindet. Man sei in solchen Fällen aber lieber übervorsichtig und gehe kein Risiko ein.

Eine klare Antwort hat TUI Cruises auf die Frage, was mit Passagieren geschehen würde, die aufgrund eines positiven Testergebnisses nicht an Bord dürften. Die Reederei hat dafür eine Kooperation mit dem Unternehmen MedCon Team, das an dieser Stelle übernimmt und sich um die nächsten Schritte kümmern, also beispielsweise eine Isolation in Griechenland oder die sichere Heimreise organisiert. Die Kooperation besteht schon länger und bezog sich bislang vor allem auf die Betreuung und Abwicklung bei medizinischen Ausschiffungen.

Rettungsübung

Eine Rettungsübung für alle Passagiere zur gleichen Zeit gibt es nicht mehr. Stattdessen halten Crewmitglieder kontinuierliche Kurzübungen an der jeweiligen Musterstation ab. Markierungen am Boden sorgen bei der nur wenige Minuten dauernden Übung für ausreichend Abstand. Für die Rettungsübung ist ein Zeitrahmen vorgegeben, innerhalb dessen man sich an der Musterstation einfindet und die Übung absolviert. Die ausführlichen Informationen sollte man sich am Kabinen-TV ansehen. Auch von der Rettungsübung kann ich leider keine Fotos zeigen, da bei TUI Cruises auch hier striktes Fotoverbot herrscht.

Sind Anreise und Einschiffungsformalitäten erst einmal geschafft, beginnt der Urlaub ...

... natürlich mit ein paar Corona-bedingten Einschränkungen, aber auch einem sehr luxuriösen Gefühl. Denn neben dem Privileg, in diesen Zeiten überhaupt weitgehend unbeschwert reisen zu können, ist die Passagierauslastung mit unter 30 Prozent sehr gering. Nur rund 700 Passagiere (und 667 Crew-Mitglieder) waren mit uns auf der Mein Schiff 6. In normalen Zeiten bietet die Mein Schiff 6 Platz für 2.534 Passagiere bei Zweierbelegung der Kabinen und hat gut 1.000 Crew-Mitglieder.

Sorgen um eine freie Sonnenliege auch am Seetag muss man sich genauso wenig machen wie um Wartezeiten vor dem Atlantik-Restaurant. Das größte „Problem“ ist dort allenfalls, dass man zu Stoßzeiten ein kleines Risiko hat, keinen Fensterplatz mehr zu bekommen.

Maskenpflicht und Abstand

Wie auf derzeit allen Kreuzfahrtschiffen gilt auf der Mein Schiff 6 eine Maskenpflicht überall dort, wo der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann – also auch im Freien. Meiner Beobachtung nach halten sich die Passagiere beeindruckend konsequent an die Maskenpflicht und tragen die Maske auch im Freien an vielen Stellen, wo es nicht unbedingt nötig wäre. Auch dünne Schals und andere „Alibi“-Masken haben wir bei keinem Passagier entdeckt.

Im Freien muss die Maske überall dort nicht getragen, werden, wo ausreichender Abstand gewährleistet ist. In Innenräumen darf die Maske runter, sobald man am Tisch im Restaurant oder in einer Bar sitzt. Ebenfalls keine Maskenpflicht besteht im Theater und im Studio, sobald man auf seinem Platz mit entsprechendem Abstand zu den Nachbarn sitzt.

TUI Cruises liefert zu Beginn der Reise ein Paket mit fünf chirurgischen Masken pro Passagier auf die Kabine. Nahezu alle Passagiere nutzen diese Masken auch. Nur am letzten Reisetag sieht man dann viele individuelle Stoff-Masken, wenn der Fünfer-Pack aufgebraucht ist.

Face Shields aus Plastik haben wir bei keinem einzigen Passagier gesehen. Sie sind bei TUI Cruises auch nur bei medizinischer Indikation zugelassen, sprich: wenn ein ärztliche Attest dazu vorgelegt wird. Dann liefert TUI Cruises sogar Desinfektionsmittel in die Kabine, um das Shield regelmäßig zu reinigen.

Bei TUI Cruises auffällig anders ...

Im Vergleich zu Costa und MSC sind mir einige Aspekte beim Infektionsschutz-Konzept aufgefallen, die TUI Cruises anders löst: Schwerpunkt auf wenig verändertes Ambiente, Gastkünstler statt Show-Ensemble, „Crowd Control“-Mitarbeiter und witzige Sprüche statt Verbotsschilder.

Das sind die Unterschiede, die am meisten auffallen. Natürlich gibt es im Detail noch viel mehr, was aber nicht auf den ersten Blick auffällt oder für die Passagiere gänzlich unsichtbar bleibt.

Infektionsschutzmaßnahmen als Galerie zum Blättern:

Eine schlaue Kleinigkeit ist beispielsweise ein Überzug der Knöpfe im Aufzug mit einer transparenten Kunststoff-Folie. Damit lassen sich die Knöpfe sehr effektiv desinfizieren. Denn die Oberflächen überall am Schiff werden laut Hoteldirektor spätestens alle 30 Minuten desinfiziert – das würde die Elektronik hinter den Knöpfen sonst recht schnell außer Gefecht setzen.

Ziel: möglichst nahe am gewohnten Ambiente

Zunächst einmal versucht TUI Cruises, so wenig wie möglich in das gewohnte Kreuzfahrt-Erlebnis einzugreifen. Das gelingt sehr gut. Das Gefühl an Bord ist relativ nahe am TUI-Cruises-Erlebnis dran, wie man es von vor der Pandemie kennt. An Abstand, Maskenpflicht und Hygiene ändert das natürlich nichts.

Aber beispielsweise die Kaffeemaschine und Wasserkaraffe in der Kabine zum Auffüllen an den Spendern im Aufzugsbereich existieren nach wie vor. Andere Reedereien haben solche Gegenstände aus den Kabinen entfernt, TUI Cruises nimmt dagegen den damit verbundenen Mehraufwand bei der Kabinenreinigung in Kauf.

Hotelmanager Lothar König bestätigt diesen Eindruck im Interview mit cruisetricks.de: „Es war TUI Cruises bei aller Vorsicht, bei allen Hygienemaßnahmen schon sehr wichtig, das Kreuzfahrt-Erlebnis so original wie möglich zu behalten. Da gibt es eben mehr Aufwand für uns, aber das funktioniert gut.“

Zumindest optisch sehr unauffällig umgesetzt ist die gravierende Änderung im Büffet-Restaurant: Wie bei allen Reedereien gibt es auch hier keine Selbstbedienung am Buffet. Crew-Mitglieder reichen die Teller mit den gewünschten Speisen über den Buffet-Tresen.

Dabei verzichtet TUI Cruises aber – außer an den Getränkestationen – auf auffällige und optisch störende Absperrbänder und markiert Abstände lediglich am Fußboden.

Spezielle Crew-Mitglieder für „Crowd Control“

Es gibt acht Crew-Mitglieder mit Namensschild „Gastgeber Crowd Control“, die sich explizit für die Einhaltung der Regeln, insbesondere der Maskenpflicht kümmern. In Aktion haben wir das beispielsweise erlebt, als die Mein Schiff 6 in die Caldera von Santorin einfuhr und die Begeisterung für die Szenerie am Sonnendeck kurzzeitig bei vielen Passagieren vergessen ließ, das man dicht gedrängt an der Reling auch im Freien die Maske tragen sollte. Eine schnelle und konsequente, aber sehr charmante Ermahnung der Crowd-Control-Gastgeber löste das Problem sehr schnell und effizient.

Die Crowd-Control-Gastgeber fungieren aber beispielsweise auch als Platzanweiser im Theater (mehr dazu später) oder beim täglichen Termin zum Messen der Körpertemperatur für alle Passagiere in der Abtanzbar (oder für Suiten-Passagiere in der X-Lounge).

Gast-Entertainer statt festes Show-Ensemble

Während Costa und MSC gar keine Gast-Entertainer an Bord haben, verfolgt TUI Cruises eine gegensätzliche Strategie: Im Theater und im Studio treten ausschließlich Gast-Entertainer auf. Diese Einzelkünstler haben Passagier-Status, durchlaufen also die gleichen Corona-Tests wie Passagiere und haben keinen Zugang zum Crew-Bereich. Der Vorteil dieses Wegs ist, dass TUI Cruises damit ein vielfältigeres und abwechslungsreicheres Programm anbieten kann.

Insgesamt sind acht bis zehn Entertainer an Bord, die zwischen einer und sechs Wochen dabei sind, wie uns Kreuzfahrtdirektorin Wiebke Busch im Interview erklärt.

Witzige Sprüche statt Verbotsschilder

Etwas Besonderes hat sich TUI Cruises einfallen lassen, um auf Covid-19-bedingte Beschränkungen, Regeln und Absperrungen hinzuweisen: Statt mit roten Verbotssymbolen und grünen „erlaubt“-Haken zu agieren, weisen witzige Sprüche auf die Regeln hin:

Beispielsweise wird die Beschränkung auf vier Personen in Aufzügen äquivalent zu Landausflügen als „Aufzugfahrt im kleinen Kreis“ verkauft.

Auf gesperrte Sitzplätze in den Bars und Lounges liegt ein Schild mit der Aufschrift: „Ich muss leider Absagen. Unsere Verabredung ist geplatzt. Bitte setzen Sie sich nur auf die freigegebenen Sitzplätze.“

„Auf die Plätze warten, Fertig, Los“ weist am Eingang der Restaurants freundlich darauf hin, dass die Plätze ausschließlich von der Crew angewiesen werden. Wünsche, wo man sitzen will, werden dabei aber trotzdem berücksichtigt.

TUI Cruises ist dabei gegenüber internationalen Reedereien im Vorteil, denn in mehreren Sprachen gleichzeitig ließe sich diese Idee nicht realisieren.

Allerdings ergibt sich daraus an einigen Stellen, vor allem an den Eingängen zum Theater und zu den Shops ein kleiner Schilder-Wald ob der vielen Hinweise, die an diesen Stellen nötig sind.

Änderungen beim Entertainment

Wie bereits erwähnt, gibt es im Studio und Theater kein festes Show-Ensemble, dafür aber regelmäßig wechselnde Gast-Entertainer. Alle Shows im Theater und Studio werden auch live am Kabinen-TV übertragen.

Plätze in den Shows reserviert man über die Mein-Schiff-App oder das Bordportal. Wenn nicht alle Plätze ausreserviert sind, kann man aber auch noch spontan ohne Anmeldung ins Theater kommen.

Ein zwar aufwändiges, aber sehr effizientes System setzt TUI Cruises bei der Platzverteilung im Theater ein. Die Mitarbeiter des Crowd-Control-Teams führen jeden Passagier zu seinem Sitzplatz, wobei von vorne nach hinten aufgefüllt wird. Freie Platzwahl gibt es also nicht. Per Headset-Funk haben die Gastgeber Kontakt zu Kollegen, die den Abgleich mit der Reservierung vornehmen und die Zuordnung des jeweiligen Passagiers zum Sitzplatz vornehmen. So ist später im Notfall eine präzise Kontaktverfolgung möglich.

Jeweils mindestens zwei Plätze bleiben links und rechts frei, ebenso wie die Plätze in den Reihen unmittelbar davor und dahinter liegenden. Die vordersten fünf Reihen vor der Bühne bleiben komplett frei. Die Platzzahl im Theater ist dementsprechend stark reduziert. Lediglich 350 Plätze werden im Theater belegt. Für die Passagiere hat das einen großen Vorteil: So freie Sicht auf die Bühne hat man sonst nicht.

Ähnlich verfahren die Crowd-Control-Gastgeber bei Veranstaltungen in der Studio-Lounge. Die Bestuhlung ist hier äußerst locker, lediglich 60 Passagiere sind zugelassen. Anders als im Theater gibt es hier auch Getränkeservice am Platz, während ins Theater – bei TUI Cruises auch früher schon – keine Getränke mitgebracht werden dürfen.

Weitere Aspekte:

- es gibt keine Tanzveranstaltungen, insbesondere keine Disko in der Abtanzbar
- neue Live-Formate im Studio, vor allem die „Abendschau“ der Kreuzfahrtdirektorin
- Vorstellung der Offiziere als Film statt live auf der Bühne
- keine Bücher auf Papier in der Bibliothek
- keine individuellen Landausflüge (darüber haben wir ja bereits zuvor ausführlich berichtet)

In den Restaurants und Bars

Ungewohnt: Auch im Buffet-Restaurant wird man von einem Crewmitglied zum Platz geführt. Ein anderes Crew-Mitglied erfasst anschließend Tisch- und Kabinennummer für die Kontaktverfolgung.

Am Buffet selbst gibt es keine Selbstbedienung mehr. Die Crew legt das gewünschte auf und reicht dem Passagier den Teller. Die Auswahl an Speisen ist die gleiche geblieben und auch die Wok-Station mit individuell ausgewählten Zutaten gibt es weiterhin.

Das System funktioniert sehr gut und auch wenn man Kleinigkeiten von mehreren Stationen möchte, muss man nicht mehrere Teller tragen, denn die Crew legt weitere Speisen auf den schon vorhandenen Teller dazu. Das klappt, weil man den Teller unter der Theke durchreichen kann, denn anders als Costa und MSC ist das Buffet zur Passagierseite nicht komplett verglast.

Einzig merklicher Unterschied in den Bedien-Restaurants sind die sehr großen Tischabstände. Außerdem achtet die Crew an den Restaurant-Eingängen genau darauf, dass alle Passagiere Hände waschen und desinfizieren.

An den Bars sind die Stühle direkt an den Bars gesperrt, Bestellung und Bedienung erfolgt am Sitzplatz, erneut mit Registrierung der Kabinennummer für die Kontaktverfolgung. Allerdings erlaubt TUI Cruises auch, Getränke direkt an der Bar zu bestellen und mitzunehmen, beispielsweise in die Kabine, zur Sonnenliege oder dem Strandkorb.

Speise- und Getränkekarten gibt es sowohl auf Papier als auch elektronisch via Barcode im Bordportal oder in der Mein-Schiff-App. In der X-Lounge sind Karten nur aus Papier verfügbar, eine Umstellung auf elektronische Karten soll demnächst erfolgen.

Mein-Schiff-App fürs Smartphone

Nicht nur in Coronazeiten recht praktisch ist die Mein-Schiff-App und über den Browser abrufbare Bordportal. Die App hat eine sehr umfassende Funktionalität, beispielsweise auch einen persönlichen Reisekalender, der auch alle reservierten Shows, Restaurants und Ausflüge beinhaltet. Plätze im Theater oder Studio, zu Fitness-Trainings, für Spezialitätenrestaurants und kostenpflichtige Kurse an Bord lassen sich über die App bequem reservieren.

Ein wenig umständlich ist nur, dass sich über die QR-Codes, die in allen Restaurants und Bars aufgestellt sind, nur jeweils entweder die Speise- oder die Getränkekarten laden lässt. Ein schnelles Hin- und Herschalten geht nicht, was bei der Bestellung im Restaurant mitunter etwas mühselig ist.

Alternativ gibt es überall aber auch Karten auf Papier. Sie werden aus Hygienegründen nur einmal verwendet und anschließend weggeworfen – es sei denn, man nimmt sie sich als Souvenir mit nach Hause.

Covid-19-Vorsorge und Bord-Hospital

An Bord der Mein Schiff 6 hatten wir Gelegenheit, ausführlich mit dem Schiffsarzt, Senior Doctor Dr. Reinhard Friedl zu sprechen und das Bord-Hospital zu besichtigen.

Eigene Fotos konnten wir keine machen, zeigen hier aber ein paar Bilder des Hospitals, die uns TUI Cruises (von der baugleichen Mein Schiff 5) zur Verfügung gestellt hat und die dem entsprechen, was wir vor Ort gesehen haben.

Wir nehmen den festen Eindruck mit, dass TUI Cruises umfangreich vorbereitet ist, sollte es zu einer Infektion mit Covid-19 bei Crew oder Passagieren an Bord kommen. Ein „Infection Control Officer“, der direkt dem Staff-Kapitän unterstellt ist, würde die Abläufe im Falle eines Ausbruchs koordinieren und steuern. Zwei Ärzte und drei Pflegekräfte hat das Hospital der Mein Schiff 6 insgesamt.

Für PCR-Tests bei Verdachtsfällen hat die Mein Schiff 6 ein Testgerät an Bord, das eine Probe innerhalb von 70 Minuten auswerten kann. Für umfangreichere PCR-Tests gibt es Verträge mit Testlabors an Land. Für Antigen-Tests setzt TUI Cruises ein System ein, das auf Teststreifen mit Ergebnissen innerhalb von 15 Minuten basiert und keine Maschine zur Auswertung benötigt.

Dr. Friedl berichtet von detaillierten Schulungen und praktischen Übungen für die Kontaktnachverfolgung, wie PCR- und Antigen-Tests korrekt durchgeführt werden müssen, wie man Passagiere bei der Kontaktnachverfolgung und bei Infektionsverdacht anspricht und vieles mehr.

Neben all diesen Maßnahmen habe sich im Bordhospital eigentlich gar nicht viel geändert, sagt Dr. Friedl. Je länger man ihm zuhört, desto mehr Details zeigen sich dann aber doch. So tragen Ärzte und Krankenschwestern im Patientenkontakt nun FFP2-Masken. Bei respiratorischen Symptomen, also Symptomen, die mit den Atemwegen zusammenhängen, ist der erste Schritt nun ein Antigen-Test.

Und was passiert, wenn wirklich ein Covid-19-Fall diagnostiziert wird? Dafür hält TUI Cruises vom Rest des Schiffs abgekapselte Isolierkabinen bereit, die unter anderem auch mit Hepa-Luftfiltern ausgestattet sind. Einer der Bereiche, in dem solche Kabinen liegen, ist auf Deck sechs vorne – zu erkennen an der geschlossenen Brandschutztüre dort ...

Hepa-Filter haben übrigens auch die Kabinen, in denen Crewmitglieder ihre 14tägige Quarantäne verbringen, bevor sie ihren Dienst antreten dürfen.

Ohnehin wird, wie uns Hoteldirektor Lothar König erklärt, das ganze Schiff ausschließlich mit Frischluft versorgt. Ein Zirkulieren von Luft über die Klimaanlage findet demnach nicht statt. Und in den öffentlichen Bereichen strömt die Luft auf einer Seite des Schiffs über die Klimaanlage ein und wird auf der anderen Seite abgesaugt. Auf diese Weise findet ein aktiver Luftaustausch und nicht nur eine Verdünnung der Raumluft statt – ein wesentliches Faktor, um das Ansammeln von Aerosolen über die Zeit zu vermeiden.

Fazit

Wie ich schon bei Costa und MSC erlebt habe, steckt auch bei TUI Cruises hinter dem Sicherheits- und Infektionsschutzkonzept viel mehr, als man sich das auf den ersten Blick vorstellen kann. Zahllose Details spielen jeweils eine nur kleine Rolle, fügen sich insgesamt aber zu einem schlüssigen Konzept zusammen.

Besonderheiten jedes Schiffs spielen ebenso eine Rolle wie unterschiedliche Strategien der Reedereien, wenn es um die Umsetzung der Maßnahmen zum Schutz vor Covid-19 geht – beispielsweise TUI Cruises' Anspruch, das Ambiente an Bord und das Kreuzfahrt-Erlebnis möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Keiner der von den Reedereien unterschiedlich beschrittenen Wege erscheint dabei „besser“ oder „schlechter“ zu sein. Insgesamt stellt sich auch bei TUI Cruises bei mir ein sehr angenehmes Gefühl von Sicherheit ein, wenn ich erlebe, wie konsequent mit dem Thema Covid-19-Pandemie umgegangen wird und wie selbstverständlich die Einhaltung von Regeln bereits geworden ist – nicht nur pro-forma, weil man eben muss, sondern aus Überzeugung und sicherlich auch einem großen Stück Eigeninteresse.

Ein wenig überrascht hat mich, dass sich auch die Passagiere so konsequent an die Regeln halten – und zwar noch mehr, als ich das auf den italienische dominierten Schiffen erlebt habe, obwohl schon dort die Disziplin beeindruckend hoch war. Maskenverweigerer und Verschwörungstheoretiker haben sich offenbar nicht auf das Schiff verirrt. Oder wenn doch, dann haben auch sie sich an die Regeln gehalten.

Im Ergebnis bedeutet all das: Auf dem Kreuzfahrtschiff ist das Risiko, sich mit Covid-19 anzustecken, zwar nicht bei null und freilich steigt auch an Bord das Risiko, wenn die Zahlen an Land steigen. Aber in Relation ist das Risiko an Bord eben doch deutlich niedriger als in der Öffentlichkeit an Land.

Norwegian, Oceania, Regent und Carnival Cruise Line sagen Kreuzfahrten bis Ende 2020 ab

2. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 3. November 2020

Trotz Aufhebung des formellen Kreuzfahrt-Verbots in den USA hat Norwegian Cruise Line Holdings alle Kreuzfahrten bis Ende des Jahres 2020 abgesagt. Bei NCLH gilt das für alle drei Marken Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises. Auch Konkurrent Carnival Cruise Line hat nun formell die verbleibenden Reisen im Dezember 2020 abgesagt.

Bislang hatte Norwegian Cruise Line Holdings bereits die Reisen bis zum 30. November abgesagt. In einer Nachricht an die Kunden begründet beispielsweise Norwegian Cruise Line die Absage aller Kreuzfahrten bis 31. Dezember 2020 ganz allgemein mit der Covid-19-Pandemie, die „weiterhin Orte auf der ganzen Welt“ betreffe.

Konkurrent Carnival Cruise Line hatte bereits zuvor Reisen teils bis in den März und April 2021 hinein abgesagt. Zuletzt hatte CCL einen Neustart mit sechs Schiffen von den Häfen Miami und Port Canaveral im Dezember angestrebt. Nun sind seit dem Wochenende auch alle verbleibenden Kreuzfahrten bis Ende des Jahres 2020 auf der Website des Unternehmens nicht mehr buchbar und am Montagabend folgte die offizielle Absage dieser Reisen.

US-Kreuzfahrtverbot aufgehoben, aber strenge Rahmenbedingungen

Eigentlich dürfen seit 1. November Kreuzfahrtschiffe formell wieder in US-amerikanischen Gewässern fahren. Die entsprechenden Voraussetzungen hatte die US-Gesundheitsbehörde CDC geschaffen, indem sie die bisherige „No Sail Order“ auslaufen ließ. Stattdessen ist nun seit 1. November ein anspruchsvolles Regelwerk für den Neustart in Kraft.

Die Anforderungen der CDC sind allerdings sehr hoch und auch in den USA steigen die Infektionszahlen mit Covid-19 derzeit wieder stark an. Zudem benötigen die seit vielen Monaten aufliegenden Kreuzfahrtschiffe bis zu 60 Tage, um wieder einen voll betriebsfähigen

Status zu erreichen. Die Kombination dieser Faktoren dürfte NCLH und Carnival Cruise Line nun zu der Verlängerung der Pause veranlasst haben.

Bei anderen Kreuzfahrtunternehmen ist ähnliches zu erwarten. Princess Cruises und Royal Caribbean International beispielsweise schreiben auf ihren Websites, man sei gerade dabei, die umfangreichen Vorgaben der CDC zu analysieren und werde bald ein Update zu ihren Kreuzfahrt-Plänen bekannt geben.

Royal Caribbean, Celebrity, Carnival, HAL und Princess sagen alle Kreuzfahrten bis 31. Dezember 2020 ab

3. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 4. November 2020

Alle großen US-Kreuzfahrtreedereien sagen ihre Kreuzfahrten bis Jahresende 2020 ab. Dazu zählen Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Carnival Cruise Line, Holland America Line und Princess Cruises sowie Disney Cruise Line. Andere hatten bereits früher Reisen für das Jahr 2020 und teils weit ins Jahr 2021 hinein abgesagt. Auch der Branchenverband Clia hat nun eine Aussetzung aller Kreuzfahrten in den USA bis Jahresende verkündet.

Auslöser für die neuerliche Absagewelle in der Kreuzfahrt sind die steigenden Infektionszahlen in den USA, vor allem aber die neuen Regeln der US-Gesundheitsbehörde für den Neustart. Dieses Regelwerk stellt sehr hohe Anforderungen an die Reedereien und verlangt umfangreiche Vorbereitungsarbeiten. Entsprechend erschien ein Neustart noch in diesem Jahr zuletzt als unrealistisch.

Royal Caribbean International könnte allerdings im Dezember einen Neustart in Asien schaffen. Entgegen ersten Meldungen sind die Reisen der Quantum of the Seas ab Singapur im Dezember nämlich nicht abgesagt. Die Reisen dort sollen ausschließlich Passagieren aus Singapur stattfinden. Die RCG-Tochter Silversea Cruises hatte bereits zuvor alle Reisen bis Ende 2020 abgesagt und bei einigen Schiffen sogar weit ins Jahr 2021 hinein. Bei Azamara fährt das erste Schiff frühestens am 20. März 2021 wieder.

Bei Carnival Corp. sind die drei Marken Carnival Cruise Line, Holland America Line und Princess Cruises betroffen. Carnival Cruise Line wollte eigentlich im Dezember mit sechs Schiffen von Miami und Port Canaveral wieder beginnen. Holland America Line und Princess Cruises hatten dagegen schon zuvor sehr langfristig alle Reisen bis 15. Dezember gestrichen, für einige Schiffe auch weit darüber hinaus.

Und auch MSC USA hat die Kreuzfahrten der MSC Seaside ab Port Canaveral sowie MSC Meraviglia und MSC Armonia ab Miami für Dezember aus dem Programm genommen.

Auch die Kreuzfahrten von Disney Cruise Line bis Ende 2020 sind auf der Website nicht mehr verfügbar (*Update:*) und inzwischen hat Disney auch offiziell alle Kreuzfahrten mit

Startdatum bis einschließlich 31. Dezember 2020 abgesagt. Das betrifft aktuell Reisen, die zuletzt für die letzten drei Dezember-Wochen geplant waren.

Bereits am Tag zuvor hatte Norwegian Cruise Line Holdings mit den Marken Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises alle bis dahin nicht ohnehin schon abgesagten Kreuzfahrten bis 31. Dezember 2020 abgesagt.

Einen aktualisierten Überblick aller Kreuzfahrtsabgaben der Reedereien finden Sie in unserem Beitrag „[Coronavirus: Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen](#)“.

Derweil bereiten sich die Bahamas, aber auch einzelne Karibik-Inseln auf den Neustart der Kreuzfahrt und des Tourismus' insgesamt vor. Die Bahamas beispielsweise öffnen sich, verlangen aber einen PCR-Corona-Test, der nicht älter als fünf Tage sein darf und ein „Travel Visa“ nach dem Vorbild der Reiseanmeldung wie etwa in Griechenland und auf den Kanaren. Außerdem gibt es eine Maskenpflicht in allen öffentlichen Bereichen sowie die Pflicht zu einer Covid-19-Versicherung für den Zeitraum des Aufenthalts auf den Bahamas.

TUI Cruises muss alle Kreuzfahrten der Mein Schiff 1 ab Kiel absagen

4. November 2020

TUI Cruises sagt die Kreuzfahrten mit der Mein Schiff 1 von Kiel aus ab. Anders als zunächst offenbar mit den Behörden abgestimmt, hat die Schleswig-Holsteinische Regierung nun doch auch Kreuzfahrt-Reisen untersagt.

Entgegen der bisherigen Genehmigung, so TUI Cruises, dürfen nun ab 5. November keine Kreuzfahrten mehr ab Kiel stattfinden. TUI Cruises sagt daher alle Reisen der Mein Schiff 1 von Kiel aus für das verbleibende Jahr 2020 ab.

Eine Verlegung der Mein Schiff 1 in einen Hafen außerhalb von Schleswig-Holstein, um die Kreuzfahrten dennoch durchführen zu können, ist offenbar nicht möglich. TUI Cruises schreibt dazu: „Unsere erste Abfrage hat ergeben, dass auch andere deutsche Häfen keinen Kreuzfahrtbetrieb ermöglichen. Vor diesem Hintergrund müssen wir schweren Herzens alle für dieses Jahr geplanten ‚Blauen Reisen‘ der Mein Schiff 1 absagen.“

Die Reisen der Mein Schiff 2 auf den Kanaren sowie der Mein Schiff 6 in Griechenland ab Heraklion sollen aber weiterhin stattfinden. In beiden Zielgebieten reisen die Passagiere mit Charterflugzeugen an und absolvieren vor der Kreuzfahrt einen Corona-Test.

Nach Bekanntgabe des deutschen „Lockdown light“ für November hatte TUI Cruises zunächst argumentiert, ihre Kreuzfahrten seien vom neuerlichen Deutschland-Lockdown nicht betroffen: „Die angekündigten Maßnahmen von Bund und Ländern sorgen nicht für einen erneuten Stillstand unserer Schiffe. Denn ein Aufenthalt an Bord unserer Schiffe gilt nicht als Inlandstourismus. Die An- und Abreise in den jeweiligen Abfahrthafen ist als Durchreise (Transit) weiterhin gestattet.“

Hapag-Lloyd Cruises und AIDA hatten, anders als TUI Cruises, nach Bekanntgabe des Deutschland-Lockdowns alle Kreuzfahrten auch in Italien und auf den Kanaren für den November abgesagt. MSC und Costa halten dagegen trotz steigender Infektionszahlen und strengen Pandemie-Bekämpfungsmaßnahmen in Italien ebenfalls an ihren Reisen in Italien, Griechenland und Malta fest und fahren vorerst weiter.

Kreuzfahrtverbot in Italien in letzter Minute abgewendet

4. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 5. November 2020

Aus dem neuen Dekret zur Pandemie-Eindämmung in Italien wurde offenbar ein Verbot von Kreuzfahrten in letzter Minute entfernt. Ein noch am Tag vor dem Beschluss des Ministerrats in den Medien kursierender Entwurf des Dekrets sah ein Verbot von Kreuzfahrten bis 3. Dezember vor.

Ein neuer Ministerialerlass der italienischen Regierung zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie sollte ursprünglich auch die Kreuzfahrten von MSC und Costa in Italien bis 3. Dezember 2020 untersagen. Ein entsprechender Artikel stand ursprünglich im Entwurf für das Dekret, verschwand von dort aber schlussendlich. Der genauere Hintergrund dazu ist bislang nicht bekannt.

Kreuzfahrten dürfen in Italien seit dem 15. August nur unter strengen, behördlichen Auflagen und mit zahlreichen Beschränkungen etwa bei Landgängen durchgeführt werden. Daran ändert das neue Pandemie-Dekret nun, anders als zunächst offenbar geplant, nichts. Stattdessen wurde die bisherige Regelung in das neue Dekret übernommen. Laut dem italienischen Shipping Magazine soll es über diesen Punkt zu einer hitzigen Diskussion im Ministerrat gekommen sein, was letztlich zur Streichung des Artikels zum Kreuzfahrt-Verbot geführt habe.

Das Verbot von Italien-Kreuzfahrten im November sollte in dem Dekret so formuliert sein: „Um der Ausbreitung des epidemiologischen Notstands von Covid-19 entgegenzuwirken, und unbeschadet der Beendigung der bis zum 8. November 2020 laufenden Kreuzfahrten, wird der Kreuzfahrtbetrieb von Passagierschiffen unter italienischer Flagge ab dem Datum der Verabschiedung dieses Ministerialerlasses ausgesetzt.“ Auch Kreuzfahrtschiffe mit ausländischer Flagge hätten italienische Häfen nur zum Zwecke des Aufliegens, nicht aber für den Kreuzfahrtbetrieb anlaufen dürfen.

Das abgeänderte Dekret tritt am 5. November in Kraft und gilt zunächst bis zum 3. Dezember 2020. Erst am 24. Oktober hatte Italien die Beschränkungen zur Pandemie-Bekämpfung deutlich ausgeweitet. Das neue Dekret verschärft die Regeln noch weiter und sieht für die am stärksten betroffenen Regionen mit Kennzeichnung als rote und orange Gebiete auch Einschränkungen der Bewegungsfreiheit innerhalb der jeweiligen Region sowie ein Reiseverbot in andere Regionen Italiens vor.

Costa und MSC mit Kreuzfahrtschiffen in Italien

Derzeit hat Costa mit der Costa Smeralda und Costa Deliziosa zwei unter italienischer Flagge fahrende Kreuzfahrtschiffe im Mittelmeer in Betrieb. Die Costa Deliziosa läuft dabei neben italienischen auch griechische Häfen an. Bei MSC sind die MSC Grandiosa und die MSC Magnifica unter maltesischer Flagge in Italien und Malta sowie teils auch mit Stopps in Griechenland unterwegs.

AIDA Cruises hatte die Kreuzfahrten der AIDAblu dagegen bereits nach Bekanntwerden des deutschen „Lockdown light“ eingestellt. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Reederei gerade erst zwei Italien-Reisen nach dem Neustart durchgeführt. Die eigentlich ab Anfang November geplanten Kreuzfahrten der AIDamar und AIDaperla auf den Kanarischen Inseln hat AIDA für den November ebenfalls abgesagt.

Lediglich TUI Cruises wäre von dem Dekret in Italien nicht betroffen gewesen. Zwei der drei bislang aktiven Kreuzfahrtschiffe der Reederei ab Kiel, in Griechenland und demnächst zwischen den Kanarischen Inseln fahren vorerst weiter. Nur die Mein Schiff 1 ab Kiel muss zum 5. November den Betrieb vorerst einstellen, nachdem die Schleswig-Holsteinischen Behörden ihre Meinung dazu geändert haben.

Kreuzfahrt-Neustart in Europa läuft auf Grund

5. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 29. November 2020

Die Neustart-Phase der Kreuzfahrt in Europa steht vor dem Aus: Angesichts der überall stark steigenden Covid-19-Infektionszahlen sagen die Reedereien immer mehr Reisen ab. Italien steht als Fahrtgebiete auf der Kippe, Griechenland ist im November bereits im Lockdown. Nur die Kanaren sind noch unproblematisch. Von den im Sommer über 25 aktiven Kreuzfahrtschiffen sind aktuell nur weniger als eine Handvoll übrig.

MSC setzt die Neustart-Kreuzfahrten der MSC Magnifica mit Hafenanläufen in Italien, Malta und Griechenland für zunächst gut einen Monat bis einschließlich 17. Dezember aus. Auch TUI Cruises hat die Griechenland-Reisen der Mein Schiff 6 ausgesetzt, führt aber die bevorstehende Reise ab 7. November noch durch. Die Costa Deliziosa war ebenfalls in Griechenland unterwegs und geht nun bis 25. Dezember außer Dienst.

AIDA und Hapag-Lloyd Cruises haben vergangene Woche vorerst das Handtuch geworfen, TUI Cruises die Mein-Schiff-1-Reisen ab Kiel abgesagt. Vielen Reedereien haben im Oktober ihre Sommersaison aber auch ohne äußern Druck beendet, weil es für den Winter kaum eine wirtschaftliche Perspektive gab und Fahrtgebiete in warmen Regionen rar sind.

Die großen Kreuzfahrtschiffe, die derzeit in Europa weiter fahren sollen, sind:

- Costa Smeralda (Italien)
- Mein Schiff 2 (Kanaren)
- Mein Schiff 6 (Griechenland, noch bis 14. November)
- MSC Grandiosa (Italien, Malta)

Zweiter Neustart wird einfacher

Dennoch ist der Neustart in Europa im Sommer eine kleine Erfolgsgeschichte für die Kreuzfahrt. Denn die Infektionsschutz-Konzepte haben sich weitgehend bewährt, Vereinbarungen mit den Behörden stehen und dürften auch für eine künftige Neustart-Phase weiter gelten. Sobald die Infektionszahlen dies wieder zulassen, dürfte ein zweiter Neustart deutlich leichter fallen und deutlich schneller gehen als im Sommer.

MSC will die MSC Magnifica am 18. Dezember wieder in Dienst stellen und die aktuelle Mittelmeer-Route bis April 2021 fortsetzen, nachdem die mit dem Schiff geplante Weltreise ab Januar nun abgesagt ist. Auch für die MSC Grandiosa plant MSC die aktuelle Reiseroute vorerst bis März 2021. AIDA und Hapag-Lloyd Cruises hoffen, die Reisen zum Ende der Deutschland-Lockdowns im Dezember wieder aufnehmen zu können.

Update: Hapag-Lloyd Cruises startet mit der Europa 2 auf den Kanaren ab 4. Dezember. AIDA beginnt auf den Kanaren mit der AIDAPERLA am 5. Dezember, mit der AIDAMAR am 20. Dezember. TUI Cruises lässt ab 17. Dezember mit der Mein Schiff 6 ein zweites Schiff auf den Kanaren fahren und startet mit der Mein Schiff 1 am 10. Dezember zu einer 35tägigen Karibik-Reise.

Auch für die Neuanfänge in den USA hat Europa die Maßstäbe definiert, auch wenn der Branchenverband Clia die Kreuzfahrt-Pause für die USA zuletzt bis Ende 2020 verlängert hat, nachdem die US-Gesundheitsbehörde CDC sehr strenge Anforderungen und Auflagen für den Neustart dort definiert hat.

Liste der jüngsten Kreuzfahrt-Absagen

MSC gab am 5. November bekannt, die Neustart-Kreuzfahrten der MSC Magnifica mit Hafenanläufen in Italien, Malta und Griechenland auszusetzen. Die zehntägige Fahrtroute der MSC Magnifica mit Hauptstarthafen Genua beinhaltet neben italienischen Häfen auch Valletta auf Malta sowie Katakolon und Piräus in Griechenland. Die MSC Magnifica war seit 19. Oktober wieder in Dienst.

AIDA und Hapag-Lloyd Cruises hatten bereits nach Bekanntgabe des neuerlichen Deutschland-Lockdowns für November ihre Kreuzfahrten abgesagt – auch für die Kanaren.

TUI Cruises musste die Reisen der Mein Schiff 1 kurzfristig absagen, nachdem die Behörden in Schleswig-Holstein ihr ursprüngliches Okay zurückgezogen hatten. Am 6. November folgte die Absage von drei Griechenland-Reisen der Mein Schiff 6 ab Starttermin 14. November.

Costa sagt ebenfalls am 6. November die Italien-Griechenland-Kreuzfahrten der Costa Deliziosa ab und nimmt den Betrieb des Schiffs nach aktueller Planung erst wieder zum 26. Dezember auf, dann auf einer Fahrtroute mit ausschließlich italienischen Häfen.

Als letzte große Reederei hat MSC am 5. November auch die für Anfang 2021 geplante Weltreise der MSC Magnifica abgesagt. Andere Reedereien hatten Weltreisen für Anfang 2021 bereits Wochen zuvor gecancelt.

Lockdown in Griechenland für November

Griechenland hat ab 3. November für zunächst 14 Tage einen kompletten Lockdown für die Thessaloniki verhängt und dort den Flughafen dort geschlossen. Aber auch in der Präfektur Attika, in der auch die Hauptstadt Athen liegt, sind seit 3. November auch Gaststätten, Bars und Museen geschlossen.

Die Infektionszahlen steigen in Griechenland aber landesweit stark an. Deshalb gab die Regierung am Mittwoch einen landesweiten Lockdown ab 7. November für die Dauer von drei Wochen bekannt. Zu den Maßnahmen gehören eine strikte Ausgangssperre und ein Reiseverbot zwischen verschiedenen Regionen Griechenlands.

Starke Einschränkungen in vielen Regionen Italiens

In Italien enthält das neueste, seit 5. November gültige Covid-19-Dekret der Regierung zwar nicht das ursprünglich vorgesehene Kreuzfahrt-Verbot. Jedoch gelten für viele Landesteile nun unter anderem auch Ausgangssperren oder deutliche Reisebeschränkungen. Die Infektionszahlen steigen stark an.

Kanaren-Kreuzfahrten von TUI Cruises

Einzig die Kanarischen Inseln sind aktuell als Fahrtgebiet noch unproblematisch. Die Kanaren sind vom Robert-Koch-Institut nicht als Risikogebiet eingestuft. Entsprechend will TUI Cruises am 6. November von dort aus Kreuzfahrten mit der Mein Schiff 2 starten. Die Passagiere werden mit Charterflugzeugen eingeflogen.

Costa und MSC halten an Italien-Kreuzfahrten fest

Trotz der stark steigenden Zahlen und immer schärferen Infektionsschutz-Maßnahmen in Italien halten MSC und Costa vorerst an ihren Kreuzfahrten dort fest.

MSC fährt mit der MSC Grandiosa auf Sieben-Nächte-Reisen lediglich italienische Häfen sowie Valletta auf Malta an. Das Kreuzfahrtschiff ist bereits seit 16. August wieder aktiv. Dafür will MSC die Infektionsschutzmaßnahmen an Bord noch weiter hochfahren und beispielsweise die Passagiere auch während der Kreuzfahrt ein zweites Mal auf Covid-19 testen sowie die Crew nun wöchentlich.

Die Costa Smeralda fährt sogar ausschließlich zu italienischen Häfen. Costa hatte zuletzt bereits die Zahl der Schiffe von drei auf zwei reduziert und die Costa Diadema außer Betrieb genommen.

Griechenland-Lockdown: TUI Cruises, Costa und MSC setzten Kreuzfahrten aus

6. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 22. Juli 2022

TUI Cruises, Costa und MSC müssen ihre Kreuzfahrten mit Hafenstopps in Griechenland vorerst einstellen. TUI Cruises führt die Reise ab 8. November allerdings noch ohne

Landgänge durch, Costa beendet die laufende Reise am 7. November. Die griechische Regierung hat einen Lockdown mit Ausgangssperren für die Dauer von drei Wochen ab 7. November angeordnet. Betroffen sind die Mein Schiff 6, Costa Deliziosa und MSC Magnifica.

Die Flughäfen Griechenlands sollen zwar weitgehend offen bleiben, jedoch müssen ankommende Passagiere ab 9. November bei der Einreise ein negatives PCR-Testergebnis vorweisen, das nicht älter als 48 Stunden ist. Bisher galt eine Frist von 72 Stunden.

MSC hatte schon am Mittwochvormittag bekannt gegeben, die Neustart-Kreuzfahrten der MSC Magnifica mit Hafenanläufen in Italien, Malta und Griechenland für zunächst gut einen Monat bis einschließlich 17. Dezember auszusetzen.

TUI Cruises folgte mit der Absage der Griechenland-Kreuzfahrten der Mein Schiff 6 für die Termine 14., 21. und 28. November. Die Reise mit Beginn am 8. November soll ohne Landgänge durchgeführt werden, Passagiere können aber kostenlos stornieren oder umbuchen. Aufgrund der Kurzfristigkeit des Lockdowns habe man von den Behörden eine Ausnahmegenehmigung dafür erhalten. Das Schiff fährt seit 13. September von Heraklion auf Kreta einwöchige Kreuzfahrten mit Stopps in Piräus und Korfu.

Costa hat die Kreuzfahrten der Costa Deliziosa ebenfalls abgesagt, und zwar sogar bis 25. Dezember. Die Costa Deliziosa fuhr von Triest vor allem italienische Häfen an, hat jedoch mit Katakolon, Piräus und Heraklion/Kreta auch drei griechische Häfen auf der Fahrtroute. Sie ist seit 6. September wieder in Dienst. Den zweiten Neustart für die Costa Deliziosa plant die Reederei für den 26. Dezember mit einer rein italienischen Route.

Stark steigende Covid-19-Infektionszahlen in Griechenland

Der Lockdown in Griechenland beginnt am Samstag, 7. November, und soll drei Wochen andauern. In dieser Zeit dürfen die Griechen ihre Wohnung nur noch nach vorheriger Anmeldung per SMS verlassen. Reisen zwischen den verschiedenen Regionen des Landes sind verboten. Schulen schließen mit Ausnahme von Kindergärten und Grundschulen. Außer Lebensmittelläden und Apotheken bleiben alle Geschäfte geschlossen.

Zuletzt waren die Infektionszahlen in Griechenland exponentiell gestiegen. Ein partieller Lockdown und die Flughafenschließung in Thessaloniki, wo die Infektionszahlen schon früher besonders hoch waren, war bereits zuvor verhängt worden. Die seit 3. November geltenden, strengeren Corona-Regeln und Restaurantschließungen und nächtliche Ausgangssperren in kritischen Gebieten wie die Region um Athen änderten kurzfristig am Infektionsgeschehen nichts Wesentliches.

Bereits zu Beginn der Coronakrise hatte Griechenland einen kompletten Lockdown mit rigiden Ausgangssperren. Danach waren die Infektionszahlen im Land auf einem sehr niedrigen Niveau geblieben. Griechenland war eines der wenigen europäischen Länder, die lange Zeit vom Robert-Koch-Institut nicht als Risikogebiet eingestuft worden waren.

Viking Star mit PCR-Testlabor für tägliche Tests von Passagieren und Crew

7. November 2020

Viking hat die Viking Star mit einem Testlabor für Coronatests nach PCR-Verfahren ausgerüstet, das ausreichend Kapazität haben soll, alle Passagiere und Crew-Mitglieder täglich auf Covid-19 zu testen. Statt eines Rachen-Nasen-Abstrichs kommen dabei Speichelproben zum Einsatz.

Zwar fahren die Kreuzfahrtschiffe von Viking derzeit nicht und liegen auch noch bis mindestens 31. Dezember 2020 auf. Die Viking Star ist nun laut Viking aber bereits mit dem leistungsfähigsten PCR-Testlabor ausgerüstet, dass es derzeit auf Kreuzfahrtschiffen gibt.

Die Kapazität des Labors an Bord soll ausreichen, um nötigenfalls sowohl Crew als auch Passagiere innerhalb eines Tages komplett auf Covid-19 zu testen. Das macht die Viking Star unabhängig von Testkapazitäten an Land, was eine größere Flexibilität bietet – vorausgesetzt die jeweiligen lokalen Vorschriften erlauben den Einsatz dieser Tests. Derzeit gibt es in vielen Ländern klare Vorschriften für die Testmethodik und zur Frage in welchen Testlabors Problem ausgewertet werden dürfen.

Die Viking Star bietet Platz für bis zu 930 Passagiere sowie rund 600 Crew-Mitglieder, insgesamt also gut 1.500 Personen. Das Labor der Viking Star arbeitet mit Speichelproben, deren Entnahme wesentlich angenehmer für Passagiere und Crew ist als der Rachen-Nasen-Abstrich der vor allem in Europa bei PCR-Tests derzeit angewandt wird. In den USA sind PCR-Tests mit Speichelproben dagegen schon seit mehreren Monaten zugelassen und im Einsatz.

PCR-Tests auf Basis von Speichelproben wurden als kostengünstige und auch von Laien anwendbare Alternative zu den Tests von Rachen-Nasen-Abstrichen entwickelt. Sie waren ursprünglich vor allem für den Einsatz beispielsweise in abgelegenen Regionen ohne medizinische Infrastruktur gedacht. In den USA werden sie aber beispielsweise auch für regelmäßige Massentests etwa am Campus von Hochschulen eingesetzt. Die Testergebnisse gelten inzwischen als recht zuverlässig und sind annähernd vergleichbar mit PCR-Tests auf Basis von Abstrichen.

Seadream I: Erste Karibik-Kreuzfahrt der Saison endet mit Covid-19-Fällen

13. November 2020

Die erste Karibik-Kreuzfahrt der Saison 2020/21 musste vorzeitig abgebrochen werden: Sieben Passagiere und zwei Crewmitglieder der Seadream I sind mit Covid-19 infiziert. Die übrigen Passagiere und Crewmitglieder wurden bislang negativ getestet. Das

Luxuskreuzfahrtschiff war am 7. November von Barbados aus zu einer Sieben-Nächte-Reise gestartet.

Update 17.11.: Inzwischen hat Seadream die verbleibenden Karibik-Kreuzfahrten für 2020 abgesagt.

Zunächst war am Mittwoch, 11. November, ein Passagier an Bord positiv auf Covid-19 getestet worden, nachdem typische Symptome aufgetreten waren. Daraufhin brach die Seadream I ihre Karibik-Reise ab und fuhr auf direktem Weg zurück zum Ausgangshafen Bridgetown auf Barbados, wo es am späten Mittwohabend ankam. Alle Passagiere wurden bis zum Vorliegen der Testergebnisse vorsichtshalber in ihren Kabinen isoliert.

Bereits während der Rückreise wurden alle Crew-Mitglieder mithilfe der drei PCR-Schnelltestgeräte an Bord getestet – alle mit negativem Befund. Die Passagiere wurden sowohl an Bord als auch zusätzlich über Labors an Land ebenfalls auf Covid-19 getestet.

Bei den Tests der Passagiere durch die Behörden auf Barbados ergaben sich zunächst vier weitere, positive Testergebnisse. Alle fünf positiv getesteten Personen gehören offenbar zu einer Familie, die gemeinsam reist.

Auch bei einem weiteren Passagier, der nicht zu dieser Gruppe gehört, fiel ein Schnelltest an Bord positiv aus. Inzwischen wurde diese Diagnose bestätigt. Auch die Ehefrau dieses Passagiers ist infiziert. Die abschließenden Ergebnisse der Behörden von Barbados, die am Freitagvormittag Ortszeit vorlagen, ergaben keine weiteren Infizierten. Anschließend sollten die negativ getesteten Passagiere ihre Kabinen wieder verlassen dürfen. Die Ausschiffung soll planmäßig am Samstag stattfinden.

Am Samstag, 14. November wurde dann auch ein Crewmitglied positiv auf Covid-19 getestet. Die Pressemitteilung von Seadream vom 17. November spricht letztlich von zwei infizierten Crewmitglieder. Das deutet darauf hin, dass Ansteckungen auch an Bord selbst stattgefunden haben.

Erste Karibik-Kreuzfahrt der Saison

Die Seadream I war am Samstag, 7. November, von Bridgetown auf Barbados zu einer Karibik-Kreuzfahrt nach Grenada und St. Vincent and the Grenadines gestartet. Es war die erste Karibik-Kreuzfahrt in dieser Saison überhaupt nach dem Shutdown der Kreuzfahrt infolge der Covid-19-Pandemie. An Bord befinden sich 53 Passagiere und 66 Crewmitglieder.

Seadream hat im Sommer 2020 mit zwei Kreuzfahrtschiffen zahlreiche Kreuzfahrten vorwiegend in Norwegen durchgeführt. In dieser Zeit galt das bisherige Infektionsschutzkonzept ohne Maskenpflicht. Infektionen sind in dieser Zeit keine bekannt geworden, lediglich ein Verdachtsfall war aufgetreten, der sich aber als Fehlalarm herausstellte.

Grundsätzlich verlangt Seadream derzeit wohl einen PCR-Test vor Anreise zum Schiff und führt zusätzlich einen PCR-Schnelltest direkt vor Einschiffung durch. Während der Reise soll es noch einen Routine-Test für alle Passagiere geben.

Die Grundzüge des Infektionsschutzkonzepts beschreibt ein Eintrag im Captain's Blog der norwegischen Reederei. Genauere Details dazu sind uns jedoch nicht bekannt. Seadream hat

auch mehrere Tage nach unserer Anfrage weder Details zum Konzept noch zu den aktuellen Covid-19-Fällen genannt. Wir ergänzen an dieser Stelle, falls wir von dem Unternehmen noch eine Stellungnahme erhalten sollten.

Seadream korrigiert die Regeln nach Empörung über fehlende Maskenpflicht

Zuvor hatte sich Seadream nach empörten Blogger- und Medienberichten entschieden, kurzfristig eine Maskenpflicht an Bord der Seadream I einzuführen. Fotos vom ersten Tag der Reise zeigten Passagiere und Crewmitglieder ohne Mund-Nasen-Schutz und hatten kritische Reaktionen ausgelöst. Seit Montagabend galt daher eine generelle Maskenpflicht für die Crew. Passagiere müssen seitdem Masken tragen, wenn sie sich übers Schiff bewegen.

Zumindest für die fünf anfänglich entdeckten Covid-19-Infektionen dürfte das Fehlen der Masken an den ersten drei Tagen der Reise allerdings keine Rolle gespielt haben, da die Inkubationszeit bei einer Ansteckung an Bord länger wäre, als die Passagiere an Bord waren. Ob die beiden zusätzlichen Passagiere sich an Bord angesteckt oder bereits zuvor infiziert waren, ist unklar. Die fünfköpfige Familiengruppe soll Gerüchten zufolge vor Abreise in Miami eine Party gefeiert haben. Die beiden zuletzt positiv getesteten Crewmitglieder haben sich jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit an Bord angesteckt, möglicherweise in der Phase, als noch keine Maskenpflicht galt.

Hinweis: Unsere Berichterstattung stützt sich größtenteils Teilen auf Informationen der US-Kreuzfahrtjournalisten Gene Sloan sowie Sue Bryant, die sich während der betroffenen Reise auf der Seadream I befanden.

Carnival Cruise Line plant schrittweisen Neustart in den USA ab Februar 2021

18. November 2020

Carnival Cruise Line sagt alle Kreuzfahrten für Januar 2021 ab und zusätzliche die Abfahrten von sieben US-Häfen bis Ende Februar. Offenbar gestaltet sich die Umsetzung der strengen Bedingungen der US-Gesundheitsbehörde schwieriger als zunächst angenommen. Der schrittweise Neustart soll nun ab Februar 2021 stattfinden.

Die US-Reederei plant einen stufenweisen Neubeginn und konzentriert sich dabei auf Miami und Port Canaveral in Florida sowie im zweiten Schritt auch auf Galveston in Texas. Laut einer Pressemitteilung benötigt Carnival noch mehr Zeit, um die Schiffe auf die umfangreichen Anforderungen und Rahmenbedingungen der Gesundheitsbehörde CDC vorzubereiten, sodass die aktuellen Kreuzfahrt-Absagen nötig geworden seien.

Bis Ende Februar 2021 abgesagt sind Kreuzfahrten von den Häfen Baltimore, Charleston, Jacksonville, Long Beach, Mobile, New Orleans und San Diego sowie bis zum 26. März 2021 die Carnival Legend ab Tampa.

Australien-Kreuzfahrten hatte das Unternehmen schon zuvor bis 2. März 2021 abgesagt. Ebenfalls erst später wieder in Dienst gehen sollen die vier Schiffe, für die 2021 ein Trockendock-Aufenthalt mit teils umfangreicher Renovierung vorgesehen sind: Carnival Magic, Paradise, Valor und Victory/Radiance.

Noch in dieser Woche soll die Carnival Horizon in Miami eintreffen. Insgesamt holt Carnival Cruise Line 16 Kreuzfahrtschiffe zurück in US-Gewässer, um sie dem Prozedere der Gesundheitsbehörde für eine Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs in den USA zu unterziehen. Zu diesen 16 Schiffen gehörten laut Carnival unter anderem die Carnival Conquest, Dream, Ecstasy, Elation, Freedom, Glory, Liberty, Miracle, Panorama, Pride, Sensation, Sunrise, Sunshine und Vista. Außerdem soll die Mardi Gras 2021 in Dienst gestellt werden, die sich derzeit noch bei der Meyer-Werft in Turku in Bau befindet.

Neue Pläne und Neustart-Pläne bei anderen Reedereien

Bei Royal Caribbean International sollen dagegen bereits im Dezember die ersten von der CDC vorgeschriebenen Test-Kreuzfahrten stattfinden, die Voraussetzung für reguläre Reisen sind. Norwegian Cruise Line Holdings mit den Marken Norwegian Cruise Line, Regent Seven Seas Cruises und Oceania Cruises wollen nach aktuellem Stand im Januar mit den Testfahrten beginnen.

Auch Holland America Line hat begonnen, zunächst sechs Kreuzfahrtschiffe in US-amerikanische Gewässer zu verlegen, um den Zertifizierungsprozess mit der CDC einzuleiten: Koningsdam, Nieuw Statendam, Nieuw Amsterdam, Westerdam, Zuiderdam und Noordam könnten die ersten Schiffe dieser Reederei werden, die wieder in Dienst gehen.

Währenddessen ist die Kreuzfahrt in Europa angesichts der hohen Infektionszahlen und zahlreicher nationaler Lockdowns weitgehend zum Stillstand gekommen, lediglich die kanarischen Inseln sind für deutsche Kreuzfahrer derzeit sinnvoll erreichbar. Dort ist TUI Cruises mit der Mein Schiff 2 aktiv. Hapag-Lloyd Cruises will Mitte Dezember mit der Europa 2 auf den Kanaren wieder starten.

TUI Cruises plant außerdem mit der Mein Schiff 1 über Weihnachten und Silvester eine 35tägige Kreuzfahrt von Deutschland in die Karibik mit neun Tagen Aufenthalt auf einer Privatinsel. Buchbar ist diese Reise aktuell aber noch nicht. Sie soll vom 10. Dezember bis zum 14. Januar dauern.

Die andere Perspektive: Wie geht es in Covid-19-Zeiten eigentlich der Crew auf einem Kreuzfahrtschiff?

18. November 2020

Kreuzfahrt-Passagiere genießen derzeit so guten Service und so viel Platz an Bord wie selten zuvor. Aber wie geht es der Crew unter den erschwerten Bedingungen in Zeiten von Covid-19? Wir haben uns mit dem Kapitän und Offizieren ebenso wie mit Crew-Mitgliedern der

Mein Schiff 6 darüber unterhalten. Wie fühlt sich der Neustart der Kreuzfahrt für sie persönlich an? Und wie kommen sie mit den teils gravierenden Einschränkungen zurecht?

Für die Crew bringen die strengen Infektionsschutz-Regeln zusätzlich Belastungen mit sich: durchgängiges Tragen des Mund-Nasen-Schutzes, 14tägige Quarantäne zu Beginn des Dienstes, nahezu keine Möglichkeit für Landgänge und einiges mehr. Dennoch ist die Stimmung an Bord offenkundig sehr positiv.

Kapitän Todd Burgman fasst die positiven und die weniger angenehmen Seiten zusammen: „Es hat sich einiges verändert. Die Crew ist sehr froh, überhaupt einen Job zu haben. Viele von den Kollegen sind zu Hause, schon seit langem, ohne Einkommen. Aber es ist mehr Arbeit, es ist sehr anstrengend mit den Masken. Und es fühlt sich ein bisschen fremd an, mit den Masken umzugehen. Auch der Lebensraum ist für die Besatzung etwas mehr beschränkt. Sie dürfen nicht an Land gehen, was sehr hart ist. Früher hatten sie Zugang zu den öffentlichen Bereichen, den Gastbereichen. Das ist jetzt auch beschränkt.“

Wie ist die Stimmung der Crew?

„Ich kriege jetzt noch eine Gänsehaut, wenn ich daran denke, als wir da wieder losgefahren sind im August“, sagt **Kreuzfahrtdirektorin Wiebke Busch**. **Atlantik-Restaurantleiter Mehmet Avci**: „Ich bin super glücklich.“

Und **Kellnerin Luisa Pohl**: „Man macht sich schon ein bisschen Gedanken, klar, weil die Familie und Freunde ja auch dort sind, man will ja auch, dass es denen gut geht. Aber man ist schon froh, ehrlich gesagt, hier sein zu können, wenn mitbekommt, was da aktuell wieder alles los ist“, und: „Wir können uns jetzt auch deutlich mehr Zeit für die Gäste nehmen. Das ist schon schön.“

Hotelmanager Lothar König fasst aus seiner Perspektive zusammen: „Viele freuen sich, dass sie wieder an Bord sind und dass wir wieder Gäste an Bord haben, dass sie wieder einen Job haben. Denn viele andere haben das nicht. Da sind viele Crewmitglieder, die zu Hause sitzen und warten, bis sie zurückkommen können. Deshalb ist die Stimmung immer noch sehr positiv und gut, weil wir uns einfach freuen, dass wir wieder für die Gäste da sein können.“

„Die jetzige Zeit ist nicht einfach für uns und für die Gäste“ ...

... beschreibt **Personalchefin Eva Mattersberger** die Situation an Bord. „Man kann sich an die Maske gewöhnen, aber irgendwie fehlt trotzdem etwas. Die Maske ist irgendwie eine Abgrenzung, besonders bei einer Dienstleistung, die wir hier erbringen, fällt das auf. Und irgendwie fehlen auch diese engen, persönlichen Kontakte. Wir müssen die Maske auch im Crewbereich tragen. Mir fehlt auf alle Fälle etwas.“

Auch **Kreuzfahrtdirektorin Wiebke Busch** geht es da ähnlich: „Ich glaube, dass es im Moment für jeden Menschen etwas anderes ist als früher – egal wo und wie man arbeitet. Was mir generell manchmal ein bisschen fehlt, ist der zwischenmenschliche Kontakt.“

„Bei unserem ‚Wave and Smile‘, wenn wir die Gäste verabschiedet haben, da standen 2.000 Menschen und haben einfach gesagt ‚vielen Dank, liebe Crew, für diese wunderbare Zeit‘. Das fehlt mir. Denn es geht ja nicht immer ums Geld im Leben, sondern auch um die Wertschätzung.“

Weniger störend empfinden Restaurantleiter Mehmet Avci und Kellnerin Luisa Pohl die Masken. **Pohl:** „Man gewöhnt sich da ganz schnell dran. Es ist selbstverständlich geworden für uns. Manchmal vergisst man sogar, sie abzulegen, wenn man in die Kabine kommt.“

Mehmet Avci meint ohnehin: „Augen erklären mehr als der Mund. Die Maske ist da nicht so wichtig. Sehr böse gucken oder sehr glücklich gucken – jeder kann das auch mit Maske erkennen.“

Gilt Maskenpflicht eigentlich auch für den Kapitän auf der Brücke?

„Wenn wir Abstand voneinander halten können, dann nicht“, erklärt **Kapitän Todd Burgman**. Aber: „Beim Fahren tragen wir alle die Maske.“ Denn beim Cockpit-Design der Mein Schiff 6 „ist alles sehr konzentriert in der Mitte“, da sei Abstandhalten nicht durchgehend möglich. Und die Maske ständig auf- und wieder abzusetzen ist da natürlich höchst unpraktisch.

Besondere Regeln gelten übrigens für Lotsen, die bei Hafeneinfahrten an Bord kommen.

Kapitän Todd Burgman: „Für den Lotsen machen wir eine kurze, medizinische Untersuchung, also Temperaturkontrolle und dann muss er einen Fragebogen ausfüllen. Und er muss seine Maske tauschen gegen eine, die er von uns bekommt.“

14 Tage strikte Quarantäne für die Crew

Vor Dienstantritt auf der Mein Schiff 6 ist ein 14tägige Quarantäne vorgeschrieben – egal ob einfaches Crew-Mitglied, Offizier oder Kapitän. Das bedeutet: 14 Tage die Kabine nicht verlassen, Außenkontakte nur per Telefon, das Essen wird vor die Tür geliefert.

Die erste Antwort von **Personalleiterin Eva Mattersberger** auf unsere diesbezügliche Frage überrascht: „Ich habe es sehr genossen, ich wollte sogar verlängern.“ Dann berichtet sie ausführlicher, wie es ihr in der Quarantänezeit ergangen ist:

„Ich bin Läuferin und laufe regelmäßig. Ich dachte am Anfang: ‚Eva, das wird sehr schwierig.‘ Ich habe nie gedacht, dass ich zwei Wochen ohne Laufen auskomme, aber ja, es ging. Ich habe verschiedene Übungen gemacht, ich war nach Gibraltar auf der sonnigen Seite, habe wirklich die gesamte Zeit Sonne gehabt und habe es echt genossen. Ich habe endlich mal Zeit für mich gehabt und mir gedacht: ‚ich würde gerne noch eine Woche bleiben.‘ In den letzten Tagen macht man die Übergabe. Dann realisiert man: ‚Oh da kommt wieder Stress und viel Neuigkeiten. Ich will noch da bleiben.‘ Aber das ging natürlich nicht, weil meine Vorgängerin ja absteigen wollte.“

Und was macht man den ganzen Tag, wenn man die Kabine 14 Tage nicht verlassen darf?

Eva Mattersberger: „Ich habe meine Routine gehabt. Immer um 8:30 oder 9 Uhr Frühstück, dann habe ich ungefähr 1,5 Stunden meine Übungen gemacht, dann auf den Balkon, Sonne genießen, dann kam Mittagessen und am Nachmittag habe ich immer zwei Stunden geschlafen. Dann am Nachmittag entweder wieder Sonne oder gelesen oder Musik gehört oder telefoniert. Da hat man ja viel mehr Zeit für die Familie. Da hat man wirklich viel Zeit. Und am Abend habe ich wieder verschiedene Trainingsübungen gemacht und dann, ja, schaut man einen Film an und geht schlafen.“

„Das geht so schnell vorbei. Es kommt mal eine Phase wo man denkt, nein, das halte ich nicht mehr aus. Aber dann hat man Nachbarn, die auch auf dem Balkon stehen, dann fragt man ‚wie geht’s Dir, wie ist Dein Tag‘ und redet ein bisschen.“

(Fast) kein Landgang, aber mehr Möglichkeiten an Bord

Die auf den ersten Blick härteste Beschränkung für die Crew: individuelle Landgänge sind komplett unmöglich. In Heraklion dürfen kleine Gruppen von fünf Crewmitgliedern unter Begleitung eines Senior Offiziers (also mit mindestens drei Streifen) zum Einkaufen an Land gehen. „Das Problem ist nur“, sagt **Personalleiterin Eva Mattersberger**, „wir sind am Sonntag da, da hat alles zu.“ TUI Cruise hatte den Passagierwechseltag in Heraklion für folgende Reisen auf Samstag verlegt – angesichts des neuerlichen Shutdowns in Griechenland hat dieser Verbesserung nun aber zumindest vorübergehend erledigt.

Crew-Landausflüge sind ausschließlich für EU-Bürger zugelassen, wie **Eva Mattersberger** für die Situation speziell auf der Mein Schiff 5 in Griechenland erklärt: „Am Anfang gab es gar keinen Landgang. Dann haben wir es geschafft, dass wir zumindest organisierte Crew-Ausflüge machen können, aber nur für EU-Bürger, immerhin, besser als nichts. Aber wir haben natürlich die Mehrheit der Crew aus Asien. Aus EU-Ländern sind wir nicht so viele, rund 150, 160. Das ist noch ein offenes Thema, an dem wir arbeiten.“

Sie ergänzt: „Es gibt Crew, die nicht nach Hause kann und schon so lange an Bord ist – seit 7 oder 8 Monaten. Aus Nicaragua zum Beispiel: Die könnten nur nach Honduras fliegen und würden dann dort auf dem Landweg zur Grenze gebracht“ und müssten sich von dort aus allein nach Hause durchschlagen. „Es ist nicht einfach“, sagt **Eva Mattersberger** mit einem leicht verzweifelten Stöhnen.

Doch längst nicht alle Crewmitglieder trifft es so hart. **Restaurantleiter Mehmet Avci**, der als türkischer Staatsbürger gar nicht an Land darf, nimmt das Verbot der Behörden gelassen: „Von meiner Seite ist das okay. An Bord haben wir alle Möglichkeiten, und hier auf See ist es noch sicherer. Wir haben oben auf Deck 15 eine sehr große Terrasse, können dort reden, trinken, rauchen. Wir haben die Crew Bar, Raucherraum, Coffee-Shop, eigentlich haben wir alles. Natürlich wäre manchmal Einkaufen (an Land) schön. Aber TUI Cruises hat das sehr gut organisiert: Internet und Einkaufen ist für uns wirklich sehr günstig.“

Von dem kompletten Landgang-Verbot ist übrigens auch **Kapitän Todd Burgman** betroffen – er ist US-Amerikaner: „Ich darf hier nicht rausgehen. Sogar für einen Ausflug darf ich nicht an Land gehen. Ich verstehe das überhaupt nicht, weil wir alle für zwei Wochen in Quarantäne gewesen sind, wir alle leben unter den gleichen Maßnahmen und Bedingungen. Aber die griechischen Behörden haben eben entschieden, dass die Nicht-EU-Staatsbürger nicht an den Ausflügen teilnehmen dürfen.“

Kellnerin Luisa Pohl ist seit sechs Wochen an Bord der Mein Schiff 6 und dürfte eigentlich an Land. Sie sagt aber: „Ehrlich gesagt war ich auch noch nicht auf einem Ausflug. Das stört mich nicht. Ich hatte einen Ausflug geplant, dann kam der Zwischenfall mit den falschen Coronatest-Ergebnissen und der Ausflug wurde abgesagt. Gut, aber ich vermisse das bis jetzt eigentlich auch gar nicht“.

Auch auf diesen Weg möchten wir Kapitän Todd Burgman, Hotelmanager Lothar König, Kreuzfahrtdirektorin Wiebke Busch, Personalleiterin Eva Mattersberger, Restaurantleiter

Mehmet Avci und Kellnerin Luisa Pohl noch einmal für ihre Zeit bei den Interviews an Bord der Mein Schiff 6 und ihre teils auch recht persönlichen Antworten und Einblicke danken!

35tägige Weihnachtskreuzfahrt der Mein Schiff 1 zu einer Überraschunginsel in der Karibik

20. November 2020 | zuletzt aktualisiert: 4. Dezember 2020

TUI Cruises schickt die Mein Schiff 1 über Weihnachten und Silvester in die Karibik: Bei der 35tägigen Kreuzfahrt ab und bis Deutschland lassen sich die Passagiere, die jetzt buchen, auf eine Überraschung ein, wo das Schiff genau hinfahren wird. Die Reise soll am 10. Dezember beginnen.

Update 3.12: Die Reise wurde inzwischen abgesagt.

Die Eckpunkte der Reise sind klar, beim Rest lassen sich die Passagiere zunächst auf eine Überraschung ein. Klar ist nur: Es soll einen neuntägigen Aufenthalt auf einer Privatinsel in der Karibik geben. Welche das genau ist, verrät TUI Cruises noch nicht.

Royal Caribbean, Joint-Venture-Partner bei TUI Cruises, hat mit Coco Cay eine Privatinsel auf den Bahamas, die genau genommen nicht zur Karibik gehören, und den Privatstrand Labadee auf Haiti. Bis auf Harvest Caye von Norwegian Cruise Line Holdings in Belize liegen auch die übrigens Privatstrände der Kreuzfahrt-Reedereien auf den Bahamas.

Auch um den Abfahrts- und Ankunftshafen in Deutschland macht TUI Cruises noch ein Geheimnis: Hamburg, Kiel oder Warnemünde?

Die Reise beginnt mit 13 Seetagen, gefolgt von neun Tagen auf der Privatinsel am Karibik-Strand und der Rückfahrt nach Deutschland mit erneut zwölf Seetagen. Auf der Privatinsel soll die Mein Schiff 1 pünktlich zum Heiligen Abend ankommen und dort bis einschließlich Neujahr bleiben.

Um das Covid-19-Risiko angesichts der hohen Infektionsraten in Deutschland und der langen Fahrt über den Atlantik zusätzlich zum erprobten Infektionsschutz-Konzept weiter zu senken, soll sowohl ein PCR-Test zu Hause vor Abreise als auch ein zweiter Test direkt vor der Einschiffung als Antigen-Schnelltest durchgeführt werden.

Die Nachfrage ist offenbar groß: Erst seit 20. November ist die Reise **auf der TUI-Cruises-Website buchbar**. Freitagmittag, 20. November, haben laut TUI-Cruises-Websites bereits knapp 700 Passagiere gebucht. Die bis zum 27. November nötige Mindestteilnehmerzahl liegt bei 1.000.

AIDA startet am 5. Dezember auf den Kanaren, sagt Orient und Mittelmeer dagegen bis 26. Januar ab

25. November 2020

Nach dem kurzen Debut im Mittelmeer Anfang November nimmt AIDA einen neuen Anlauf: Am 5. Dezember soll die AIDAprima von Gran Canaria aus ihre Kanaren-Kreuzfahrten aufnehmen. Kurz vor Weihnachten, am 20. Dezember kommt dann die AIDAmara ebenfalls ab Gran Canaria hinzu. Die Orient-Reisen sowie die Mittelmeer-Route der AIDAstella und AIDAprima sagt AIDA dagegen aufgrund der hohen Infektionszahlen in den betreffenden Ländern bis Ende Januar ab.

Bei den Kanaren-Kreuzfahrten ändert sich allerdings einiges an der Fahrtroute. Nicht angelaufen werden kann Madeira, da die Behörden auf den Kanarischen Inseln laut AIDA derzeit keinen nicht-spanischen Hafen auf der Fahrtroute nicht zulassen. Statt Madeira liegt nun La Palma zusätzliche auf der Fahrtroute und für Teneriffa ist ein längerer Aufenthalt vorgesehen.

Die Zustiegsmöglichkeit in Teneriffa entfällt, laut AIDA mangels ausreichender Flugverbindungen nach Teneriffa. Passagieren, die diese Reisen ab Teneriffa gebucht hatten, können auf die Gran-Canaria-Abfahrt umbuchen. Ebenso bietet AIDA den Passagieren, die eigentlich auf der AIDAmara am 6. oder 13. Dezember gebucht waren, eine entsprechende Umbuchung auf die AIDAprima an.

Die Fahrtroute der AIDAprima und AIDAmara führt von Las Palmas auf Gran Canaria nach Santa Cruz auf La Palma, Santa Cruz auf Teneriffa mit Aufenthalt über Nacht, Puerto de Rosario auf Fuerteventura und Arrecife auf Lanzarote.

Ursprünglich wollte AIDA bereits im November mit Kreuzfahrten auf den Kanarischen Inseln beginnen, hatte diese Reisen dann aber nach den Beschränkungen des Deutschland-Lockdowns ab Anfang November abgesagt. TUI Cruises fährt dagegen auf den Kanaren bereits seit November.

Kreuzfahrten mit Orient- und Mittelmeer-Routen bis Ende Januar abgesagt

Kreuzfahrten in Arabien sowie im westlichen Mittelmeer mit italienischen und französischen Häfen sagt AIDA bis zum 26. Januar 2021 ab. Als Grund nennt die Reederei die jeweils hohen Infektionszahlen in den betreffenden Ländern. Die AIDAstella und AIDAprima müssen daher weiter auf ihren Neustart warten.

Für die abgesagten Reisen bietet AIDA jeweils Umbuchungen mit einem zusätzlichen Bordguthaben oder einen Reisegutschein mit zehn Prozent des Reisepreises als zusätzlichen Bonus an.

Die Kreuzfahrt im Dezember 2020: von Impfstoff-Hoffnungen bis Widrigkeiten in den USA

26. November 2020

Ende November 2020 schwebt die Kreuzfahrt weltweit zwischen Frustration und positiven Signalen, zwischen Hoffnung und konkreten Neustart-Vorbereitungen: Nach einem relativ aktiven Sommer fahren aktuell immerhin noch eine Handvoll Schiffe. Wir fassen den Status der Kreuzfahrtindustrie zusammen, zeigen die aktuellen Trends und Entwicklungen.

Die wahrscheinlich bald verfügbaren Impfstoffe wecken die größten Hoffnungen. Konkrete Auswirkungen auf die Kreuzfahrt dürften sie aber für die kommenden Monate nicht haben. In dieser Zeit stehen zunächst die Neustart-Bemühungen in den USA und in Großbritannien im Vordergrund. Von deren Erfolg hängt viel ab, denn die USA sind nach wie vor der deutlich größte Kreuzfahrtmarkt der Welt und damit für die Finanzlage der Reedereien wichtig.

Die Kanarischen Inseln und eingeschränkt Italien sind derzeit in Europa die einzigen Fahrtgebiete, in dem Kreuzfahrtschiffe unterwegs sind: auf den Kanaren die Mein Schiff 2 seit 6. November, die AIDAPERLA soll am 5. Dezember folgen, die AIDAMAR am 20. Dezember, die Mein Schiff 1 am 17. Dezember. Und Hapag-Lloyd Cruises will am 4. Dezember die Europa 2 auf Kanaren-Kreuzfahrt schicken.

Für die Mein Schiff 1 hat sich TUI Cruises eine 35tägige Karibik-Reise von und bis Deutschland einfallen lassen. Die Nachfrage ist offenbar groß, obwohl zunächst weder der genaue Abfahrtsort noch die angelaufene Karibik-Insel bekannt sind. *Update:* Die Reise wurde inzwischen abgesagt.

Für Deutsche wenig attraktiv sind die Italien-Kreuzfahrten der MSC Grandiosa und Costa Smeralda in Italien, solange sie bei der Rückkehr in Deutschland eine Quarantänepflicht besteht. Aber immerhin: Auch in Italien sind noch zwei große Schiffe in Dienst. *Update:* Die Italien-Reisen müssen zwischen 20. Dezember und Mitte Januar aufgrund eines neuen Pandemie-Dekrets in Italien pausieren.

Trend zu regional oder national beschränkten Quellmärkten

Wie der Neustart in Europa und Asien bereits gezeigt hat und die vorgeschlagenen Regeln beispielsweise in Großbritannien andeuten, wird es zunächst wohl Kreuzfahrten vor allem für regional eingeschränkte Zielgruppen geben. Am deutlichsten ist das aktuell in Asien zu beobachten.

Dream Cruises fährt schon seit 26. Juli mit der Explorer Dream exklusiv für den taiwanesischen Markt, mit der World Dream seit 6. November von Singapur aus nach dem gleichen Konzept. Zwei japanische Kreuzfahrt-Reedereien bedienen seit November ebenfalls jeweils den nationalen Markt. Royal Caribbean will im Dezember mit der Quantum of the Seas in Singapur starten und vermarktet diese Reisen ebenfalls nur regional. Die MSC

Bellissima soll im April 2021 von Yokohama aus ausschließlich für den japanischen Markt fahren.

Wann internationale Kreuzfahrten und Fernziele wieder in größerem Umfang möglich sein werden, wird vor allem von den Reisebeschränkungen in einzelnen Ländern abhängen sowie von der Verfügbarkeit von Flugverbindungen, die derzeit drastisch eingeschränkt sind. Ein Zeitrahmen ist dafür schwer abschätzbar.

Impfstoff-Aussicht lässt Aktienkurse der Kreuzfahrtunternehmen steigen

Positive Signale kommen von der Börse: Die Ankündigungen mehrerer Unternehmen einer baldigen Zulassung von Covid-19-Impfstoffen hat die Aktienkurse der Kreuzfahrt-Unternehmen in die Höhe schnellen lassen. Der Kurs der Aktie der Royal Caribbean Group beispielsweise stieg innerhalb eines Monats um mehr als 50 Prozent.

Auch bei den Buchungen melden Reisebüros und Kreuzfahrt-Unternehmen hohe Zahlen, die teils über denen aus Vergleichszeiträumen vor der Pandemie liegen. Allerdings bezieht sich das vor allem auf das zweite Halbjahr 2021 sowie auf 2022, wo auch längere Reisen und sogar Weltreisen wieder gefragt sind.

USA-Neustart schwieriger als gehofft

Schwieriger als erhofft gestaltet sich der Neustart der Kreuzfahrt im weltweit wichtigsten Markt USA, zunächst vor allem für die Karibik, im Frühjahr und Sommer dann aber auch für Neuengland- Kreuzfahrten sowie die wichtige Destination Alaska.

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hatte zwar Ende Oktober ihr prinzipielles Kreuzfahrtverbot aufgehoben, dafür aber sehr strenge Regeln und Bedingungen für einen Neustart aufgestellt. Daraufhin haben die US-Reedereien nach und nach Kreuzfahrten teils bis Ende März 2021 abgesagt, weil klar wurde, dass sie deutlich mehr Vorbereitungszeit benötigen.

Der Zertifizierungsprozess für die Kreuzfahrtschiffe bei der US-Gesundheitsbehörde sei verbunden mit „Verzögerungen über das hinaus, was wir erhofft hatten, um unsere Schiffe wieder in Dienst zu stellen“, fasste es der CEO der Disney Co., Bob Chapek, in einer Telefonkonferenz zum Quartalsbericht des Unternehmens nüchtern zusammen.

Zugleich haben viele Reedereien Kreuzfahrten ab US-Häfen, die länger als sieben Nächte dauern, vorerst aus dem Verkauf genommen. Einige – wie etwa Holland America Line – haben diese Reisen bis Ende Oktober 2021 sogar schon ganz abgesagt. Denn bis 31. Oktober 2021 läuft nach aktuellem Stand die „Conditional Sailing Order“ der CDC, die keine Kreuzfahrten länger als sieben Nächte zulässt. Freilich hoffen die meisten Reedereien noch, dass diese Anordnung früher als erst im November aufgehoben wird.

Vorbereitungen in den USA laufen auf Hochtouren

Auch wenn die aktuell weiter sehr hohen Infektionszahlen in den USA wenig Hoffnung auf einen baldigen Neustart machen und die CDC Mitte November die höchste Reisewarnstufe für Kreuzfahrten ausgerufen hat: Die Vorbereitungen der Reedereien laufen auf Hochtouren.

Denn bis die aufgelegten Schiffe wieder einsatzfähig und mit Crew besetzt sind sowie der Zertifizierungsprozess der CDC durchlaufen ist, dauert es ohnehin zwei, vielleicht drei Monate.

Die Reedereien verlegen zahlreiche Schiffe zurück in US-Gewässer, um mit der Zertifizierung zu beginnen. Einige Kreuzfahrtschiffe beispielsweise von Norwegian Cruise Line, die zuletzt im Sommer ihre Crew direkt nach Hause nach Asien gefahren hatten, holen Crew-Mitglieder dort nun auch wieder ab und machen sich ebenfalls auf den Weg in die USA. Royal Caribbean International sucht über die Facebook-Gruppe „Volunteers of the Seas“ nach Freiwilligen, die an den vorgeschriebenen Test-Fahrten vor dem offiziellen Neustart teilnehmen wollen – und der Andrang ist groß.

Sorge um Alaska-Saison 2021

Bis die Kreuzfahrtschiffe in den USA wieder in Fahrt kommen, ist die Hochsaison für die Bahamas und Karibik schon beinahe vorbei. Hinter der Alaska-Saison 2021, die fürs US-Geschäft im Sommer so wichtig ist und 2020 bereits komplett ausgefallen ist, steht aber ebenfalls noch ein Fragezeichen.

Kanada gestattet nach aktuellem Stand bis mindestens Ende Februar keine Kreuzfahrtschiffe in den Häfen des Landes und lässt keine Zweifel daran, dass dieses Verbot noch deutlich verlängert werden könnte. Sowohl für Neuengland- als auch Alaska-Kreuzfahrten benötigen die Reedereien aber mindestens einen kanadischen Hafen auf ihren Fahrtrouten. Das schreibt der amerikanische Passenger Vessel Service Act vor. Erste Stimmen fordern bereits, dieses ebenso umstrittene wie hartnäckige Gesetz für den Sommer 2021 auszusetzen.

Princess Cruises hat indes mit der Sapphire Princess bereits eines der sechs Schiffe, die ursprünglich 2021 in Alaska fahren sollten, nach Taiwan verlegt. Von Juni bis Oktober 2021 bedient das Schiff nun voraussichtlich den asiatischen Markt.

Grundsätzlich grünes Licht für die Kreuzfahrt in Großbritannien

Die Empfehlungen der Global Travel Taskforce der britischen Regierung vom 24. November stehen einem Kreuzfahrt-Neustart positiv gegenüber, sobald das auf sichere Weise möglich sei. Wegen der hohen Infektionszahlen in UK gibt es aber keinen konkreten Zeitpunkt, wann der dafür vorgesehene, schrittweise Neubeginn stattfinden kann. Die entsprechende Reisewarnung bleibt dementsprechend vorerst bestehen.

Die Branchenvereinigung Clia für UK und Irland rechnet einem Statement auf Twitter zufolge mit dem Beginn nationaler Reisen Anfang 2021 und zu internationalen Zielen im Frühjahr. Sie fordert, die pauschale Kreuzfahrt-Reisewarnung aufzuheben.

Was an dem Taskforce-Bericht positiv auffällt: Er erkennt ausdrücklich an, dass der Umgang mit den wenigen Fällen von Covid-19 an Bord von Kreuzfahrtschiffen in den vergangenen Monaten von den Reedereien erfolgreich und konform mit den neuen Covid-19-Protokollen abgewickelt wurden. Der Bericht führt auch die Konzepte von Reedereien, Verbänden und Organisationen zum sicheren Umgang mit der Pandemie an. Im Gegensatz dazu hält sich die amerikanische CDC in ihrer „Conditional Sailing Order“ immer noch viele Seiten lang mit der Situation zu Beginn der Pandemie auf und ignoriert weitgehend die erfolgreiche Sommersaison in Europa.

Wie schnell werden Covid-19-Impfstoffe der Kreuzfahrt helfen?

Große Hoffnung ruht auf den überraschend schnell entwickelten und demnächst zugelassenen Impfstoffen gegen Covid-19. Allerdings ist es derzeit noch zu früh, um genauer abschätzen zu können wie und insbesondere wann sich Covid-19-Impfungen auf die Kreuzfahrt positiv auswirken werden.

Ob beispielsweise eine Impfung für Passagiere zur Voraussetzung für die Teilnahme an einer Kreuzfahrt werden könnte, hängt nicht zuletzt davon ab, wann Impfstoff in ausreichenden Mengen auch für den freien Markt zur Verfügung steht und es eine ausreichende Zahl an bereits geimpften, potenziellen Kunden gibt.

Tatsächlich zeichnet sich aber ein erster Trend zu Reise-Angeboten mit Impfpflicht ab. Die australische Fluggesellschaft Qantas hat bereits angekündigt, eine Impfpflicht für Passagiere auf Langstreckenflügen einführen zu wollen. Andere Airlines setzen zunächst auf Einreiseregeln der angeflogenen Länder. In mehreren Urlaubsländern gibt es ebenfalls bereits erste Äußerungen, dass es eine Impfpflicht für Reisende geben könnte.

Relativ früh profitieren werden mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit also diejenigen, die eine Impfung vorweisen können. Was in der aktuellen Diskussion um Covid-19-Impfstoffe jedoch bislang weitgehend unbeachtet geblieben ist: Es gibt kaum Erkenntnisse zur Frage, ob von geimpften Personen dennoch eine Ansteckungsgefahr ausgehen kann. Lediglich beim Impfstoff von Astra-Zeneca gibt es Indizien dafür, dass geimpfte Personen nicht oder weniger infektiös sein könnten. Bei den anderen beiden auf R-DNA basierenden Impfstoffen von Pfizer/Biontec und Moderna könnte es dagegen sein, dass sich geimpfte Personen dennoch mit Covid-19 anstecken und zeitweise infektiös sein könnten, auch wenn sie selbst keine Symptome entwickeln. Darauf weist unter anderem der renommierte US-Mikrobiologe Florian Krammer in einem Fachbeitrag in der Zeitschrift Nature hin.

Einen vielversprechenden Ansatz, der dieses Problem lösen könnte, beschreibt Max-Planck-Innovation in Hinblick auf eine Impfung per Nasenspray (*Update: Der Beitrag ist inzwischen nicht mehr online verfügbar*).

All das ist noch höchst unsicher, könnte aber bedeuten, dass auch mit Impfpflicht auf Kreuzfahrtschiffen der Mundschutz, Abstand, Corona-Tests und andere Hygienemaßnahmen nicht entfallen könnten, selbst wenn nur geimpfte Passagiere zugelassen würden.

Wirtschaftliche Lage der Reedereien und Folgen für die Wirtschaft

Die wirtschaftliche Situation der großen, börsennotierten Kreuzfahrt-Unternehmen erscheint nach wie vor stabil. In unserem Beitrag „Finanzen und Status der vier größten Kreuzfahrt-Unternehmen in der Corona-Krise“ aktualisieren wir weiterhin die öffentlich bekannten Kennzahlen. Bisher gelingt es den Reedereien offenbar gut, sich neue Liquidität über Anleihen und Ausgabe neuer Aktien zu verschaffen.

Zwei Veröffentlichungen haben Mitte November gezeigt, welche Auswirkungen der Stillstand der Kreuzfahrt auf die Wirtschaftsleistung und den Arbeitsmarkt in den USA und in Großbritannien hat. Die Branchenvereinigung Clia rechnet für die USA vor, dass in diesem Jahr mehr als 254.000 Arbeitsplätze verloren gegangen seien, die direkt oder indirekt an der

Kreuzfahrt-Industrie hängen. Von 55 Milliarden Wirtschaftsleistung in den USA im Jahr 2019 seien in diesem Jahr mehr als 32 Milliarden verloren gegangen, schreibt USA Today.

Der Report der Global Travel Taskforce in Großbritannien spricht für die sechs Monate von April bis September 2020 von einer verloren gegangenen Wirtschaftsleistung von rund 7,6 Milliarden Euro und einem Verlust an Arbeitsplätzen in Großbritannien von 52.700.

Schiffsverschrottungen

Traurig machen Kreuzfahrtschiff-Fans die Meldungen über immer mehr Schiffsverschrottungen. Mindestens 14 Kreuzfahrtschiffe sind der Coronakrise auf diese Weise bereits zum Opfer gefallen. Sehr wahrscheinlich werden es noch einige mehr werden.

Zu den Corona-Opfern unter den Kreuzfahrtschiffen zählt auch die deutsche Kreuzfahrtschiff-Ikone „Astor“. Sie wurde Mitte November im türkischen Aliaga zur Verschrottung auf Grund gesetzt. Ebenfalls in gewisser Weise eine deutsche Ikone ist die Marella Dream: Das offenbar zur Verschrottung vorgesehene Schiff lief 1985 als erstes dort gebautes Kreuzfahrtschiff in der Papenburger Meyer-Werft vom Stapel – damals unter dem Namen Homeric.

Quantum of the Seas in Singapur: erstes, großes Kreuzfahrtschiff einer US-Reederei fährt wieder

1. Dezember 2020

Mit der Quantum of the Seas ist in Singapur erstmals wieder seit März ein großes Kreuzfahrtschiff einer US-Reederei zu einer Reise mit Passagieren aufgebrochen. Das Schiff fährt zunächst drei- und viertägige Reisen ohne Hafenstopps. Internationale Passagiere sind nicht zugelassen.

Die Quantum of the Seas ist am Abend des 1. Dezember in Singapur zu ihrer ersten Kreuzfahrt nach dem Covid-19-Shutdown in See gestochen. Es ist die erste Kreuzfahrt von Royal Caribbean International seit März, also seit fast acht Monaten. Vorausgegangen war eine kurze Testfahrt der Quantum of the Seas, im Wesentlichen mit Mitarbeitern der Reederei und Familien der Crew-Mitglieder.

Auf der ersten regulären Passagier-Kreuzfahrt nun rund 1.000 Passagiere an Bord sein, angestrebt ist eine Auslastung von maximal 50 Prozent der möglichen 4.180 Betten. Alle Passagiere stammen aus Singapur, internationale Passagiere sind für diese drei- und viertägigen Reisen ohne Hafenstopps ab Singapur nicht zugelassen. Solche Reisen plant Royal Caribbean vorerst für die kommenden vier Monate.

Fotos vom Einschiffungstag in Singapur sind auf dem Facebook-Account der Singapore Cruise Society zu sehen.

Die Covid-19-Infektionszahlen in Singapur sind sehr niedrig. Dennoch gelten ähnlich strenge Infektionsschutz-Regeln wie bei den Kreuzfahrten zu Coronazeiten in Europa: PCR-Coronatest vor der Abreise, Maskenpflicht, Abstandsregeln und zahlreiche weitere Maßnahmen, um mögliche Infektionen zu vermeiden.

Selbst die Tänzer der Produktion-Shows auf der Theaterbühne der Quantum of the Seas tragen Masken. Wie Nick Weir, Entertainment-Chef bei Royal Caribbean, in einem Online-Talk von Cruise Critic am Montag bestätigte, habe man die Masken teils an die Kostüme der Tänzerinnen und Tänzer angepasst und zu einem Teil des Outfits gemacht.

Für Royal Caribbean International sind die Singapur-Reisen der Quantum of the Seas die erste direkte Gelegenheit, die Infektionsschutz-Protokolle zu testen und zu verfeinern, die auch für den Neustart in den USA entscheidend sein werden. Unter anderem hat RCI eine App für individuelle Rettungsübungen entwickelt und stattet jeden Passagier mit einem Tracking-Armband aus, um eine möglichst genaue Kontaktnachverfolgung zu ermöglichen. Solche Armbänder kommen in Europa auch auf der MSC Grandiosa bereits zum Einsatz.

TUI Cruises sagt 35tägige Karibik-Reise der Mein Schiff 1 ab

3. Dezember 2020

TUI Cruises hat die 35tägige Kreuzfahrt der Mein Schiff 1 über Weihnachten und Silvester, die am 10. Dezember beginnen sollte, eine Woche vor Start abgesagt. Alle deutschen Kreuzfahrthäfen hätten angesichts der hohen Infektionszahlen in Deutschland die Abfahrt des Schiffs verweigert, teilt TUI Cruises in einem Statement mit.

TUI Cruises schreibt dazu am Donnerstagnachmittag, 3. Dezember: „Aufgrund des aktuellen Infektionsgeschehens haben Bund und Länder gestern eine Verlängerung der Corona-Maßnahmen bis zum 10. Januar beschlossen. Soeben erreichte uns die Nachricht, dass uns nunmehr alle deutschen Häfen die geplante Abfahrt im Dezember verweigern. Schweren Herzens müssen wir daher die 35-tägige Karibik-Reise vom 10. Dezember bis 14. Januar leider absagen.“

Eigentlich hätte die Mein Schiff 1 von einem deutschen Hafen aus am 10. Dezember in Richtung Karibik aufbrechen sollen. Nach 13 Seetagen sollte eine Privatinsel oder ein Privatstrand in der Karibik aufgelaufen werden, wo die Passagiere zu Weihnachten und Silvester neun Tage Karibik-Sonne und Strand hätten genießen sollen. An zwölf Seetagen wäre es anschließend wieder zurück nach Deutschland gegangen.

Bei Ankündigung der Reise war noch unklar, von welchem deutschen Hafen die Reise beginnen sollte. TUI Cruises verhandelte zu diesem Zeitpunkt offenbar noch mit den Häfen. Ebenso unklar war bis zuletzt, welchen Privatstrand oder welche Insel das Schiff anlaufen sollte.

Dennoch hatten weit über 1.000 Passagiere die 35tägige Reise mit der Mein Schiff 1 gebucht. Ein PCR-Coronatest eine Woche vor der Kreuzfahrt sowie ein Antigen-Schnelltest vor der

Einschiffung hätte die Kreuzfahrt in Hinblick auf das Infektionsrisiko absichern sollen. Nun zeigt sich, dass TUI Cruises offenbar zu hoch gepokert hat und enttäuschte Kunden Weihnachten und Silvester in Deutschland statt in der Karibik verbringen müssen. Viele hatten am heutigen 3. Dezember bereits ihren PCR-Test und den Online-Check-in absolviert.

Unterdessen fahren Kreuzfahrtschiffe auf den Kanaren weiterhin: TUI Cruises ist dort mit der Mein Schiff 2 bereits seit 6. November aktiv. Ab 17. Dezember fährt auch die Mein Schiff 1 (statt der zunächst geplanten Mein Schiff 6) auf den Kanaren. Ebenfalls pünktlich zum Weihnachtsgeschäft startet AIDA mit der AIDAPERLA am 5. Dezember und mit der AIDAMAR am 20. Dezember mit Kanaren-Kreuzfahrten. Hapag-Lloyd Cruises schickt die Europa 2 wieder ab 4. Dezember ebenfalls zu den Kanarischen Inseln auf Reisen. Aus dem Sommer und Herbst bewährte Infektionsschutzkonzepte und Corona-Tests vor der Reise halten das Infektionsrisiko gering.

Costa und MSC müssen Italien-Kreuzfahrten über Weihnachten und Silvester absagen

4. Dezember 2020 | zuletzt aktualisiert: 7. Januar 2021

Verschärfte Pandemie-Regeln in Italien zwingen Costa und MSC, ihre Italien-Kreuzfahrten vom 21. Dezember bis 6. Januar einzustellen. Betroffen sind die Weihnachts- und Silvester-Reisen der Costa Smeralda, MSC Grandiosa und MSC Magnifica.

Update 7.1.: Die Kreuzfahrtpause wurde verlängert. Die MSC Grandiosa startet nun erst am 24. Januar wieder, die MSC Magnifica am 14. Februar. Costa lässt vorerst nur die Costa Deliziosa wieder fahren, und zwar ab 31. Januar. Wann die Costa Smeralda wieder fahren soll, ist noch nicht klar.

Eine neue Verordnung ([PDF-Link](#)) der italienischen Regierung schränkt die Reisetätigkeit in Italien über die Weihnachtsfeiertage und Neujahr deutlich ein. An den Feiertagen selbst sollen die Menschen nicht einmal ihren Wohnort verlassen, in der gesamten Zeit sind überregionale Reisen untersagt.

Das Dekret verbietet ausdrücklich Kreuzfahrten von Schiffen unter italienischer Flagge und für italienische Häfen sowie generell den Anlauf italienischer Häfen für Schiffe mit ausländischer Flagge. Costa fährt unter italienischer Flagge, die MSC Grandiosa unter der Flagge Maltas, die MSC Magnifica ist in Panama registriert. Bei einem früheren Pandemie-Dekret in Italien Anfang November hatte die Kreuzfahrtindustrie ein generelles Kreuzfahrtverbot noch abwenden können.

Auch die Schiffe von AIDA fahren unter italienischer Flagge, ist aber nicht betroffen, weil sich das Dekret nur auf italienische Häfen bezieht. AIDA startet am 5. Dezember auf den Kanarischen Inseln und will am 20. Dezember ein zweites Schiff hinzunehmen.

Costa Smeralda soll am 7. Januar wieder starten

Costa setzt die Reisen der Costa Smeralda bis 6. Januar aus und beginnt wieder am 7. Januar mit einer siebentägigen Route mit zunächst ausschließlich italienischen Passagieren. Diese Reise ist auch in zwei kürzeren Teilabschnitten buchbar. *(Update: Die Costa Deliziosa soll nun am 31. Januar wieder starten. Vorerst offen ist, wann die Costa Smeralda wieder fährt.)*

MSC Grandiosa, MSC Magnifica: Neustart Mitte Januar

MSC verschiebt den Neustart der seit 7. November pausierenden MSC Magnifica auf den 15. Januar. Das Schiff war kurzzeitig von 19. Oktober bis 7. November schon einmal auf einer Route mit italienischen und griechischen Häfen unterwegs und musste aufgrund des griechischen Lockdowns den Betrieb einstellen. Sie sollte eigentlich am 18. Dezember ihren Dienst wieder aufnehmen.

Die MSC Grandiosa pausiert von 20. Dezember bis 10. Januar und soll dann ihre siebtägige Italien-Route von Genua aus wieder aufnehmen.

Update: Neuer Starttermin für die MSC Grandiosa ist der 24. Januar, für die MSC Magnifica der 14. Februar.

Kanaren-Kreuzfahrten bei TUI Cruises, AIDA und Hapag-Lloyd Cruises aber Karibik-Absage bei TUI Cruises

Bereits am 3. Dezember musste TUI Cruises den Plan für eine bereits gut gebuchte, 35tägige Karibik-Kreuzfahrt ab Deutschland aufgeben, weil die Behörden keinen deutschen Hafen für die Einschiffung zu dieser Reise freigegeben hatten.

Als letztes Fahrtgebiet für Kreuzfahrtschiffe bleiben nun vorerst die Kanarischen Inseln. Allerdings steigen auch dort die Infektionsraten derzeit langsam an. Noch liegt die Sieben-Tage-Inzidenz aber deutlich unter 50.

TUI Cruises fährt auf den Kanaren bereits seit Anfang November und nimmt am 17. Dezember ein zweites Schiff hinzu – statt der ursprünglich geplanten Mein Schiff 6 nun die Mein Schiff 1. Die Mein Schiff 6 geht in die Werft, um einen schön länger bestehenden Schaden an einer Kurbelwelle zu beheben. Hapag-Lloyd Cruises beginnt auf den Kanaren am heutigen 4. Dezember mit der Europa 2. AIDA startet auf den Kanaren am 5. Dezember und will am 20. Dezember ein zweites Schiff hinzunehmen.

AIDAcosma verspätet, AIDAcara pausiert: Routenplan 2021 für viele Schiffe umgestellt

8. Dezember 2020

Der Neubau AIDAcosma hätte eigentlich im Mai 2021 seinen Dienst in der Ostsee und auf Norwegen-Routen aufnehmen sollen. Doch die Fertigstellung des Schwesterschiffs der AIDAnova in der Meyer-Werft in Papenburg verzögert sich pandemiebedingt. Die Folge sind zahlreiche Schiffswechsel und Routen-Umstellungen im AIDA-Fahrplan.

Ab April 2021 plant AIDA mit einem aktualisierten Katalog einen beinahe schon wieder normalen Kreuzfahrtbetrieb. Viele Routen aus dem bisherigen Katalog bleiben bestehen. Die Verzögerung der AIDAcosma im Bau bei der Meyer-Werft sowie ein offenbar längeres Aussetzen der AIDAcara bis Ende September 2021 verursacht allerdings einige Änderungen. Und viele Passagiere finden sich für ihre gebuchte Route auf einem anderen Schiff wieder.

Die Veränderungen im AIDA-Fahrplan 2021 im Überblick

Die fürs Mittelmeer eingeplante AIDAnova übernimmt ab Mai von Kiel aus zunächst die Norwegen- und Ostseereisen der AIDAcosma. Dafür springt die AIDAperla für die AIDAnova im Mittelmeer mit Start- und Zielhafen Palma de Mallorca ein. Das Schiff fehlt dafür dann wieder auf Norwegen-Routen, die die AIDAsol übernimmt.

Weitere Routenänderungen betreffen die AIDAmira: Deren Reisen im östlichen Mittelmeer übernimmt die AIDAbu – bei der Adria-Route allerdings mit Starthafen Korfu statt Venedig. Neue Selection-Kreuzfahrten der AIDAmira führen in die Ägäis sowie nach Zypern und Israel. Das sind die Reisen, die nach bisherigem Katalog die AIDAcara fahren sollte.

Reisen der AIDAcosma sind im aktualisierten Katalog erst ab Oktober 2021 eingeplant. Auch die AIDAcara soll erst im Oktober via Arabien nach Südostasien aufbrechen.

Verlängert hat AIDA die in Coronazeiten eingeführten, kundenfreundlichen Regeln, genannt „AIDA Versprechen“, das nun für Neubuchungen bis 31. Januar 2021 für Reisen bis Ende Oktober 2021 gilt. Dazu gehören beispielsweise eine geringere Anzahlung, bessere Umbuchungs- oder Stornierungsregeln und Ähnliches. Weiter im Angebot ist auch der „Premium All Inclusive“-Tarif mit bereits enthaltenem Getränkepaket und Social-Media-Flatrate.

Gedanken zu einer Kanaren-Kreuzfahrt mit der Europa 2 in schwierigen Zeiten

11. Dezember 2020

Zu einer Kreuzfahrt auf den Kanaren fliegen, während Deutschland immer tiefer in den Corona-Lockdown rutscht: Geht das? Darf man das? Sollte man das? Meine Gedanken zu einer Kanaren-Kreuzfahrt in schwierigen Zeiten.

Auf Twitter und Facebook sieht man zurzeit mehr Kommentare, die andere beschimpfen, weil verreisen oder verreisen möchten. Anderer Meinung sein ist das eine, Beschimpfungen und Beleidigungen etwas anderes. Aber das soll hier nicht das Thema sein ...

Ich möchte in diesen Beitrag einen Einblick geben in etwas, womit ich meine Leser normalerweise nicht belästige: die Auseinandersetzung mit meinem Beruf; der Versuch, meiner Verantwortung als Journalist möglichst gerecht zu werden; meine Überlegungen im Hintergrund dazu.

Hinweis: Der Beitrag bezieht sich auf Ende November/Anfang Dezember 2020, als die neuen Virus-Varianten aus Großbritannien und Südafrika noch kein Thema waren.

Ich fahre mit der Europa 2: Teneriffa, La Palma, La Gomera, Gran Canaria. Es ist eine Arbeitsreise, kein Urlaub. Aber ich werde mir dennoch gestatten, dort auch Sonne, Wind und Meer, die Inseln und das gute Essen zu genießen. Ich werde noch mehr als sonst dankbar sein für das Privileg, einen Beruf zu haben, der mir Freude bereitet.

Es ist mein Job, als Journalist über Kreuzfahrt-Themen zu berichten, nicht vom Schreibtisch aus und nach Aktenlage, sondern durch eigene Recherche. Gerade in diesen Zeiten, in denen nichts mehr so ist, wie es einmal war.

Aufklärung, Erklärungen, Hintergrundwissen ist jetzt noch wichtiger als sonst. Damit wir sachliche Entscheidungen treffen können und uns nicht von Vorurteilen und Unwissen leiten lassen müssen, weil wir es nicht besser wissen.

Trotzdem schöne Bilder zeigen?

Auch über die touristischen Aspekte dieser Kanaren-Kreuzfahrt zu berichten, halte ich für vollkommen angemessen und wichtig. Deshalb werde ich während der Reise auf [Instagram](#) und [Facebook](#) die Schönheit der Kanaren zeigen und in Bildern von Bordleben auf der Europa 2 berichten, ohne jedem der Bilder einen moralinsauren Nachsatz anzuhängen. Und vielleicht will ja auch der eine oder andere in diesen düsteren Zeiten auch einfach nur ein wenig träumen ...

Ein Live-Blog während der Reise verkneife ich mir diesmal allerdings und werde stattdessen erst nach der Kreuzfahrt über das Schiff, die einzelnen Inseln und die Landausflüge dort berichten.

Corona wird uns nicht ewig verfolgen und viele planen ihren Urlaub sogar schon für die zweite Jahreshälfte 2021 und darüber hinaus. Als Journalist muss man der Zeit immer ein wenig voraus sein, weil die Leser Berichterstattung erwarten, wenn es für sie relevant ist – genau zu diesem Zeitpunkt ist es für uns Journalisten aber schon zu spät, erst mit der Recherche zu beginnen.

Für mich beantworten sich die zweifelnden Fragen daher mit einem wohl überlegten „Ja“. Und ich erkläre auch, warum. Zugleich verstehe ich vollkommen, wenn andere sich in diesen Zeiten gegen eine solche Reise entscheiden.

Geht das?

Aktuell fahren TUI Cruises, AIDA und Hapag-Lloyd Cruises auf den Kanaren. Die Anreise funktioniert teils über Charterflieger, teils mit Linienmaschinen. Ja, es geht.

Darf man das?

Auch rechtlich spricht aktuell wenig gegen eine Reise, weder Urlaub noch Arbeit. Führt die Reise in ein Risikogebiet, für das eine Reisewarnung des Auswärtigen Amtes gilt, ist es selbstverständlich, dass man die anschließende Quarantäneanordnung des Gesundheitsamtes in Kauf nimmt und sie befolgt.

Schwierig könnte der Weg von und zum Flughafen werden, wenn Ausgangsbeschränkungen nur triftige Gründe für das Verlassen des Hauses akzeptieren. Ob der Weg zum Flughafen dazu zählt, ist umstritten. Ich selbst bin aus beruflichen Gründen unterwegs, da ist die Rechtslage eindeutig: ich darf.

Sollte man das?

Diese Frage ist viel schwieriger zu beantworten. Denn die Politik appelliert, auf nicht notwendige Reisen zu verzichten, auch auf berufliche. Ein Appell, kein Verbot, jedenfalls nach aktuellem Stand.

Doch die Politik wirft auch alle Reisen pauschal in denselben Topf. Genau das sehe ich – insbesondere in Hinblick auf eine Kanaren-Kreuzfahrt – kritisch. Politik darf weder über Lebensstil noch Arbeitsfelder entscheiden, sondern muss sich strikt an Infektionsschutz und Risikobewertungen halten. Je nach Situation ist Reisen unter diesen Aspekten jedoch sehr unterschiedlich zu bewerten.

Dazu muss ich ein wenig ausholen, denn da spielen mehrere Faktoren eine Rolle:

- Zweck der Einschränkungen ist es, das Infektionsgeschehen zu bremsen. Sich an die konkreten Vorschriften zu halten, ist selbstverständlich.
- Darüber hinaus kann man stichhaltig argumentieren, dass man das Zulässige nicht bis an seine Grenzen ausreizen muss und sollte, sondern vernünftig im Sinne der Gemeinschaft handelt. Allerdings liegt dieser freiwillige Teil im Ermessen jedes Einzelnen und hängt von vielen Faktoren ab, die sich von außen oft nicht beurteilen lassen.
- Im Reiseziel, in meinem Fall die Kanaren, liegen die Infektionszahlen aktuell sehr deutlich unter denen Deutschlands. Ich mache vor der Reise einen PCR-Test; ich mache einen Antigentest drei Tage nach Beginn der Kreuzfahrt; beschränke Kontakte in den Tagen vor der Reise auf das absolut Nötige; trage vom Verlassen meiner Wohnung bis zur Ankunft auf der Europa 2 eine FFP2-Maske und verzichte auf Essen und Trinken während des Fluges, um kein Risiko einzugehen. Da die Kanaren einen Coronatest als Einreisevoraussetzung haben, sind auch alle anderen Flugpassagiere getestet. Nach der Reise mache ich erneut einen PCR-Test und vermeide Kontakte für eine Weile. Das ist keine 100-Prozent-Sicherheit, reduziert das Risiko aber erheblich.
- Das Kreuzfahrtschiff, die Europa 2, hat ein bewährtes und striktes Hygienekonzept, das ich an dieser Stelle nicht im Detail ausführen will. Die Konzepte der Reedereien sind bekannt und beweisen seit Monaten, dass sie ein hohes Maß an Sicherheit bringen. Erneut: nicht 100 Prozent, aber sicherlich deutlich mehr als vergleichsweise unkontrollierte Umgebungen an Land.
- Irrtümlicherweise werden Kreuzfahrtschiffe oft als „Massenveranstaltung“ oder Orte mit zahllosen Kontakten gesehen. Betrachtet man aber die Realität, dann gibt es – gerade auf einem Luxusschiff mit sehr viel individuellem Raum – nur sehr wenige Kontakte, die für eine potenzielle Covid-19-Infektion relevant sein könnten. Und all diese Kontaktpersonen haben ebenfalls einen Coronatest absolviert. Auch dieses Thema will ich aus Platzgründen nicht weiter ausführen, zumal ich darüber in diesem Sommer mehrfach von diversen Schiffen berichtet habe.

Die Frage ist also: Handle ich mit einer solchen Reise gegen den Grundgedanken der Corona-Verordnungen? Führt mein – an sich legales – Verhalten potenziell zu einem höheren Risiko für zusätzliche Covid-19-Infektionen als wenn ich in Deutschland bleiben würde?

Die ehrliche Antwort lautet: Ich kann es nicht gänzlich ausschließen. Aber viel höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass ich mir das Virus in einer unkontrollierten Umgebung zu Hause bei notwendigen Kontakten und aktuell hohen Inzidenzwerten einfange: Einkaufen, Kurier- oder Lieferdienst, Arzt-Besuch oder über Familienangehörige, die mit dem ÖPNV täglich zur Arbeit fahren müssen.

Muss man das?

Für mich persönlich deshalb die wichtigste Frage: Muss ich als Journalist in diesen Zeiten über eine Kreuzfahrt berichten? Natürlich „muss“ ich nicht. Die Welt läuft auch ohne meine Berichterstattung weiter. Aber das wäre für mich nur ein entscheidender Abwägungsgrund, wenn die Reise ein erhöhtes Risiko für die Allgemeinheit darstellen würde (siehe vorausgehende Frage). Dann müsste ich entscheiden, was schwerer wiegt.

So aber halte ich es für wichtig, gerade jetzt, in der kritischen Zeit über solche Reisen zu berichten: Was erwartet einen Reisenden auf den Kanaren? Wie gut setzt Hapag-Lloyd Cruises das Infektionsschutzkonzept wirklich um? Gibt es versteckte Risiken, die man aus der Ferne nicht erkennen kann?

Aber auch ein anderes Thema ist wichtig – eines, bei dem uns Reisejournalisten immer vorgeworfen wird, wir würden es ignorieren: die Auswirkungen von Tourismus auf die Zielländer. Auch vor der Pandemie habe ich darüber immer wieder berichtet (zum Beispiel im Beitrag „Tourist go home“). Jetzt hat sich die Situation ins Gegenteil verkehrt und auch darüber sollte berichtet werden: wie sehr ein Reiseziel, wie sehr die Menschen dort unter dem Ausbleiben des Tourismus leiden.

Warum gerade jetzt?

Aber hat das nicht Zeit bis nach dem Lockdown? Musst Du genau jetzt, wo besser alle zu Hause bleiben sollten, „Werbung“ fürs Reisen machen? Befeuerst Du nicht die Verweigerer und Schwurbler in ihrer Auffassung, dass sie sich nicht an die Regeln halten müssen?

- Ich bin ein Reise-Journalist, kein Nichtreise-Journalist. Um sinnvoll arbeiten zu können muss ich reisen. Zugleich liegt es natürlich in meiner Verantwortung, verantwortungsbewusst zu berichten, besonders in einer solchen Situation.
- Meine Berichterstattung zielt nicht darauf, Menschen zum sofortigen Reiseantritt zu bewegen. Oder überhaupt zum Reisen zu bewegen – diese Entscheidung trifft jeder eigenverantwortlich auf Basis von möglichst sachlichen Informationen, die ich liefere. Es entspricht nicht der Vorstellung einer demokratischen Gesellschaft, Menschen zu manipulieren, indem man ihnen Informationen vorenthält.
- Als Journalist sehe ich es nicht als meine Aufgabe, das Dumme in der Welt zu unterstützen, indem ich mich an den Dümmeren orientiere und mein Handeln danach ausrichte, was diese Menschen aus meiner Berichterstattung ableiten könnten. Vielmehr will ich denjenigen, die demokratisch, eigenverantwortlich und verantwortungsbewusst denken und handeln, genau die Informationen liefern, die sie benötigen, um faktenbasierte, vernünftige Entscheidungen zu treffen.

Sorry für den Ausflug ins Abstrakte und Theoretische. Als Journalist beschäftige ich mich mit solchen Fragen und muss mich damit beschäftigen. Und Entscheidungen treffen. Es gibt TV-Sender, die derzeit bewusst keine Reiseberichte drehen und senden. Andere tun es. Es gibt

Tageszeitungen, die gerne über Reisen in diesen Zeiten berichten würden, aber kaum noch Autoren finden, die solche Berichte liefern können. Andere haben ihren Reisetitel, auch mangels Anzeigen, vorübergehend eingestellt. Je nach Redaktion fallen die Entscheidungen ganz unterschiedlich aus.

Diskussion: bitte sachlich bleiben ...

In diesem Sinne freue ich mich auf eine sachliche Diskussion. Unsachliches, Beleidigungen und Beschimpfungen werde ich kommentarlos löschen, auch im Interesse eines spannenden, substanziellen Austauschs von Meinungen.

Argumentieren und anderer Meinung sein, kann und sollte man in einer Demokratie. Aber eine freiheitliche Gesellschaft verlangt auch zu akzeptieren, wenn jemand – im zulässigen Rahmen – eine andere Entscheidung trifft oder anderer Meinung ist.

„The show must go on“ – Wie sich NCL mit Online-Shows auf den Neustart vorbereitet und wann es wieder losgeht

14. Dezember 2020 | zuletzt aktualisiert: 11. Dezember 2020

Mit „Embark NCL Spotlight“ hat Norwegian Cruise Line im November eine Reihe von Online-Produktionen begonnen: aufwändige Musik-Shows, wie Passagiere sie von den großen Theaterbühnen der NCL-Schiffe kennen. In einer Videokonferenz hatte cruisetricks.de Gelegenheit, mit NCLs Entertainment-Chef Richard Ambrose und Kinky-Boots-Sänger Alan Mingo über die Produktion zu sprechen und einen Einblick zu bekommen, wann und wie es bei Norwegian Cruise Line im Entertainment aktuell weitergeht.

„The Choir of Men – Live from London“ ist seit 19. November die erste fürs Internet-Streaming produzierte, komplette Bühnenshow von Norwegian Cruise Line. Statt auf der Theaterbühne eines der Kreuzfahrtschiffe treten die Sänger der „The Choir of Men“-Produktion in einem Londoner Theater ohne Live-Publikum auf. Über eine halbe Million Menschen haben die Show laut NCL innerhalb einer Woche gesehen. NCL plant unter dem Titel „Embark NCL Spotlight“ weitere solche Shows.

Die zweite Show gibt es ab 18. Dezember: „Live from Broadway“ (www.ncl.com/embark) mit einem Querschnitt aus NCL-Produktionen wie Kinky Boots, Million Dollar Quartet, Priscilla Queen of the Desert, Footloose, Velvet, Jersey Boys und After Midnight. Diesmal kommen die Sänger auch in kurzen Interviews zu Wort.

Richard Ambrose, Senior Vice President for Entertainment und Cruise Programming, Norwegian Cruise Line Holdings: „Wir wollten, dass die Produktion eher eine Art Cabaret-Atmosphäre wird, aber auch zeigen, wie die Darsteller die Zusammenarbeit mit Norwegian Cruise Line erlebt haben noch wichtiger: ‚Wie geht es ihnen in Zeiten der Pandemie eigentlich?‘ Also Interviews, ein bisschen plaudern, und dann Showtime für die Künstler. Es

ist ein anderes Format in einem anderen Ambiente, aber die Qualität ist die gleiche (wie „Choir of Men“) und es ist eine wirklich lustige und unterhaltsame Show.“

Alan Mingo, einer der Hauptdarsteller im Musical „Kinky Boots“ sowohl am Broadway als auch bei NCL, beschreibt seine aktuelle Situation: „Nach sechs Monaten konnte ich endlich wieder singen und mit anderen Musikern zusammenarbeiten. Aber erst, wenn man mit den Proben begonnen hat merkt man, wie sehr man das wirklich vermisst hat. Schauspieler und Sänger und Tänzer, speziell Tänzer, trainieren auch, während sie am Broadway oder im West End auftreten. Diese Pandemie hat sogar das beendet. Das war sehr, sehr schwierig.“

Richard Ambrose ergänzt: „Die Pandemie ist tragisch für die Kreuzfahrtindustrie. Aber wenn man sich die Unterhaltungsindustrie ansieht, insbesondere die Live-Unterhaltung, dann ist sie katastrophal. Es gibt keine Arbeit. Die Produktion war eine Gelegenheit, alle zusammenzubringen, sie auftreten zu lassen, sie tun zu lassen, was sie normalerweise tun. Und es ist natürlich auch ein großartiges Schaufenster für das Entertainment bei Norwegian Cruise Line.“

Wie fühlt es sich an, auf der Bühne eines leeren Theaters ohne Publikum zu stehen?

Alan Mingo: „Ich war so glücklich, das zu tun, was wir normalerweise tun, nach so langer Zeit, dass es mir egal war, dass hinter der Kamera niemand ist. Ich weiß ja, dass die Leute später zuschauen werden.“

Ich war so glücklich, dass ich wieder laut singen konnte, ohne dass mich mein Hund zu Hause für verrückt hält. Und auch die Gemeinschaft mit anderen Musikern: Unsere Kunst ist einen kollaborative Kunst. Die Vorproduktion, die Proben, all das lässt mich ein bisschen normal fühlen im Vergleich zu März, als das alles einfach aufgehört hat.“

Wie und wann geht es wieder los? Laufen die Proben schon?

„An erster Stelle steht die Sicherheit unserer Besatzung und der Besetzung. Das tut sie wirklich. Und natürlich auch die unserer Gäste“, sagt Richard Ambrose.

Norwegian Cruise Line setzt auch beim Entertainment auf das Bubble-Prinzip: Eine geschlossene Umgebung mit minimalem Außenkontakt, um Ansteckungen zu vermeiden. Dazu gehören Gesundheits-Checks, mehrfache Coronatests bei der Anreise, regelmäßige Körpertemperaturkontrolle und einiges mehr – für alle Beteiligten, von den Künstlern bis zu den Backstage-Mitarbeiter.

Ein Teil der Vorbereitungsarbeiten und Proben findet in Tampa, Florida, in den Norwegian Creative Studios statt. Während der Pandemie hat NCL diesen Komplex noch einmal erweitert, sodass dort nun auf einer Fläche von knapp 10.000 Quadratmetern Probenräume sowie beispielsweise Kostüm-Näherei und -Lager untergebracht sind. Vor allem aber gibt es dort acht Studios von jeweils der Fläche der größten Theater-Bühne, die sich bei Norwegian Cruise Line auf den Schiffen der Jewel Class befinden. In diesen Studios in Tampa kann eine Show in Echtumgebung geprobt werden, bevor sie aufs Schiff geht.

Richard Ambrose ergänzt: „Auch die Kreativen, welche die Sänger und Tänzer trainieren und mit ihnen proben, werden sich in dieser Blase befinden, in derselben Wohnanlage

untergebracht und mit den gleichen Transportmitteln transportiert. Denn falls, Gott bewahre, sich jemand mit Covid infizieren sollte, betrifft es eben nicht nur diese Person, sondern das gesamte Team. Alle müssen dann unter Quarantäne gestellt werden. Deshalb wollen wir alle in dieser sehr sicheren Bubble behalten.“ Und: „The show must go on. Es ist ein Klischee, aber eben auch die Wahrheit: Die Show muss weitergehen“, also tue man alles dafür, dass das möglich ist.

Wie lange wird es dauern, die Shows in Gang zu bringen, sobald die Schiffe wieder fahren?

Richard Ambrose: „Wir arbeiten noch daran, welche Schiffe wann und wo wieder in Dienst gehen. Aber wir haben von der Unternehmensführung einen Zeitraum von 90 Tagen für die Vorbereitung zugesagt bekommen. Normalerweise brauchen wir dafür mehr Zeit. Aber die Shows existieren ja schon und die Sets sind schon auf den Schiffen. Es geht also vor allem um Besetzung, Proben und Training, um das Qualitätsniveau zu erreichen, das wir erwarten und das die Gäste von Norwegian Cruise Line gewohnt sind.

Aktuell (*Anm.: Anfang Dezember*) proben wir noch nicht. Aber wir machen, was wir Pre-Production nennen: Kostüme vorbereiten, die Probenräume vorbereiten. Aufgrund der aktuellen Covid-Pandemie unterliegen wir in den Norwegian Creative Studios in Tampa einer Reihe von neuen Regeln, Vorschriften und Verfahren, die wir einhalten müssen. Wir arbeiten uns also durch diese durch und stellen sicher, dass die Darsteller und die Techniker alle gut geschützt und sicher sind und in einer sicheren Umgebung arbeiten.

Das Ziel ist es, irgendwann im Januar mit den Proben für diejenigen Schiffe zu beginnen, die dann in Dienst gestellt werden. Da die Schiffe im Moment leer sind, haben wir den Luxus, auf den Schiffen zu proben zu können, sodass die Künstler direkt an Bord am Set proben können. Das bringt einige Schwierigkeiten mit sich, aber es ist auch ein Vorteil für die Besetzung und die Kreativen, dort zu proben.

Für Shows wie Kinky Boots müssen wir aber auch viel an Land proben. Denn da gibt größere Anforderungen an den Backstage-Bereich, vor allem die Kostüme, die Stiefel. Unsere Kostümabteilung braucht die Schauspieler und Tänzer, um die Stiefel und Kostüme anzupassen, bevor wir überhaupt aufs Schiff gehen können.“

Wie stark werden Einschränkungen durch Covid-19 das Entertainment an Bord insgesamt verändern?

Richard Ambrose: „Wenn unsere Gäste an Bord unserer Schiffe gehen, werden sie ein umfassendes Unterhaltungserlebnis haben. Werden wir 100 Prozent von dem haben, was wir vor der Pandemie hatten? Nein, am Anfang nicht. Wir und die Teams werden vier bis sechs Wochen brauchen, um alles wieder zum Laufen zu bringen, allein schon wegen der Anforderungen, die wir erfüllen müssen, und der schieren Logistik, um die Menschen an Bord zu bringen.

Früher konnten wir die Leute einfach in Massen verlegen, aber das geht jetzt nicht mehr. Wenn Kinky Boots als Einheit auf die Norwegian Encore geht, fehlt ja noch die zweite Show, Choir of Men, die dann folgen muss, oder umgekehrt.

Es wird in allen Bereichen Entertainment geben und als Gast werden Sie die gleiche Qualität erleben. Sie werden nur nicht mit 1.000 Leuten in einem Theater sein, sondern mit vielleicht 350 oder 400. Wir erhöhen die Anzahl der Vorstellungen, damit jeder, der die Shows sehen will, sie auch sehen kann.

Unsere anderen Entertainmentbereiche, etwa der Cavern Club oder Sid Norman's, wird es wieder geben, aber es wird nicht das Gleiche sein, denn wir dürfen keine Vermischung zwischen Darstellern und Gästen haben. Unter dieser Maßgabe arbeiten wir daran, wie wir immer noch den gleichen Spaß anbieten können wie vorher. Das Erlebnis wird ein vollwertiges Unterhaltungsprodukt auf unseren Schiffen sein, wenn wir starten.“

Sind Anpassungen an den Shows selbst nötig?

Richard Ambrose: „Ja, es wird kleinere Änderungen an der Inszenierung geben, aber nichts, was unsere Gäste bemerken würde. Beispielsweise wird ein Sänger wie Alan in seiner Rolle in Kinky Boots nicht wie bisher direkt in das Gesicht seiner Schauspielerkollegen singen, sondern etwas seitlich vorbei. Ich denke, das Publikum wird das gar nicht wahrnehmen.

Eines der Dinge, die wir von der CDC (*Anm.: die US-Gesundheitsbehörde*) genehmigt bekommen haben, ist, dass unsere Darsteller keine Masken tragen müssen. Denn das wäre natürlich sinnlos. Aber alle Techniker, die Leute in der Garderobe, alle anderen werden vollständig maskiert sein und einige werden Maske und Face Shield tragen, speziell in unserer Garderoben-Abteilung, wo es sehr enge Kontakte mit einzelnen Personen gibt. Da wollen wir alle in Sicherheit wissen und ich glaube, wir haben ein sehr robustes System, um die Schauspieler und die Crew zu schützen.“

Wie kommt man als Künstler mit den neuen Bedingungen zurecht?

Alan Mingo: „Das ist die neue Welt, in der wir gerade leben. Als Künstler, der es liebt, das zu tun, was ich tue, und das seit März nicht mehr getan hat, bin ich begeistert, wieder vor ein Publikum treten zu können. Diese Anforderungen, mit denen wir umgehen müssen, sind einfach der Weg des Lebens, bis wir den Impfstoff haben. Das ist einfach die Realität, also müssen wir wieder auf die Beine kommen.“

Teneriffa: Unklare Formulierung führt zu Missverständnis zu Reisebeschränkungen über Weihnachten und Neujahr (Update)

17. Dezember 2020 | zuletzt aktualisiert: 18. Dezember 2020

Unklare Formulierungen in einem Dekret der Regierung der Kanarischen Inseln und Meldungen in mehreren seriösen Medien hatten am Donnerstagmorgen Verwirrung ausgelöst: Verschärfte Covid-19-Maßnahmen auf Teneriffa hätten demnach den Tourismus auf der Insel unterbunden. Später wurde klar, dass für touristische Reisen, also auch Kreuzfahrten, weiterhin die schon bislang existierenden Ausnahmen gelten. (*aktualisiert*)

Die Kanarischen Inseln hatten starke Reisebeschränkungen für Teneriffa beschlossen, nachdem dort die Covid-19-Infektionsraten deutlich angestiegen sind. Zunächst nimmt das Dekret in- und ausländische, touristische Reisen zwar weitgehend von der neuen Regelung aus und bezieht sich nur auf private Reisen ohne Hotelaufenthalt. Bei der detaillierteren Ausführung der neuen, härteren Regeln fehlt in dem Dekret dann allerdings die Ausnahme für touristische Reisen wieder. Das hat offenbar zu dem Missverständnis geführt.

Auswirkungen hätte die zunächst im Raum stehende Teneriffa-Schließung auch auf Kreuzfahrten von AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises gehabt.

Die neuen Maßnahmen auf Teneriffa gelten ab Freitagnacht und schränken die Ein- und Ausreise nach und von Teneriffa deutlich ein. Ausgenommen bleiben davon jedoch in- und ausländische, touristische Reisen mit Unterbringung in einem Hotel oder äquivalent am Kreuzfahrtschiff. Die neuen Maßnahmen unter anderem mit Ausgangsbeschränkungen soll 15 Tage dauern, gilt also bis 2. Januar 2021. Die Ein- und Ausreise nach und von Teneriffa ist dann abgesehen vom Tourismus nur noch aus wichtigem Grund gestattet.

Update: Inzwischen hat das Auswärtige Amt auch die Kanarischen Inseln zum Risikogebiet erklärt. Damit gilt ab 20. Dezember für Reiserückkehrer von den Kanaren eine zehntägige Quarantänepflicht in Deutschland.

Wir ergänzen an dieser Stelle, sobald uns von AIDA Cruises, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises gegebenenfalls noch genauere Informationen zu diesem Thema vorliegen.

Europa 2 wäre mit Start- und Zielhafen Teneriffa besonders betroffen

Besonders betroffen wäre Hapag-Lloyd Cruises mit der Europa 2: Deren aktuelle Kreuzfahrt endet am 22. Dezember in Teneriffa. Für den 22. Dezember bis 4. Januar sollte die Weihnachts- und Silvesterkreuzfahrt der Europa 2 ebenfalls in Teneriffa beginnen und enden.

Weniger hart hätte es AIDA und TUI Cruises getroffen. Die beiden Reedereien haben jeweils ein Schiff auf den Kanaren im Passagierdienst. Auf den anstehenden Reisen der AIDAprila, AIDamar, Mein Schiff 1 und Mein Schiff 2 ist Teneriffa aber lediglich als Hafenstopp vorgesehen, nicht als Ein- und Ausstiegshafen.

Covid-19-Infektionslage auf den Kanarischen Inseln

Die Kanarischen Inseln hatten lange Zeit sehr niedrige Infektionsraten und sind bislang vom Robert-Koch-Institut nicht als Risikogebiet eingestuft. Lediglich auf Teneriffa stieg die Zahl der Infektionen in den vergangenen Tagen immer weiter an. Die Sieben-Tage-Inzidenz liegt inzwischen deutlich über 100. Zwar meldet auch La Gomera eine recht hohe Inzidenz, jedoch ist das dort auf einen einzelnen Ausbruch in einer Fußballmannschaft zurückzuführen. Davor lag der Wert deutlich unter 10. Die übrigen Kanaren-Inseln haben Werte für die Sieben-Tage-Inzidenz von sehr deutlich unter 50.

Auch bislang schon war für die Einreise zu den Kanarischen Inseln der Nachweis eines negativen PCR-Tests nötig. Seit Wochen tobt ein Streit zwischen der kanarischen Regierung und der spanischen Zentralregierung in Madrid, ob auch eine Antigentest ausreicht. Für den Tourismus sind Antigentests kostengünstiger und leichter zu handhaben. Ohnehin gilt auf den

Kanarischen Inseln wie auch im übrigen Spanien eine generelle Maskenpflicht auch im Freien.

Für die Kreuzfahrt sind die Kanaren aktuell das letzte Fahrtgebiet, das noch im Angebot ist, nachdem Griechenland und Italien schon vor mehreren Wochen aufgrund der hohen Infektionsraten und der daraus resultierenden Lockdown-Entscheidungen nicht mehr bereist werden können.

Reisewarnung für die Kanarische Inseln: Kreuzfahrtschiffe fahren weiterhin

18. Dezember 2020

Ab 20. Dezember 2020 gilt für die Kanarischen Inseln eine Reisewarnung des deutschen Auswärtigen Amtes. Reisen auf die spanische Inselgruppe sind damit zwar nicht verboten. Urlauber einschließlich Kreuzfahrt-Passagiere, die von den Kanaren kommen, müssen bei der Rückkehr nach Deutschland nun jedoch in häusliche Quarantäne. AIDA, Hapag-Lloyd Cruises und TUI Cruises haben bereits erklärt, dass Kanaren-Kreuzfahrten weiter stattfinden.

Drei deutsche Kreuzfahrt-Reedereien fahren derzeit zwischen den Kanarischen Inseln: AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises.

- Die aktuelle Kanaren-Reise der Europa 2 endet am 22. Dezember in Teneriffa. Den Passagieren dieser Reise bietet die Reederei eine vorzeitige Heimreise zum 20. Dezember an. Es folgt ab 22. Dezember eine Weihnachts- und Silvester-Kreuzfahrt ab und bis Teneriffa sowie weitere Kanaren-Reisen im neuen Jahr.
- AIDA Cruises fährt seit 5. Dezember mit der AIDAprila vom Basishafen auf Gran Canaria. Die AIDAmara startet am 20. Dezember hier neu.
- TUI Cruises fährt mit der Mein Schiff 2 bereits seit 6. November siebentägige Kanaren-Route. Am 17. Dezember hat außerdem die Mein Schiff 1 zu einer dreiwöchigen Weihnachts- und Silvesterreise in Gran Canaria begonnen.

AIDA, Hapag-Lloyd Cruises und TUI Cruises haben bereits erklärt, dass alle geplanten Kanaren-Reisen stattfinden und die Schiffe weiterhin fahren. Passagiere, die aufgrund der Reisewarnung nun nicht mehr reisen wollen, bieten AIDA und Hapag-Lloyd Cruises kostenfreie Umbuchung oder Stornierung der Reise an. Hapag-Lloyd Cruises will den Passagieren außerdem eine kostenlose Möglichkeit zum Corona-Test anbieten, um die Quarantäne nach Rückkehr zu verkürzen. AIDA-Kunden, die ihre Reise aufgrund der Reisewarnung nicht antreten wollen, sollen Kontakt mit dem Reisebüro oder direkt mit der Reederei aufnehmen. Auch ihnen steht rechtlich aber ein kostenloses Rücktrittsrecht zu.

Für die Kreuzfahrt sind die Kanaren aktuell das letzte Fahrtgebiet, das noch im Angebot ist, nachdem Griechenland und Italien schon vor mehreren Wochen aufgrund der hohen Infektionsraten und der daraus resultierenden Lockdown-Entscheidungen nicht mehr bereist werden können.

Steigende Infektionszahlen machen die Kanaren offiziell zum Risikogebiet

Die in den vergangenen Tagen weiter steigenden Infektionszahlen und eine Siebentage-Inzidenz von über 50 hat das Robert-Koch-Institut nun dazu veranlasst, die Inselgruppe im Atlantik als Risikogebiet einzustufen. Dementsprechend sind die Kanaren von der Spanien-Reisewarnung des Auswärtigen Amtes nicht mehr wie bisher ausgenommen.

Die Kanarischen Inseln hatten lange Zeit sehr niedrige Infektionsraten und waren vom Robert-Koch-Institut – anders als der Rest Spaniens – nicht als Risikogebiet eingestuft. Zuletzt waren die Infektionszahlen aber insbesondere auf Teneriffa deutlich angestiegen und hatten eine Sieben-Tage-Inzidenz von deutlich über 100 erreicht. Die Kanarischen Inseln hatten darauf mit verschärften Maßnahmen und einer nächtlichen Ausgangssperre für die Insel reagiert, was zunächst auch als Einreisesperre missverstanden worden war.

Auch La Gomera meldet eine recht hohe Inzidenz. Die Zahlen dort stammen jedoch vor allem aus einem isolierten Ausbruch in einer Fußballmannschaft. Davor lag der Wert von La Gomera deutlich unter 10. Die Werte auf den übrigen Kanaren-Inseln steigen ebenfalls stetig an, liegen aber – Stand 18. Dezember – bei der Sieben-Tage-Inzidenz noch teils deutlich unter 50. Lediglich El Hierro hat aktuell keinen einzigen Covid-19-Fall.

Einreise auf die Kanaren weiterhin erlaubt, Quarantänepflicht bei der Rückkehr

Die Einreise auf die Kanaren aus Deutschland ist trotz verschärfter, lokaler Infektionsschutz-Maßnahmen für touristische Zwecke mit Unterbringung in einem Hotel oder auf einem Kreuzfahrtschiff weiterhin mit dem Nachweis eines negativen PCR-Tests möglich. Auf den Kanarischen Inseln gilt – wie auch im übrigen Spanien – zudem eine generelle Maskenpflicht auch im Freien.

Reiserückkehrer von den Kanarischen Inseln müssen sich ab 20. Dezember aber auf einer Website der Bundesregierung registrieren und müssen – je nach Bundesland etwas unterschiedlich – meist für zehn Tage in häusliche Quarantäne. Nach fünf Tagen besteht die Möglichkeit, sich daraus durch ein negatives Corona-Testergebnis zu befreien.

Ergänzender Hinweis: Bezüglich Meldeformular und Quarantäne sind die Regelungen in Hinblick auf Kreuzfahrten nicht eindeutig formuliert. Siehe dazu die Kommentare unter diesem Beitrag.

(Titelfoto: Mein Schiff 6, Mein Schiff 1 und Europa 2 am 16. Dezember 2020 in Gran Canaria)

„Vielleicht werde ich die Maske am Ende sogar vermissen“ ... Mein persönlicher Rückblick auf ein völlig irres Jahr 2020

31. Dezember 2020

Wie hat mich die Pandemie als Mensch, vor allem aber als Reisejournalist getroffen, beeinflusst, verändert? Es ist faszinierend, wie tief man in sich selbst hineinblicken kann, indem man die vergangenen Monate auf heutiger Sicht betrachtet – und sich dabei mehr als einmal über sich selbst wundert.

Die nüchterne Meldung der International Society for Infectious Diseases mit dem Betreff „Undiagnosed Pneumonia – China (Hubei)“ am 30. Dezember 2019 war der Beginn von Veränderungen, die wir zuvor selbst als Katastrophenfilm-Szenario als „unrealistischen Quatsch“ eingeordnet hätten. Heute ist es die immer noch schwer fassbare Realität.

Ich blicke am Ende von 2020 auf eine faszinierende, emotionale Entwicklung zurück. Wie die meisten Menschen tue ich mir schwer, solch grundlegende Veränderungen sofort zu verstehen, sie anzunehmen und sich anzupassen. Wir sind Meister im Verdrängen und uns Dinge so Zurechtlegen, dass sie uns nicht überfordern.

Und so beobachte ich im Nachhinein, wie ich von einer Kombination aus kühler, professioneller Distanz einerseits und ängstlichem Rückzug aus dem öffentlichen Leben schrittweise wieder mehr Vertrauen gefasst habe. Was ich nicht für möglich gehalten hätte: Letztlich habe ich seit Juli erstaunliche sieben Reisen unternommen, sechs davon auf Kreuzfahrtschiffen.

Es war – und ist immer noch – eine Entwicklung, ein Prozess der Gewöhnung, der Akzeptanz von Neuem; eine Verschiebung der Aufmerksamkeit wieder zurück auf die Dinge, die ich selbst steuern kann; ein Akzeptieren dessen, was ich eh‘ nicht ändern kann.

Eine Nacht in der Wüste von Abu Dhabi

Es kommt mir wie die Erinnerung an ein viele Jahre zurückliegendes Ereignis vor, wenn ich meine Fotos von der Orient-Kreuzfahrt im Januar 2020 betrachte. Wir waren über Nacht in einem Wüstencamp, ein paar Stunden von Abu Dhabi entfernt. Selten habe ich mich dort in den Sanddünen der Wüste so frei und unbeschwert gefühlt – ohne zu ahnen, wie viel besonderer diese Momente später im Jahre noch werden sollten.

Noch am 1. März fliege ich nach Chile. Wie die meisten realisiere ich nicht, was da aus China auf uns zurollt. Es ist weit entfernt, man verdrängt es. Covid-19 ist in Deutschland nicht präsent, die Ischgl-Katastrophe kommt erst ein paar Tage später ans Licht. Das Fiebermessen am Flughafen bei der Einreise in das damals noch coronafreie Chile nimmt man eher mit Humor.

Es sind nur wenige Tage in der Abgeschiedenheit der chilenischen Fjorde die große Freiheit in grandioser Natur erleben. Dass es währenddessen auch in Deutschland langsam eng wird mit Corona, nimmt mal als Nachricht wahr, aber es ist sehr weit entfernt. Als ich beim Rückflug beim Zwischenstopp in Madrid am Flughafen viele Menschen mit Masken sehe, fühlt sich das an wie der Sprung vom Paradies in ein Krisengebiet: surreal, unwirklich, fremd.

Einer der letzten Flüge zurück nach Europa

Ich komme am 11. März zurück nach München. Erst danach realisiere ich, dass es einer der letzten regulären Flüge aus Chile nach Europa war. Das war knapp, denn von da an fällt rasant eine Flugverbindung nach der anderen. Menschen beginnen, im Ausland festzusitzen. Am 23. März kommt der erste Lockdown in Deutschland. Für mich ist es eine harte Landung: durch die unbeschwerten Tage in Chile fast ohne Vorbereitung von Hundert auf Null.

2020 sollte ein Jahr werden, in dem mir fremde Menschen regelmäßig Wattestäbchen tief in Nase und Hals stecken und an dessen Ende ich mich mit Maske wohler fühle als ohne. Einen Antikörpertest, drei Antigentests, zehn PCR-Tests absolviere ich in Testzentren, Kliniken, am Flughafen, auf Schiffen. Aber das ahne ich im März natürlich noch nicht.

Am 13. März werden Kreuzfahrten erst einmal komplett abgesagt. „Für eine Weile“, denken alle. „Bald kann es wieder losgehen“, denken die meisten. Was für eine krasse Fehleinschätzung.

Was dann kommt, ist persönliche Abschottung. Ich machts beim Nordic-Walking große Bögen um andere Menschen, gehe nur als dem Haus, wenn es unbedingt nötig ist. Viele trifft das sehr hart. Ich komme gut damit klar, denn ich arbeite schon immer im Home Office. Also kein großer Unterschied, wenn auch emotional seltsam.

Keine Reisen mehr - was nun?

Wie alle Kollegen mache ich mir als Reisejournalist jetzt allerdings Sorgen um meine Arbeit. Reisen wird so schnell nicht mehr möglich. „Für ein paar Monate“, denke ich damals. Aber was tue ich als Reisejournalist jetzt? Nun, die Ereignisse geben die Themen vor und so berichte ich wochen- und monatelang fieberhaft über das Schicksal von Kreuzfahrtschiffen, die nirgends mehr anlegen dürfen; über Kreuzfahrt-Absagen, noch mehr Absagen und noch viel mehr Absagen; über rechtliche Fragen für die Menschen, die ihr Geld zurück haben wollen; über den Corona-Ausbruch auf der Artania in Australien, die humanitäre Katastrophe von Holland-America-Line-Schiffen mit sterbenden Menschen an Bord, die in Südamerika nirgendwo an Land dürfen.

Darüber zu berichten, fühlt sich seltsam steril und unwirklich an. Es betrifft nicht mich, ich berichte nur darüber. Trotzdem arbeite ich vermutlich mehr Stunden am Tag als je zuvor in meinem Leben, um ständig ganz aktuell zu sein, um den sich überschlagenden News hinterher zu kommen. Kaum klickt man bei einem Text den Speicher-Button an, hat sich die Situation schon wieder geändert.

Erst nach und nach beginne ich, auch emotional wahrzunehmen und zu verinnerlichen, was der Kopf schon längst weiß. Nach und nach sickert die Wahrnehmung auch emotional durch, dass hier etwas sehr Substanzielles passiert. Aus distanzierten Filmszenen wird eine persönliche, direkte Realität.

Heute, nur wenige Monate später, fühlt sich die Erinnerung an diese Zeit schon an wie eine dieser Geschichten, die man als Großvater seinen Enkeln an einem Wintertag im warmen Wohnzimmer bei Kerzenschein erzählt: „Weißt Du, früher, als ich noch jung war, da war dieses verrückte Jahr 2020 ...“ – und doch ist das jetzt erst ein paar Monate her.

Der erste Lockdown zeigt Wirkung, die Infektionszahlen sinken in Deutschland zum Sommer hin auf ein sehr niedriges Niveau und bevor man die Krise verinnerlicht hat, kann man sich,

wenn man will, einreden, dass sie schon wieder vorbei ist. Es wird Sommer, die erste Angst weicht einem gewissen Realismus, man kann besser einschätzen, was gerade passiert. Oder glaubt das zumindest.

Und so scheint ein wenig Normalität zurückzukehren, auch wenn Vorsichtsmaßnahmen schon verinnerlicht hat, Masken akzeptiert, ständig Hände wäscht, in die Armbeuge niest, Abstand hält. Dinge, die ich zu dieser Zeit noch bewusst und gezielt mache. Und auch ein wenig stolz darauf bin, dass ich mich so brav an alles halte. Heute? Sind all diese Dinge zur Routine geworden, gehören zum normalen Leben, ich merke es kaum noch, es ist einfach so.

Nach Monaten wieder ein Kreuzfahrtschiff sehen ...

Ich fahre Anfang Juni mit dem Auto von München nach Straubing, um die Abfahrt zur ersten Flusskreuzfahrt nach dem kompletten Shutdown zu fotografieren. Im Juli bin ich dann zum ersten Mal selbst wieder unterwegs: am Douro in Portugal. Aus heutiger Sicht schwer vorstellbar: ohne vorherigen Coronatest, nur ein freiwilliger (und, wenn man ehrlich ist, nutzloser) Antikörpertest am Schiff. Aber die Infektionszahlen waren Anfang Juli in Deutschland wie in Nord-Portugal so niedrig, dass das Risiko eben auch sehr gering war. Und die Schiffe hatten kaum Passagiere.

Die erste Kreuzfahrt nach dem Shutdown bewirkt bei mir zweierlei: Es weckt mich aus dieser seltsamen Distanziertheit, dem fieberhaften Arbeiten, ohne die Situation wirklich zu verinnerlichen. Denn ich muss zu Hause raus, mich nicht nur theoretisch, sondern ganz konkret und zum Selbstschutz noch intensiver als ohnehin schon mit FFP2-Masken und anderen Covid-19-Themen beschäftigen.

Spätestens, als ich in Porto aus dem Flieger steige und zum Schiff fahre, schwindet viel vom Schrecken der Pandemie. Denn es wird plötzlich real – und es ist kontrollierbar. Das war, so erinnere ich mich, eine ziemliche Befreiung.

Und die Reise selbst?

Ein sehr zwiespältiges Gefühl, das mich den Sommer und Herbst weiter begleiten wird. Einerseits habe ich Top-Touristenattraktionen wie Porto, Venedig, Athen, Capri fast für mich allein – ein unbeschreiblich schönes Erlebnis, diese Orte fast ohne andere Touristen erleben zu dürfen.

Andererseits zu sehen und zu spüren, wie sehr der Tourismus die Menschen an diesen Orten alleine lässt in einer Zeit, in der sie es am dringendsten brauchen. Hinzu kommt die Liebenswürdigkeit, Herzlichkeit und ehrliche Dankbarkeit, die man bei den Menschen dort spürt, dass man da ist und wenigstens ein wenig Einnahmen ins Land, in die Stadt bringt.

Durch die Medien geisterte dieser Mythos „Venedig“: menschenleerer Markusplatz, Fische im klaren Wasser des Canal Grande (was sich später als Falschmeldung herausstellen sollte). Und dann ruft mich im Juli ein Produktionsteam des ZDF an, ob ich Lust hätte, für ausführlichere Interviews zu Venedig und der Kreuzfahrt-Situation dort für zwei Tage in nach Venedig zu fliegen.

Es sollte, ich kann es nicht verhehlen, eine meiner schönsten Reiseerlebnisse werden. Den ganzen Tag durch die Stadt, von einem Drehort zum nächste, mit dem Wassertaxi durch die

Kanäle, schöne Interview-Locations suchen – und das alles in dieser sonst vom Overtourism beinahe schon vernichteten Stadt, die jetzt wie leergeräumt ist. Besichtigung des Doms? Ohne Anstehen einfach reingehen. Foto auf der Rialto-Brücke ohne störende, andere Touristen? Nicht das geringste Problem. Es sind zwei Tage wie auf einem anderen Stern, trotz Arbeit.

Ich fühle mich wieder wohl in der Öffentlichkeit. Ich merke, dass man die Situation kontrollieren kann. Fliegen? Schwierig, aber ich setze meine FFP2-Maske keine Minute ab – das mache ich auch heute noch so. Alltag? Maske dabei haben, wenn sich etwas unangenehm fühlt, einfach aufsetzen. Anderen Menschen aus dem Weg gehen wird Routine. Reisen geht, und zwar ohne Risiko – beziehungsweise ohne höheres Risiko als zu Hause zu bleiben.

Zugleich quält mich ein Gedanke: Die großen Kreuzfahrtschiffe starten demnächst wieder. Als Kreuzfahrt-Journalist muss ich davon berichten. Nur mein Bauchgefühl sagt mir: Auf diesen großen Schiffen hast Du nicht die Kontrolle wie an Land. Und wer weiß, wie die Infektionsschutzkonzepte der Reedereien funktionieren? Wenn sich die Passagiere so wenig an die Regeln halten, wie die Menschen an Land es tun, dann wird mit Angst und Bange ...

Dennoch: Es ist mein Job, also muss ich mich notfalls tagelang hinter die FFP2-Maske verkriechen, Augen zu und durch. Ich bin beinahe schon erleichtert, als meine gebuchte Reise auf der AIDAperla ab Hamburg Anfang August abgesagt wird. Ich war gedanklich einfach noch nicht so weit, auf ein so großes Schiff zu gehen und mich auf diese Ungewissheit einzulassen.

Es geht viel mehr, als man dachte - ein schönes Gefühl

Wirklich freue ich mich dagegen über die Einladung auf die Segelyacht Chronos entlang der Amalfiküste Mitte August: kleines Schiff, nur wenige Passagiere, alle vorher mit Coronatest, niedrige Infektionszahlen. Das fühlt sich kontrollierbar an, ich kenne die Reederei und die Leute dahinter persönlich, kann die Situation am Schiff einschätzen.

Die Reise ist wunderschön, ich kann wieder wie gewohnt täglich live bloggen, bis auf ein paar inzwischen gewohnte Maßnahmen wie Maske, Abstand und Hygiene eine fast normale Woche in Italien verbringen.

Diese Reise ist ein wichtiger Schritt, mit der neuen Situation zurechtzukommen. Trotzdem in Amalfi schon wieder relativ viele Touristen unterwegs sind und die Infektionszahlen in Italien steigen, stellt sich die Sicherheit ein, dass ich auch das kontrollieren kann. Es geht, und zwar sogar sehr gut. Ohne größeres Risiko als zu Hause.

Anfang September. Eigentlich wären wir jetzt auf dem Weg von Vancouver nach Hawaii. Nach vielen Jahren endlich mal wieder ein richtiger, privater Urlaub. Die Kreuzfahrt ist natürlich längst abgesagt. Es ist eine der Dinge, über die ich mich heute über mich selbst wundere: Wie lange ich doch auch im April, Mai, Juni noch gehofft hatte, dass die Hawaii-Reise irgendwie würde stattfinden können. Aus heutiger Sicht: sowas von naiv ...

Stattdessen am 8. September wieder eine Flusskreuzfahrt, diesmal am Rhein, mit Ama Waterways, die bislang am deutschen Markt gar nicht aktiv waren. Spannend. Und mit deutlich mehr Passagieren, mit in den Nachbarländern wieder steigenden Infektionszahlen. Erhöhter, emotionaler Schwierigkeitsgrad, quasi. Doch jede Reise gibt mir mehr Vertrauen, bringt mehr Routine und Arbeitsalltag, macht das Reisen wieder normaler.

Im August das erste große Kreuzfahrtschiff, mit mulmigem Gefühl

Seit 15. August fährt die MSC Grandiosa als erste von inzwischen mehreren, großen Kreuzfahrtschiffen wieder. Jetzt wird es für mich als Reisejournalist drängender, endlich darüber zu berichten; zu zeigen, wie Kreuzfahrt und Covid-19 zusammenpassen; wie die Konzepte wirken; und ob mit Maskenpflicht und strengen Regeln überhaupt Spaß und Urlaubsgefühl entstehen kann.

Die MSC Grandiosa hatten wir vom Segelschiff aus auf ihrer ersten Fahrt bei Neapel aus der Ferne schon gesehen. Aber wirklich selbst an Bord gehen? Für den 21. September kommt die Einladung von MSC: zwei Nächte an Bord, das Infektionsschutzkonzept unter die Lupe nehmen.

Ich habe mir vorgenommen, in diesem Rückblick auch mit persönlichen Gefühlen nicht zurückzuhalten. Deshalb ... So gerne ich die Schiffe von MSC grundsätzlich habe: MSC ist eine Reederei, die ich nicht mit sonderlich guter Organisation in Verbindung bringe. Das ist über die Jahre besser geworden, aber ausgerechnet die erste Reise auf einem großen Schiff in dieser kritischen Zeit mit MSC?

Privat wäre ich zu diesem Zeitpunkt wohl auf keines der großen Kreuzfahrtschiffe gegangen, weder MSC, noch Costa, TUI Cruises oder AIDA. Aber Kreuzfahrt-Berichterstattung ist mein Beruf; und es sind nur zwei Nächte. Ich packe FFP2-Masken und Desinfektionsmittel ein und fliege nach Rom. Zur Not trage ich eben den ganzen Tag FFP2, bleibe die meiste Zeit in der Kabine und esse, was der Roomservice in die Kabine bringt, wenn's ganz sein sollte kommt.

Aber es ist anders. Ganz anders. MSC legt die perfekte Organisation hin, ist strikt bei den Regeln und in deren Durchsetzung. Ich verstehe vor Ort, dass die Infektionsschutzkonzepte auf großen Schiffen funktionieren können. Und zwar sogar ganz hervorragend. Es ist viel sicherer als an Land, weil alles genau durchdacht, durchorganisiert, kontrolliert ist. Die Menschen halten sich konsequent an die Regeln – ganz anders, viel besser als an Land.

Das öffnete mir die Augen in einer Weise, wie es nur ging, weil ich mir das Ganze persönlich vor Ort angesehen habe. Eine ganz ähnliche Reise mit der Costa Deliziosa folgt gleich einige Tage später. Sie bestätigt, was ich bei MSC schon erlebt habe. Es geht wirklich.

Abenteuerlich ist nur die Anreise, weil die Flugverbindungen in Coronazeiten so ausgedünnt sind, dass ich kaum von München nach Triest komme. Einzige Möglichkeit: Einen Tag vor Einschiffung morgens nach Venedig fliegen. Was für ein glücklicher Zufall. Ein komplett freier Tag in meiner Lieblingsstadt, die ich seit dem ZDF-Dreh im Juli noch ein wenig mehr liebe. Herrlich.

Nächstes Abenteuer: Eine Sieben-Nächte-Kreuzfahrt mit vielen Seetagen. "Blaue Reise" mit TUI Cruises nach Griechenland. Und ich merke: Kreuzfahrten werden in meinem Alltag wieder so etwas wie normal. Abläufe wie Coronatest, Fiebermessen, Maske, Einschränkungen beim Landausflug werden Routine. Auch, wenn ich die Maske nach wie vor gelegentlich in der Kabine vergesse und es erst nach ein paar Metern am Gang merke.

Ich habe mich an die Regeln gewöhnt, empfinde sie kaum noch als störend. Vor allem die Maske ist zur völligen Normalität geworden. Teils beginne ich schon, sie zu vermissen, wenn

ich sie einmal nicht im Gesicht habe. Ich trage sie zunehmend auch im Freien, wenn ich gar nicht müsste. Einfach, weil es bequemer ist, als sie ständig auf- und abzusetzen.

Doch dann steigen die Infektionszahlen überall in Europa wieder an, auch in Deutschland. Das Gefühl ist dennoch ein ganz anderes. Wir wissen mehr über Covid-19, haben einige Monate mit der Pandemie gelebt, sind weniger ängstlich, weniger hysterisch, weniger naiv, dafür sachlicher, rationaler.

Trotzdem drücken mich leichte Bauchschmerzen bei dem Gedanken an die nächste – und für dieses Jahr dann auch letzte – Kreuzfahrt. Denn vor der Reise mit der Europa 2 zu den Kanaren Anfang Dezember kommen mir leise Zweifel, ob das wirklich eine gute Idee ist. Es ist eher emotional als rational. Denn die Infektionszahlen auf den Kanaren sind extrem niedrig und alle Passagiere des Flugs dorthin haben einen PCR-Test absolviert. Kein höheres Risiko als zu Hause, eher im Gegenteil.

Verbale Prügel für eine Kanaren-Reise im Dezember

Ich schreibe einen Blog-Beitrag, der das thematisiert – und bekomme Zuspruch (von Leuten, die dieses Jahr schon auf Kreuzfahrt waren), fange mir aber auch heftige, undifferenzierte, sich nicht mit sachlichen Argumenten auseinandersetzende Kritik ein, werde als „empathielos“ und „arrogant“ beschimpft, weil ich verreise.

Erst mit etwas Abstand verstehe ich – abgesehen von dem respektlosen und unflätigen Tonfall einiger Kommentare – den Hintergrund der Kritik: Ich erinnere mich, wie skeptisch ich vor meiner eigenen, ersten Reise in der Pandemie war.

Wer in diesen Zeiten nur zu Hause war, nicht verreist ist, vielleicht aus seiner eigenen Reiseerfahrung nur dicht gedrängte Pauschalurlaube, rappelvolle Massenmarktschiffe kennt, dem fehlt die Erfahrung mit der Realität des Reisens in diesen Zeiten.

Wer in dieser Zeit nicht verreist ist, dem fehlt vor allem auch die emotionale und gedankliche Entwicklung, die ich Schritt für Schritt, von einer Reise zur nächsten, in diesem Sommer und Herbst gemacht habe. Die meisten Menschen haben bestenfalls Informationen aus zweiter Hand, haben überwiegend sogar nur die pauschale Verteufelung von Reisen in Politik und vielen Medien im Kopf. Sie denken an Ischgl Anfang des Jahres, die Bulgarien- und Kroatien-Partys im Sommer: Corona-Alpträume, die sie auf das Reisen insgesamt verallgemeinern.

Wie ich an mir selbst erlebe, ist die Wahrnehmung der Pandemie und der persönliche Umgang damit ein Entwicklungsprozess. Abhängig von Erinnerungen, Prägung und ganz aktuellen Erfahrungen durchlaufen Menschen diesen Entwicklungsprozess unterschiedlich schnell. Das erzeugt unweigerlich Konflikte.

Und jetzt zum Jahreswechsel geht erstmal wieder vieles von vorne los: Die Unsicherheit, ob bei der neuen, viel ansteckenderen Variante von Covid-19 die bisherigen Maßnahmen eigentlich ausreichen: Maske und Abstand – wobei viele ja immer noch nicht verstanden haben, dass 1,5 Meter der *Mindest*-Abstand ist. Und dass es um Abstand *und* Maske geht, nicht um Abstand *oder* Maske. Mit der neuen Variante wissen wir nun noch nicht einmal das mehr so genau.

Wie geht's weiter?

Eine nächste Reise ist bei mir im Augenblick nicht geplant. Aber das dachte ich in diesem Jahr schon oft und kurz darauf war ich wieder unterwegs. Nicht, solange die Infektionszahlen so hoch sind wie jetzt gerade. Aber das ändert sich ja hoffentlich bald wieder.

Was mir von 2020 bleibt, ist die Erfahrung meiner ganz persönlichen Entwicklung in diesen wenigen Monaten. Vom Drang „ich will wieder reisen“ (und muss, weil es mein Beruf ist) über viele Zwischenstufen hin zu einem bewussten Kalkulieren und Absichern dessen, was ich tue: so viel wie möglich, ohne andere und mich selbst zu gefährden.

2021 wird spannend, in ganz vieler Hinsicht und mit positiver Perspektive. Also, „positiv“ in dem Sinne, wie wir das Wort vor der Pandemie benutzt haben ;-)

Eines traue ich mich schon jetzt, vorherzusehen: Es wird sich seltsam anfühlen, wenn ich mich eines Tages am Buffet wieder selbst bedienen darf und ich keine Maske mehr tragen muss. Ein klein wenig wird mir die Maske vielleicht sogar fehlen, so sehr habe ich mich schon daran gewöhnt.

Ich wünsche Euch ein wunderschönes und gesundes Jahr 2021 mit vielen, unbeschwerten Reisen und einer Welt, die durch die Pandemie stärker und besser wird, als sie es zuvor war.

Infektionsschutz auf der Europa 2: Wie Luxus-Anspruch und Covid-19-Einschränkungen zusammenpassen

2. Januar 2021 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Maskenpflicht, Abstand, Infektionsschutzkonzept – wie funktioniert das auf einem Luxus-Kreuzfahrtschiff mit typischerweise sehr anspruchsvollen Passagieren? Wir haben uns das Konzept von Hapag-Lloyd Cruises auf der Europa 2 angesehen und genau beobachtet.

Nachdem ich schon auf großen Massenmarkt-Kreuzfahrtschiffen von MSC, Costa und TUI Cruises erlebt habe, wie gut der Infektionsschutz dort funktioniert und wie gut sich die Passagiere an die Regeln halten war ich neugierig: Klappt das auch bei einem Publikum, das gewohnt ist, selbst Regeln aufzustellen, statt sich sagen zu lassen, was sie tun sollen. Das gewohnt ist, für viel Geld auch viel individuelle Leistung zu bekommen und Einschränkungen nicht zu akzeptieren?

Um es vorweg zu nehmen: Meine Zweifel diesbezüglich basierten ganz offenkundig auf Vorurteilen. Denn Hapag-Lloyd Cruises gelingt es, ein sehr gut zum Luxusanspruch passendes Hygienekonzept umzusetzen. Und die Passagiere ziehen konsequent mit. Europa-2-Kapitän Jörn Gottschalk bestätigt meine Beobachtungen auch aus seiner Sicht: „Ich bin sehr beeindruckt, wie umsichtig die Menschen sind.“

Einschränkungen sind durch die Maßnahmen gegen das Sars-Cov-2-Virus natürlich auch auf einem Luxus-Kreuzfahrtschiff unvermeidlich. Allerdings gelingt es Hapag-Lloyd Cruises die Corona-Maßnahmen vergleichsweise unauffällig umzusetzen. Auffällig ist vor allem, was nicht auffällt: Das elegante Design des Schiffs ist durch die Maßnahmen kaum beeinträchtigt. Selbst die Weihnachts-Dekoration sticht deutlicher ins Auge als die Corona-Maßnahmen.

Hinweise und Absperrungen: dezent, aber effizient

Anders als auf den großen Schiffen stechen keine großen, roten oder grünen Verbots- oder Wegweise-Schilder ins Auge, sondern nur vereinzelte, sehr dezent angebrachte Hinweise. Dort, wo Absperrungen nötig sind, wurden sie effizient, aber unauffällig angebracht, beispielsweise an der Poolbar oder bei den (gesperrten) Zugängen zum Yacht-Club-Buffetrestaurant über das Promenadendeck.

Zupass kommt Hapag-Lloyd Cruise dabei natürlich der schon zu normalen Zeiten sehr großzügige Freiraum pro Passagier auf der Europa 2. Bei jetzt maximal 60 Prozent Auslastung (auf unserer Reise 55 Prozent – 284 von 514 möglichen und eine etwas reduzierte Crew-Zahl von 338 statt 370) bleibt der Mindestabstand von 1,5 Metern nahezu vollständig erhalten. Lediglich bei Ausflügen gibt es kurzzeitige, engere Kontakte.

Teils sogar individuelle Landgänge möglich

Die geringe Schiffgröße und Passagierzahl erlaubt noch etwas, das auf den großen Kreuzfahrtschiffen zurzeit nicht möglich ist: individuelle Landgänge. Wobei Hapag-Lloyd Cruises gemeinsam mit den Hafenagenten und gegebenenfalls den örtlichen Behörden in jedem Hafen die jeweils aktuelle Situation prüft und individuelle Landgänge nur dann gestattet werden, wenn das Risiko niedrig ist. In Teneriffa und Gran Canaria waren individuelle Landgänge auf unserer Reise Anfang Dezember 2020 daher nicht möglich, auf La Gomera und La Palma dagegen schon.

Bei Gruppenausflügen im Bus nur jeder zweite Platz und jede zweite Reihe belegt. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass laut Reederei ohnehin nur wenige Passagiere der Europa 2 – auch in normalen Zeiten – überhaupt auf eigene Faust an Land gehen. Häufiger sind exklusive, private, über die Reederei organisierte Touren. Das kommt gänzlich individuellen Landausflügen sehr nahe, die Rahmenbedingungen in Hinblick auf Infektionsschutz sind aber steuerbar, sicherzustellen und durch Hygieneprotokolle belegbar.

In seiner kurzen Rede bei der Rettungsübung zu Beginn der Reise wird Kapitän Jörn Gottschalk auch sehr deutlich: Individuelle Landgänge seien etwas Besonderes und stark auch davon abhängen, wie konsequent sich alle an die ausnahmslose Maskenpflicht an Land halten, die in Spanien und damit auch auf den Kanaren gilt.

Maskenpflicht

Ohne Maskenpflicht geht es nirgends, auch nicht im Luxusbereich. Maskenpflicht gilt auf der Europa 2 überall, wo ausreichender Abstand nicht möglich ist. In der Praxis trägt in Innenbereichen jeder immer Maske, außer im Theater am Platz. Abstände sind hier durch Sperrungen besonders weit. Aber auch in den Außenbereichen im Freien tragen viele die Maske und legen sie erst am Sitzplatz oder auf der Sonnenliege ab.



Maskenpflicht überall, wo Mindestabstand nicht eingehalten werden kann

Besonders zu begrüßen: Hapag-Lloyd Cruises stellt unmissverständlich klar, dass weder werden. Wie bei TUI Cruises liegt bei der Einschiffung eine Grundausrüstung von fünf Masken in der Suite.

Die Infektionsschutz-Maßnahmen auf der Europa 2 im Detail

Im Details gelten folgende Maßnahmen und Regeln:

Einschiffung:

- PCR-Test aller Passagiere (individuell oder über die Helios-Kliniken) maximal 72 Stunden vor Einreise auf die Kanaren
- zeitlich gestaffelte Einschiffung der Passagiere
- Temperaturmessung und Gesundheits-Befragung bei der Einschiffung durch den Bordarzt, gegebenenfalls Untersuchung
- Rettungsübungen in zwei Durchgängen und jeweils verteilt auf die beiden Ebenen des Pooldecks.

während der Reise:

- tägliche Temperaturmessung morgens (ist Voraussetzung für Verlassen des Schiffs)
- ständiges Putzen und Reinigen der öffentlichen Bereiche

Restaurants und Bars:

- Handhygiene bei Betreten des Haupt- und Buffet-Restaurants: Händewaschen und Desinfektion
- Handdesinfektion vor den Spezialitätenrestaurants
- Barservice am Platz, nicht an der (gesperrten) Theke
- Buffet-Restaurant (Yacht Club) mit Bedienung durch Crew am Buffet
- Tischsets im Yacht Club gefaltet – zum selbst entfalten mit Brotteller, Besteck und Serviette
- 24-Stunden-Service in der Kabine
- Speisekarten digital (auch digitale Weinkarte), aber auch Papierkarten zur Einmalnutzung

Suiten:

- Sprühnebel-Desinfektion („Fogging“) der Passagierkabinen bei Passagierwechsel
- Zweimal täglich Reinigung der Kabine, zusätzliche Desinfektion mittags auf Wunsch

Spa & Fitness-Studio:

- Spa, Saunalandschaft, Fitness geöffnet, mit Personenzahl-Beschränkungen
- im Fitnessstudio jedes zweite Gerät gesperrt

- Sport-/Fitness-Kurse mit Abstand je nach Wetter und Wind vor dem Belvedere im Freien oder auf der oberen Ebene des Pooldecks, teils mit offenem, teils mit geschlossenem Dach

Pool & Sonnendecks:

- Liegen und Sitzgruppen mit großem Abstand
- im Pool max. vier Personen
- im Whirlpool am Sonnendeck max. ein Haushalt

Theater:

- Zuschauerzahl halbiert. Shows zweimal täglich; farbige Punkte auf der Kabinenkarte markieren die jeweils verfügbare Show.
- kleinere Ensembles für Abstand auf der Bühne
- bei Programm mit Gesang zusätzlicher Abstand zum Publikum

bauliche Maßnahmen:

- Plexiglas an der Rezeption und den Theken von Fitness-Studio, Spa, Touristik, Reiseberatung etc.
- optisch sehr gut integrierte Trennwände aus milchigem Plexiglas beispielsweise in der Collins-Lounge und zwischen den Sitznischen im Buffet-Restaurant
- große Tischabstände beziehungsweise frei bleibende Tische in den Restaurants
- seitliche Zugänge über die Außendecks zur Sansibar und zum Yacht-Club-Buffetrestaurant sind abgesperrt, um Händewaschen, Desinfektion und Platzzuweisung über den jeweiligen Haupteingang sicherzustellen; die Außenflächen der beiden Bereiche sind aber voll nutzbar.
- Bodenmarkierungen: wenige und ziemlich unauffällig
- Klimaanlage mit 100% Frischluft und Hepa-Filter (letzteres gab es auf der Europa 2 laut Hapag-Lloyd Cruises auch schon vor der Pandemie)

Sonstiges:

- Aufzug max. vier Personen
- Bibliothek mit Papier-Büchern geöffnet; tägliche Desinfektion der benutzten Bücher
- Zugang zum Teens- und Kidsclub ausschließlich für die Kinder/Teens (daher haben wir von diesen Bereichen auch keine Fotos)

Hospital

- Arzt und zwei Krankenschwestern (derzeit eine zusätzliche Krankenschwester für zusätzliche Arbeit beispielsweise für Gesundheits-Check und Fragebögen bei der Einschiffung, Organisation Temperaturmessungen etc.
- ein PCR-Testgerät an Bord
- reservierte Isolierkabinen ggfs. für Verdachtsfälle oder Infizierte
- Kooperation mit Unternehmen, das ggfs. weltweit die Ausschiffung und Rücktransport für Infizierte übernimmt

Italien-Dekret macht Kreuzfahrten weiterhin unmöglich, MSC und Costa verlängern Pause

8. Januar 2021

Italien hat neue Ausgangsbeschränkungen in der Covid-19-Pandemie verhängt, die bis 15. Januar gelten. Das macht Kreuzfahrten bis zu diesem Termin unmöglich. MSC und Costa haben daher weitere Kreuzfahrten abgesagt und wollen die Reisen nun Ende Januar wieder aufnehmen.

Neue Lockdown-Regeln in Italien lassen eine Anreise von Passagieren den Häfen nicht zu. In einem früheren Dekret waren Kreuzfahrten bis zum 6. Januar sogar explizit verboten worden. Die neuen Ausgangssperre-Regeln gelten bis 15. Januar, sodass mindestens bis zu diesem Termin Kreuzfahrten in Italien nicht möglich sind.

Die MSC Grandiosa soll ab 24. Januar von Genua aus wieder im westlichen Mittelmeer fahren. Die Abfahrten am 10. und 17. Januar hat MSC abgesagt, nachdem bereits zuvor einige Reisen seit 20. Dezember inklusive der Silvester- und Weihnachtskreuzfahrten nicht stattfinden konnten.

Die MSC Magnifica nimmt den Dienst am 14. Februar wieder auf. Das Schiff pausiert mit ihrer elftägigen Italien- und Griechenland-Route aufgrund der Reisebeschränkungen in Griechenland bereits seit 7. November. Sie sollte zunächst am 18. Dezember ihren Dienst wieder aufnehmen, musste dann aber absagen und die Pause nun bis Mitte Februar verlängern.

Costa hat die Reisen bis zum 31. Dezember abgesagt. Einen neuen Startversuch soll zunächst die Costa Deliziosa ab 31. Januar wagen. Sie fährt sowohl Sieben-Nächte-Routen als auch kürzere drei- und viertägige Kurzreisen. Wann die Costa Smeralda wieder fährt, ist noch nicht klar.

Zuletzt hatte Costa die Costa Smeralda in Betrieb, die ihre Reisen vor Weihnachten einstellen musste. Die Costa Deliziosa war wegen des Griechenland-Lockdowns bereits seit 7. November nicht mehr in Betrieb.

Weiterhin Kanaren-Kreuzfahrten von TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises

Auf den Kanarischen Inseln laufen die Kreuzfahrten von TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises dagegen weiter. Lediglich AIDA hat die Kanaren-Kreuzfahrten der AIDamar und AIDaperla zunächst bis einschließlich dem Abfahrtstermin 17. Januar abgesagt. Grund dafür sind aber nicht Pandemie-Beschränkungen, sondern massive IT-Probleme im Unternehmen, die weiter anhalten. Lediglich Online-Buchungen sind inzwischen offenbar wieder möglich.

Zwar gelten die Kanaren als Risikogebiet, sodass Passagiere bei der Rückkehr nach Deutschland die Quarantäne- und Testvorschriften des jeweiligen Bundeslandes beachten müssen. Erlaubt sind die Reisen aber weiterhin. Schwierig gestaltet sich allerdings die Anreise zum Flughafen für Passagiere aus Gebieten mit einer Siebe-Tage-Inzidenz von über

200. Der eingeschränkte Bewegungsradius von 15 Kilometern, der für solche Gebiete verhängt werden kann, lässt die Anreise zum Flughafen sehr wahrscheinlich nicht zu, weil eine Urlaubsreise nicht als wichtiger Ausnahmegrund gilt. Hier sollten Betroffene sich an die Gesundheitsbehörden ihrer Kommune wenden, um Klarheit zu bekommen.

AIDA sagt alle Kreuzfahrten bis Ende Februar, die Orient-Wintersaison sowie einige Norwegen-Reisen ab

8. Januar 2021 | zuletzt aktualisiert: 27. Januar 2021

AIDA Cruises sagt alle geplanten Kanaren-Kreuzfahrten der AIDAperla und AIDamar bis Ende Februar 2021 sowie alle Orient-Reisen der Wintersaison 2020/21 ab, außerdem einige Norwegen-Kreuzfahrten bis Ende März. Als Grund nennt die Reederei die Infektionslage in Deutschland und die damit einhergehenden Lockdown-Regeln sowie Reisebeschränkungen in den Vereinigten Arabischen Emiraten und anderen Ländern.

AIDA schreibt in einem Pressestatement, man hoffe auf eine deutliche Entspannung des Infektionsgeschehens in Deutschland, um die Wintersaison dann ab 6. März wieder aufnehmen zu können. Geplant ist eine Wiederaufnahme der Kanaren-Kreuzfahrten der AIDamar und AIDAperla ab 6. März. Die erste Kreuzfahrt der AIDAsol soll zum gleichen Termin auf der „Metropolen Nordeuropas“-Route beginnen. Die AIDastella soll ebenfalls am 6. März zu ihrer ersten Mittelmeer-Kreuzfahrt des neuen Jahres aufbrechen.

Absagen für Orient und Norwegen

Die Orient-Saison der AIDAprima hat AIDA komplett abgesagt. Der Anlauf von Kreuzfahrtschiffen sei dort bis auf weiteres nicht gestattet. Deshalb entfallen die bis Ende März geplanten Orient-Reisen sowie die Transreise von Dubai nach Palma de Mallorca der AIDAprima.

Abgesagt sind auch folgende Reisen:

- AIDAsol – 19. Februar 2021 von Palma de Mallorca nach Hamburg
- AIDacara – Abfahrten von 20. Februar bis 3. April nach Norwegen
- AIDAaura – Abfahrten von 20. Februar bis 27. März nach Norwegen

Passagiere, die von den aktuellen Absagen betroffen sind, will AIDA umgehend informieren.

Zuletzt hatte AIDA bereits die Kanaren-Kreuzfahrten der AIDamar und AIDAperla bis inklusive Anfahrtsstermin 24. Januar abgesagt. Grund für diese Absagen von insgesamt acht Kreuzfahrten sind schwerwiegende IT-Probleme des Unternehmens, zu denen auch die Staatsanwaltschaft wegen des Verdachts auf „Computer-Sabotage“ ermittelt. Erst seit dem heutigen Freitag, 8. Januar, ist AIDA überhaupt wieder telefonisch und per E-Mail erreichbar. Die IT-Probleme sind laut AIDA ansonsten weiterhin noch nicht vollständig behoben. **Update**

27.1.: Inzwischen hat Carnival Corp. offiziell bestätigt, dass es sich um einen Hackerangriff mit Ransomware gehandelt hat.

FFP2-Masken: Ein Überblick zu Qualität, CE-Prüfsiegel und wie man Fälschungen erkennen kann

14. Januar 2021

Auch wenn die bayerische FFP2-Maskenpflicht zum Schutz vor Covid-19-Ansteckungen kein Kreuzfahrt-Thema ist: Ich halte es für so wichtig, dass ich die Fakten zur Qualität und möglichen Fälschungen bei FFP2-Masken zusammengestellt habe und Hinweise geben möchte, wie man das selbst überprüfen kann.

Angesichts der neuen, ansteckenderen Variante des Sars-Cov-2-Virus ist der im Vergleich zu einfachen Community-Masken deutlich besserer Schutz von FFP2-/KN95-Masken sinnvoll. Bayern schreibt FFP2-Masken im ÖPNV und beim Einkaufen vor, andere Bundesländer könnten folgen. Aber auch unabhängig davon ist es vernünftig, solche Schutzmasken mit einer definierten Filterwirkung von mindestens 94 Prozent der Aerosole zu verwenden.

Da allenthalben über Fälschungen und Qualitätsmängeln bei FFP2-Masken diskutiert wird, habe ich einen Überblick zu den Fakten zusammengestellt. Diese Informationen sollen es leichter machen, standardkonforme und zertifizierte FFP2-Masken von Fälschungen oder minderwertigen Masken zu unterscheiden. Die tatsächliche Qualität einer Maske kann man als Laie freilich nicht überprüfen.

Hinweis: Ich habe alle aufgeführten Informationen gewissenhaft recherchiert und geprüft. Aber ich bin kein Epidemiologe oder FFP2-Masken-Experte. Bitte verstehen Sie diesen Beitrag daher nicht als medizinischen Rat, sondern lediglich als Zusammenfassung von Informationen aus öffentlich zugänglichen Quellen. Bitte beachten Sie, dass dieser Beitrag den Kenntnisstand von Anfang 2021 widerspiegelt.

Masken nach den Standards FFP2, KN95 und N95

Masken mit hohem Schutzniveau tragen die Bezeichnungen FFP2, KN95 (China) oder N95 (USA). Alle drei Standards entsprechen in etwa dem gleichen Schutzniveau. Wie schon bisher sollte man auf Masken mit Ventil verzichten, denn sie filtern nur die eingeatmete, aber nicht die ausgeatmete Luft. Wo FFP2-Masken – oder andere Masken – vorgeschrieben sind, dürfen Masken mit Ventil ohnehin nicht verwendet werden.

Auf den FFP2-Masken müssen folgende Informationen aufgedruckt sein:

- **CE-Prüfnummer** – Welche Prüfstelle sich hinter der CE-Nummer verbirgt, kann man in der **Nando-Datenbank der EU** herausfinden. Sehr viele Masken am Markt sind in Irland von CCQS Certification Services Limited zertifiziert (CE2834), aber es gibt

beispielsweise auch in Spanien zertifizierte Masken und vereinzelt auch von deutschen Prüfstellen wie Dekra (0158) oder IFA (0121).

- **Schutzklasse** - FFP2, KN95 oder N95 sowie der Zusatz „NR“ für nicht wiederverwendbar (oder – kaum relevant – „R“ für wiederverwendbar und „D“, wenn zusätzlich ein Dolomitstaub-Test bestanden wurde)
- Angabe der einschlägigen **EU-Norm** (EN 149) und das Jahr der Veröffentlichung der Norm (2001). Siehe dazu auch Infos dazu bei der Dekra.
- seriöserweise auf der Verpackung außerdem **Name oder Marke des Herstellers** oder des Vertriebsunternehmens und dessen Adresse

Entscheidend ist, was auf dem Produkt direkt aufgedruckt ist, nicht was in der Produktbeschreibung im Internet steht. Bei Angeboten auf Amazon beispielsweise finden sich in den Beschreibungen immer wieder irreführende Angaben. Sinnvoll ist deshalb, sich im Online-Handel die Produktfotos genau anzusehen beziehungsweise im Handel die Informationen auf der Verpackung genau zu lesen.

Von der Dekra in Deutschland geprüft ist beispielsweise die bei Amazon angebotene [FFP2-Maske](#) von Zettl. Aber es gibt natürlich zahlreiche Hersteller, deren Masken in einem der anderen EU-Länder CE-zertifiziert sind – siehe [Suche bei Amazon nach „FFP2“](#). *(Hinweis: Sie unterstützen [cruisetricks.de](#), wenn Sie über diesen Link bei Amazon bestellen, denn dann erhalten wir eine Verkaufsprovision. Der Preis ändert sich dabei für Sie nicht.)*

Fälschungen

Eine aktuelle Liste von offiziell bekannten Fälschungen beziehungsweise gefährlichen Produkten sind in einer **Datenbank der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin** einsehbar.

Taucht ein Produkt in dieser Liste nicht auf, lässt das aber nicht den automatischen Rückschluss zu, dass diese Maske sicher ist. Generell sollte man die Angaben zum Produkt vor dem Kauf genau prüfen, insbesondere die CE-Prüfstelle sowie die Bezeichnung der Schutzklasse.

Der Produktionsort der Masken (überwiegend China) ist dagegen kein Indiz für die Qualität.

CPA-Masken

Bis 30. September 2020 gab es bei anfänglichen Lieferengpässen in Deutschland ein schnelleres Prüfverfahren, das allerdings auch eine vorherige Zulassung in den USA, Kanada, Japan oder Australien voraussetzte. Solche Masken sind als CPA-Masken (Corona-Pandemie-Atemschutz) gekennzeichnet und dürfen eigentlich nicht unter der Bezeichnung „FFP2“ verkauft werden, tauchen in Online-Handel aber dennoch gelegentlich als FFP2-Masken auf.

Restbestände dieser Masken dürfen auch nach Auslaufen der Ausnahmeregel weiterhin verkauft werden. Meist findet man den Hinweis, dass es sich dabei um CPA-Masken handelt, eher versteckt in den Produktinformationen.

Mein persönlicher Tipp: auf korrekten Sitz der Maske achten

Auch eine persönliche Anmerkung will ich noch machen: Wem der Eigenschutz vor Covid-19 (und die Solidarität anderen gegenüber) wichtig ist, sollte auf einen wirklich perfekten, dichten Sitz der FFP2-Maske achten. Vor allem den Nasenbügel sollte man vor dem Tragen in die Form des Nasenrückens zurechtbiegen. Die Tragegummis sollten so straff sein, dass die Maske wirklich überall bündig zur Haut abschließt.

Das ist bei der FFP2-Maske besonders wichtig, weil der Filter einen höheren Atemwiderstand hat, sodass Luft leichter als bei Community-Masken seitlich und damit ungefiltert ein- und austritt, wenn die Maske nicht dicht sitzt. Denn die Luft sucht sich den Weg des geringsten Widerstands. Ein nur durch radikale Rasur zu lösendes Problem ist das für Barträger.

Eine FFP2-Maske nur mit dem ausgelieferten Knick und knapp über der Nasenspitze zu tragen, ist daher unklug, weil man dann im Wesentlichen ungefilterte Luft durch die großen Öffnungen seitlich der Nase einatmet und gegebenenfalls auch Aerosole mit Sars-Cov-2-Viren weitgehend ungefiltert nach außen abgibt.

Kleine Helferlein zum Tragen der FFP2-Maske

Sitzt die Maske nicht straff genug oder sind die Gummis hinter dem Ohr unangenehm oder schmerzhaft, können kleine Bänder oder Haken helfen, mit denen sich die beiden Gummis hinter dem Kopf zusammenführen lassen. Ich persönlich habe gute Erfahrungen gemacht mit diesen Maskenhaken (weniger geeignet für Menschen mit kleinerem Kopfumfang, oder etwas Bastelarbeit nötig, um das Band zu verkürzen).

Eher unpraktisch finde ich dagegen Gummi-Verlängerungen, weil das Anbringen und das Schließen hinter dem Kopf recht mühsam ist. Wichtiges Kriterium für solche Hilfsmittel ist meiner Erfahrung nach, dass sie einen Haken haben, der sich unkompliziert blind hinter dem Kopf schließen und öffnen lässt.

Auch eine Art Halskette, an der man die Maske befestigt, sodass man sie beim Absetzen um den Hals hängen lassen kann und nicht wegpacken muss, ist recht praktisch beispielsweise am Arbeitsplatz, wenn man die Maske öfter auf- und absetzen will. Das gilt natürlich auch für Community-Masken und chirurgische Masken, nicht nur für FFP2.

Der beste Schutz ist natürlich weiterhin, Kontakte zu anderen Menschen so weit wie möglich zu vermeiden. Sind Kontakte unvermeidlich, schützt die Kombination aus FFP2-Maske und Abstand - also nicht Abstand oder Maske, sondern Abstand und Maske. Und beim Abstand dürfen es ruhig auch mehr als die mindestens vorgeschriebenen 1,5 Meter sein ...

MSC Grandiosa nimmt am 24. Januar den Kreuzfahrtbetrieb wieder auf

19. Januar 2021

Nach der behördlich verordneten Zwangspause über Weihnachten und Silvester nimmt MSC mit der MSC Grandiosa den Kreuzfahrtbetrieb in Italien am 24. Januar wieder auf. Das bestätigte die Reederei auch nach Erlass des jüngsten Dekrets der italienischen Regierung

vom 14. Januar 2021, das weiterhin die Bewegungsfreiheit im Land stark einschränkt. Costa plant einen Neustart für die Costa Deliziosa am 31. Januar.

Die MSC Grandiosa soll am 24. Januar 2021 ihre wöchentlichen Kreuzfahrten ab Genua wiederaufnehmen und in Italien die Häfen Civitavecchia, Neapel und Palermo sowie Valletta auf Malta anlaufen. Einschiffung neuer Passagiere soll in jedem der italienischen Häfen möglich sein.

Bei Costa ist die Wiederaufnahme des Betriebs nach der Zwangspause zu Jahreswechsel am 31. Januar mit der Costa Deliziosa geplant. Wann auch die Costa Smeralda wieder fahren wird, ist noch offen.

Rechtliche Situation für Reisen und Kreuzfahrten in Italien

Über Weihnachten und Silvester waren Kreuzfahrten in Italien vom 21. Dezember bis 6. Januar explizit verboten worden. Ein weiteres Dekret mit Infektionsschutzmaßnahmen vom 5. Januar enthielt zwar bereits kein Kreuzfahrtverbot mehr, jedoch blieben die strikten Einschränkungen der Bewegungsfreiheit für die Bürger bestehen, sodass MSC und Costa den Kreuzfahrtbetrieb weiter pausierten ließ.

In dem jüngsten Covid-19-Dekret der Regierung vom 14. Januar 2021 hat die Regierung den Corona-Notstand bis Ende April, die Regeln zur Bewegungsfreiheit innerhalb Italiens um einen Monat bis zum 15. Februar verlängert: „Vom 16. Januar 2021 bis 15. Februar 2021, ist es im gesamten Staatsgebiet verboten, sich zwischen den Gebieten verschiedener Regionen oder autonomer Provinzen zu bewegen.“ Ausnahmen gelten bei medizinischen Gründen sowie nachgewiesenen beruflichen Anforderungen oder ähnlich wichtigen Gründen.

Unklar ist daher, auf welcher Grundlage MSC die Kreuzfahrten ab 24. Januar wieder durchführen können. Zwar sind Kreuzfahrten laut den aktuellen Corona-Regelungen in Italien grundsätzlich erlaubt. Die Bewegungsfreiheit bleibt in Italien aber weiterhin deutlich eingeschränkt. Je nach Risikoeinstufung der Regionen in Italien dürfen sich die Passagiere auch innerhalb ihrer Region nach wie vor nicht frei bewegen, sodass für die Anfahrt zum Kreuzfahrthafen eigentlich als Ausnahmegrund anerkannt sein müsste. Immerhin betreibt MSC Interporting, bietet also Einschiffungen in jedem angelaufenen Hafen in Italien. Auch Landgänge sind problematisch. Zwar finden sie ausschließlich in der „Bubble“ statt, also nur in abgeschirmten Gruppen mit lediglich minimalem Kontakt zu Personen an Land außerhalb der Gruppe. Dennoch müssten diese Ausflüge eigentlich auf irgend eine Weise von dem Verbot ausgenommen sein, sich nicht zwischen verschiedenen Regionen Italiens bewegen zu dürfen.

Wegen des ausländischen Hafenstopps in Malta wird außerdem während der Kreuzfahrt an Bord ein Corona-Schnelltest für alle Passagiere durchgeführt, ebenso wie jeweils vor der Einschiffung zur Kreuzfahrt.

MSC und Costa seit Sommer in Italien aktiv

Sowohl Costa als auch MSC waren mit je einem und zeitweise zwei Kreuzfahrtschiffen seit dem Sommer bis kurz vor Weihnachten 2020 unterwegs. Allein MSC hat in dieser Zeit eigenen Angaben zufolge mehr als 30.000 Passagiere befördert. Größere Infektionsgeschehen sind in dieser Zeit nicht bekannt geworden, allerdings sind aktuell die Infektionszahlen in

Italien an Land auch deutlich höher als im Sommer und Herbst. Während dieser Zeit haben die strikten Infektionsschutzkonzepte offenbar Wirkung gezeigt – siehe unsere Berichte zu den Konzepten bei MSC, Costa, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises. Die letzteren beiden Reedereien haben derzeit Kreuzfahrtschiffe auf den Kanaren im Einsatz.

Meinung: Mit Corona-Impfung bald wieder auf Kreuzfahrt?

21. Januar 2021 | zuletzt aktualisiert: 22. Januar 2021

Mit Saga verlangt nun die erste Kreuzfahrt-Reederei von allen Passagieren eine Corona-Impfung. Nur vollständig geimpfte Passagiere dürfen aufs Schiff. Wird das der neue Standard in der Kreuzfahrt? Ich habe die aktuell bekannten Fakten zu diesem Thema zusammengestellt und trage ein paar eigene Überlegungen bei.

Die britische Reederei Saga hat eine Zielgruppe mit besonders hohem Altersdurchschnitt und entsprechend vielen Passagieren in Risikozielgruppen. Da liegt eine Impfpflicht nahe. *Update: American Queen Steamboat Company (Fluss) und Victory Cruise Lines verlangen ab 1. Juli 2021 von Passagieren und Crew eine Impfung.* Kann das auch ein Modell für andere Reedereien, um bald wieder in größerem Umfang mit Kreuzfahrten starten zu können?

Hinweis: Im Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“ finden Sie eine ständig aktualisierte Übersicht zu Impfpflichten bei Kreuzfahrtreedereien.

Wirtschaftlich stellt sich für die Reedereien zunächst die Frage: Sind zum Zeitpunkt des Neubeginns bereits so vielen Menschen geimpft, dass die Reedereien genügend Kunden finden? Wesentlich wird für die Reedereien dabei auch sein, aus welchen Quellmärkten ihre Passagiere stammen. AIDA, TUI Cruises, Hapag-Lloyd Cruises, Nicko Cruises, Plantours oder Phoenix werden sich mit überwiegend deutschem Publikum leichter tun. Bei Saga kommen die Passagiere fast ausschließlich aus Großbritannien.

Deutlich komplexer ist die Frage, inwieweit eine Pflicht zur Corona-Impfung überhaupt einen zusätzlichen Nutzen für die Kreuzfahrt bringt.

Wissensstand zu den aktuellen Impfstoffen

Wichtig ist zunächst ein Blick auf das, was über die derzeitigen Impfstoffe bekannt ist – und was nicht. Das Robert-Koch-Institut liefert dazu klare Informationen (*Stand 19. Januar 2021*):

„... **einige geimpfte Personen bleiben ungeschützt**“, schreibt das RKI. Eine absolute Sicherheit bringt die Impfung also nicht. Das müsste bedeuten, dass weitere Infektionsschutzmaßnahmen wie bisher aufrecht erhalten bleiben – bei zugleich einer mutmaßlich sinkenden Akzeptanz und Disziplin.

„Zudem ist noch nicht bekannt, ob die Impfung auch vor einer Besiedlung mit dem Erreger SARS-CoV-2 beziehungsweise vor einer Übertragung des Erregers auf andere

Personen schützt“, schreibt das RKI weiter. Nur eine – wie Fachleute es nennen – sterilisierende Immunisierung würde dazu führen, dass geimpfte Personen andere nicht anstecken können. Derzeit scheint das aber nicht der Fall zu sein. Immerhin reduziert sich das Ansteckungsrisiko durch Geimpfte wahrscheinlich. Erste Anzeichen dafür gibt es beim Impfstoff von Astra-Zeneca, positive Signale aus Tierversuchen auch bei Biontech-Pfizer.

Eine Unsicherheitsfaktor ist weiterhin, **ob oder wie gut die Impfungen auch vor zukünftigen Mutationen schützt**. Bei den aktuellen Mutationen aus Großbritannien, mit Abstrichen auch Südafrika und Brasilien, gehen Experten im Moment davon aus, dass die Impfstoffe wirksam bleiben. Die Schwierigkeit dabei ist, dass sich neue, problematische Virus-Mutationen einige Zeit lang unentdeckt verbreiten, also trotz Impfung für Ansteckungen sorgen würden.

Eher mittel- bis langfristig: Bislang gibt es keine Erkenntnisse, **wie lange die Immunität durch die aktuellen Impfstoffe anhält**. Aber das ist eine Frage, die für den Neustart der Kreuzfahrt in den kommenden Monaten zunächst keine Rolle spielen wird. Und es gibt ermutigende Erkenntnisse, dass die Impfung sogar sehr lange anhalten könnte.

Wie viel bringt die Corona-Impfung für die Kreuzfahrt?

Eine Impfpflicht für Kreuzfahrt-Passagiere würde verhindern, dass es an Bord zu Erkrankungen kommt. Bis auf weiteres muss man aber davon ausgehen, dass die Impfung nicht die Weiterverbreitung des Coronavirus‘ unterbindet. Das hätte einige wesentliche Folgen:

Maskenpflicht, Abstandsregeln, Coronatest vor der Reise und andere Hygienemaßnahmen müssten vorerst bestehen bleiben.

Verhindert die Impfung gegen den Cov-Sars-2-Erreger die Weiterverbreitung durch geimpfte Personen nicht, müssten weiterhin geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um diese Verbreitung so weit wie möglich zu unterbinden, um Kontaktpersonen – sei es bei Landgängen oder nach der Rückkehr zu Hause – zu schützen.

Sind keine schweren Erkrankungen an Bord zu befürchten, werden manche Länder und Häfen weniger restriktiv mit der Kreuzfahrt umgehen.

Jedenfalls war einer der Gründe für Hafensperrungen und Anlaufverbote zu Beginn der Pandemie die Sorge, dass eine große Zahl Kranker von den Schiffen das lokale Gesundheitssystem überlasten könnte und für die lokale Bevölkerung nicht mehr ausreichend Betten zur Verfügung stehen könnten. In Südamerika, aber auch in Florida war das ein erhebliches Problem.

Wenig oder nichts ändern würde die Impfung nach aktuellem Stand aber an dem Risiko, das Kreuzfahrt-Passagiere das Virus an Land tragen und dort verbreiten.

Inwieweit die betreffenden Länder dieses Risiko eingehen werden, wird sicherlich auch von der wirtschaftlichen Situation und der Abhängigkeit von den Tourismus-Einnahmen abhängen. Erste Länder wie beispielsweise die Seychellen wollen die Quarantänepflicht für Geimpfte aufheben.

Auftretende Infektionen wären der Kreuzfahrt kaum oder gar nicht mehr zuzurechnen.

Da bei den geimpften Kreuzfahrtpassagieren keine Erkrankung auftritt, bleibt eine potenzielle Verbreitung des Virus an Bord und eine anschließende Weiterverbreitung an teils nicht infizierte Personen zu Hause unbemerkt. Eine Kreuzfahrt ließe sich als Ursprung einer Infektionskette kaum zurückverfolgen. Das hätte zur Folge, dass sich Kreuzfahrt-Reedereien mangels Nachweis und Nachverfolgbarkeit genau so leicht herausreden könnten, wie die Airlines das derzeit bereits jetzt tun, wo – abgesehen von Langstreckenflügen – der Flug als Infektionsquelle nicht identifizierbar ist. Die Behauptung, es fänden keine Infektionen statt, wäre nicht widerlegbar.

Entscheidend wäre also, dass die Reedereien – freiwillig oder durch gesetzliche Regelungen gezwungen – die bisherigen Hygienekonzepte mit Coronatests, Maskenpflicht, Abstand und weiteren Maßnahmen aufrecht erhalten. Gegebenenfalls sind Lockerungen vorstellbar, sobald es konkretere Erkenntnisse zum Verbreitungs- und Übertragungsrisiko durch geimpften Personen gibt.

Die größte Herausforderung könnte die Akzeptanz der Maßnahmen und die Disziplin und Kooperationsbereitschaft der geimpften Passagiere werden.

Schließlich müsste man die Coronaregeln fast ausschließlich aus Rücksicht gegenüber anderen beachten. Dabei dürfte vielen eine strikte Disziplin schwerfallen.

Allerdings ist das keine Besonderheit der Kreuzfahrt. Die Gefahr eines falschen Sicherheitsgefühls und egoistischen Verhaltens wird die Impfung auch an Land hervorrufen. An Land sind Schutzmaßnahmen sogar deutlich schwieriger durchzusetzen als am Kreuzfahrtschiff. Das zeigt die Erfahrung mit den gut funktionierenden Infektionsschutzkonzepten der Reedereien seit Sommer 2020.

Kreuzfahrt nicht isoliert betrachten

Entscheidend aber ist, wie bisher auch schon, die Kreuzfahrt nicht isoliert zu betrachten, sondern in Relation zu den Gegebenheiten an Land. Denn auch an Land ist eine absolute Sicherheit nicht gewährleistet. Es wäre also Unsinn, selbige von Kreuzfahrtreedereien – oder generell Reiseunternehmen – zu fordern oder zu erwarten.

Seit Sommer 2020 haben die Kreuzfahrt-Reedereien bewiesen, dass ihre Hygienekonzepte wirken, wenn sie konsequenter und weitergehend sind als die Maßnahmen an Land. Alle Passagiere werden einem Coronatest unterzogen, Abstände gewährleistet, Maskenpflicht strenger gehandhabt als an Land. Die große Disziplin der Passagiere tut ein Übriges.

Sind Restaurants, Kinos, Fitness-Studios, Theater an Land für Geimpfte wieder geöffnet, spricht nichts dagegen, dies am Kreuzfahrtschiff genauso zu handhaben und durch ein vergleichbares Hygienekonzept wie bisher zu ergänzen. Der Effekt ist eine relative Sicherheit: Das Risiko ist geringer als an Land. Mehr braucht es eigentlich nicht als Voraussetzung, dass Kreuzfahrten stattfinden können.

Was aber, wenn es an Land beim Lockdown bleibt, Geimpfte keine Lockerungen im Vergleich zu nicht Geimpften bekommen? Dann wird es – so wie aktuell auch – von der Infektionslage und den damit zusammenhängenden Rahmenbedingungen abhängen, ob Kreuzfahrten möglich sind.

Wie plant Saga, die Impfpflicht umzusetzen?

Alle Augen sind nun erst einmal auf Saga gerichtet, die als erste Kreuzfahrt-Reederei eine Corona-Impfung für ihre Kreuzfahrten zur Voraussetzung machen. Saga schreibt auf der Website: „*Alle Gäste müssen ihre vollständige COVID-19-Impfung mindestens 14 Tage vor der Reise erhalten haben. (...) Wir haben die Entscheidung getroffen, einem Gast nicht zu erlauben, mit uns zu reisen, wenn er sich entscheidet, den Impfstoff nicht zu erhalten. Die Mehrheit unserer Gäste fällt in die Altersgruppe der Risikogruppen und unsere Priorität ist ihre Sicherheit und ihr Wohlbefinden.*“

Für die Kreuzfahrten im Mai und Juni 2021 sieht Saga vorerst weiterhin einen Corona-Schnelltest bei der Einschiffung vor. An Bord ist die Passagierzahl reduziert, es gibt Hygiene- und Abstandsregeln. Von einer Maskenpflicht ist allerdings nicht mehr die Rede (*Stand: 21. Januar 2021*).

Aber wo bleibt die Solidarität mit den nicht Geimpften?

Ein Argument, dass man nach der Ankündigung von Saga häufig liest, ist die Forderung nach „Solidarität“ mit den nicht Geimpften. Vereinzelt liest man auch von vermeintlicher „Diskriminierung“ von Menschen, die sich nicht impfen lassen wollen (oder können). Der Neidfaktor spielt dabei vereinzelt ebenfalls eine Rolle. Ist es fair, dass Geimpfte „Vorrechte“ haben, wenn noch nicht jeder die Chance hatte, sich impfen zu lassen? Und was ist mit dem Gefühl, zu einer Impfung genötigt zu werden?

Ich denke, es ist sehr wichtig zu bedenken, dass es hier gar nicht um Vorzugsbehandlung geht. Es geht darum, wieder Normalität zu ermöglichen. Für Geimpfte geht das – im Rahmen des oben diskutierten – vielleicht bald. Es ist kein Vorzug, zur Normalität zurückzukehren. Es ist vielmehr eine Einschränkung, es nicht tun zu können. Aber diese Einschränkung erzwingt die Pandemie – und nicht ein Unternehmen, das sich und seinen Kunden eine gewisse Normalität ermöglichen will. Das sollte man auch akzeptieren, selbst wenn es noch einige Monate dauern wird, bis jeder überhaupt Zugang zu einer Impfung bekommt.

Auch „Diskriminierung“ ist in diesem Zusammenhang der falsche Begriff. Denn es geht um die Auflösung von Beschränkungen, die in Normalzeiten völlig indiskutabel wären. Und „Diskriminierung“ trifft ohnehin nur bei Willkür zu, bei Ausgrenzung beispielsweise aufgrund von Hautfarbe, Religion, Geschlecht – also Attributen, bei denen keinerlei Zusammenhang zur Leistung besteht. Entscheidet aber ein Unternehmen wie Saga, oder in der Luftfahrt Qantas, aus sachlichen Gründen Leistungen nur zu bestimmten Bedingungen anzubieten, dann ist das schlicht Vertragsfreiheit.

Felix Haselsteiner schreibt in einem Kommentar in der Süddeutschen Zeitung vom 19. Januar sehr schlaue Worte auf: „Solidarisch sein heißt dann auch, sich über die Freiheiten des Mitmenschen zu freuen. Spalterischer Neid darf in einem Land, das nicht nur eine Gesundheitskrise beenden, sondern auch eine Gesellschaftskrise vermeiden will, keine Rolle spielen.“ Das trifft es auf den Punkt. Mehr ist dazu gar nicht zu sagen.

Costa verschiebt Neustart auf 13. März, Costa Smeralda geht als erstes Schiff wieder in Dienst

22. Januar 2021

Costa verschiebt den Neustart nach der Winterpause auf 13. März 2021. Als erstes Kreuzfahrtschiff soll die Costa Smeralda wieder mit Passagieren in See stechen.

Der Neustart soll bei Costa zunächst nur mit einem Schiff, der Costa Smeralda, stattfinden. Die ursprünglich vom 1. Februar bis 12. März geplanten Reisen der Costa Deliziosa, Costa Firenze und Costa Luminosa wurden abgesagt. Wann diese Schiffe wieder in Betrieb gehen, will die italienische Reederei demnächst bekannt geben. Eigentlich wollte Costa schon am 31. Januar mit der Costa Deliziosa wieder an den Start gehen.

„Costa ist der Meinung, dass die Gäste unter den derzeitigen restriktiven Regelungen keine angemessenen Urlaubserlebnisse während der Landausflüge genießen und die Häfen und ihre Umgebung nicht ausreichend erkunden könnten“, schreibt Costa in einer Pressemitteilung zum verschobenen Neustart. Konkurrent MSC sieht das anders und schickt die MSC Grandiosa trotz strikter Pandemie-Beschränkungen in Italien schon am 24. Januar wieder auf Kreuzfahrt.

Bei Costa spielen allerdings wahrscheinlich auch IT-Probleme eine Rolle, die seit Weihnachten anhalten und von denen auch die Schwesterreederei AIDA betroffen ist. Zur genauen Natur dieser IT-Probleme haben sich bislang weder AIDA noch Costa öffentlich geäußert. Experten vermuten einen erfolgreichen Hacker-Angriff.

Die Costa Smeralda, Costas erstes mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenes Kreuzfahrtschiff, fährt vom 13. März an auf Sieben-Nächte-Routen mit Anläufen in Savona, La Spezia, Civitavecchia, Neapel, Messina und Cagliari.

Bis dahin braucht die Costa Smeralda allerdings noch Ersatz für eines ihrer Rettungsboote. Zu allen Schwierigkeiten in der Pandemie kam am heutigen Freitag noch ein Unfall in Savona hinzu. Beim Anlegen war das Schiff zu nahe an den Pier geraten und hatte dabei einen Fender weggedrückt. Infolgedessen hatte sich ein Rettungsboot in einem Hafenkran verhakt und war anschließend ins Wasser gestürzt. Sowohl der Hafenkran als auch das Rettungsboot wurden schwer beschädigt. Die Costa Smeralda selbst trug offenbar keine nennenswerten Schäden davon.

Die Kreuzfahrt im Februar 2021 zwischen Hoffen und Bangen: Wie geht es weiter?

1. Februar 2021 | zuletzt aktualisiert: 22. Juli 2022

Unterschiedlicher könnten die Signale aus der Kreuzfahrt derzeit kaum sein: In Europa stehen die Reedereien in den Startlöchern fürs Frühjahr, in den USA blockiert die Gesundheitsbehörde CDC und die Reedereien zeigen sich zunehmend genervt. Ein Überblick zum Stand der Dinge Anfang Februar 2021, welche Perspektiven die Kreuzfahrt kurz- und mittelfristig hat und wie sich Impfungen sowie die neuen Sars-Cov-2-Varianten auswirken.

Naturgemäß blickt man in der Kreuzfahrt zuerst auf den mit Abstand größten Quellmarkt: Nordamerika und insbesondere die wichtigen Fahrtgebiete Bahamas, Karibik und Mittelamerika sowie Alaska und Neuengland. Doch dort waren die Kreuzfahrt-Reedereien schon im Sommer und Herbst 2020 kaltgestellt, während in Europa zeitweise mehr als 25 Kreuzfahrtschiffe fuhren. Auch für 2021 wird es in den USA wohl deutlich komplizierter, Kreuzfahrten wieder in Gang zu bringen, als das in Europa der Fall ist, wo es seit dem Neustart im Juni 2020 durchgehend zu keinem völligen Stillstand mehr gekommen ist.

In aktuellen Äußerungen von CEOs amerikanischer Reedereien klingt immer deutlicher den Unmut über die US-Gesundheitsbehörde CDC an. Die CDC hat sehr strikte Regeln für den Neustart aufgestellt. Zugleich kritisieren die Reedereien immer offener die zögerliche Haltung der Behörde bei der Umsetzung.

Aus der Risikobewertung im Geschäftsbericht von Carnival Corp. vom 26. Januar 2021: *„Aus den derzeitigen Rahmenbedingungen ergeben sich zusätzliche technischen Anweisungen und Anordnungen der CDC (...), die derzeit ungewiss sind und einer weiteren Bewertung in Hinblick auf die Wiederaufnahme des Betriebs bedürfen. Die Umsetzung dieser anfänglichen und nachfolgenden Anforderungen kann (...) Zeit kosten.“*

Dennoch geht Carnival Corp. davon aus, bis Ende 2021 alle rund 90 Kreuzfahrtschiffe der verschiedenen Marken wieder in Betrieb zu haben.

US-Gesundheitsbehörde mit neuer Direktorin

Immerhin hat die neue CDC-Direktorin, Rochelle Walensky, eine Überprüfung aller bisher unter der Trump-Regierung aufgestellten Corona-Regeln und Leitlinien in Hinblick auf Wirksamkeit in Auftrag geben und mehr Transparenz versprochen. Ob das für die Kreuzfahrt und das derzeit noch bis Ende Oktober 2021 geltende Regelwerk namens „Conditional Sailing Order“ etwas Gutes bedeutet, bleibt erst einmal abzuwarten.

Norwegian Cruise Line Holdings bringt Crew zurück nach Hause

Norwegian Cruise Line Holdings hat offenbar vorerst resigniert und bringt die zunächst für den Neustart bereit gehaltene Crew wieder zurück nach Asien. Ende 2020 hatte NCL neue Crew von den Philippinen, aus Indien und Indonesien mit Kreuzfahrtschiffen abgeholt und in Vorbereitung auf einen erhofften Neustart nach Europa und in Richtung USA gebracht. Nun sind die Norwegian Joy von Aruba und die Norwegian Encore von Southampton aus wieder in die andere Richtung unterwegs, wie Crew Center berichtet. Sie sollen Indien, Indonesien und die Philippinen bis Ende März beziehungsweise Anfang April erreichen.

Offiziell hat Norwegian Cruise Line Holdings die Kreuzfahrten von NCL Oceania und Regent Seven Seas bis 30. April 2021 abgesagt, so wie beispielsweise auch die Royal Caribbean Group und größtenteils die Marken von Carnival Corp. mit Ausnahme insbesondere von AIDA und Costa.

Finanzielle Lage der großen Kreuzfahrtreedereien stabil

Eine gute Nachricht gibt es immerhin: Die großen US-Reedereien sind finanziell wohl nach wie vor so gut aufgestellt, dass sie noch lange durchhalten können. Carnival Corp. gibt an, auch ohne Kreuzfahrtbetrieb nach aktuellem Stand bis Ende 2021 liquide zu sein. Auch darüber hinaus gebe es weitere Geldquellen. Zu Beginn der Pandemie hatte Carnival von einer Durchhaltephase von rund neun Monaten gesprochen, sich seitdem aber – wie andere Reedereien auch – immer wieder neue liquide Mittel verschafft und die Kosten gesenkt.

Das Marketing vieler Reedereien konzentriert sich – anders als in Zeiten vor der Pandemie – schon recht langfristig schon auf das Jahr 2022, aber auch auf das zweite Halbjahr 2021. Ab Sommer 2021 hofft man, den Kunden halbwegs verlässlich stattfindende Reisen anbieten zu können. Die Buchungszahlen sind dem Vernehmen nach selbst im Vergleich zur Zeit vor Corona sehr positiv. Teils liegt das allerdings auch daran, dass Passagiere ihre zuvor abgesagten Reisen auf einen späteren Zeitpunkt verschieben und entsprechend längerfristig umbuchen.

Vergebliche Hoffnung auf Lockerung bei Jones Act und Passenger Vessel Service Act

Wenig Hoffnung bleibt am amerikanischen Kreuzfahrtmarkt auf Erleichterungen durch eine zeitweise Lockerung amerikanischer Gesetze namens Jones Act und Passenger Vessel Service Act. Die Regierung von Joe Biden hat klargestellt, dass sie am Jones Act festhalten will. Zwar betrifft dieses Gesetz die Kreuzfahrt nicht direkt, hat aber im Passenger Vessel Service Act (PVSA) ein Äquivalent. Dass jedoch der PVSA ausgesetzt wird, während Biden den Jones Act als unantastbar betrachtet, ist unwahrscheinlich.

Würden diese Regeln gelockert, worauf die Kreuzfahrt-Reedereien hoffen, wären Alaska- und Neuengland-Kreuzfahrten 2021 noch möglichen. Ansonsten gäbe es für diese zwei wichtigen Fahrtgebiete für 2021 keine Chance mehr. Denn Kanada hat gerade beschlossen seine Gewässer und Häfen bis 28. Februar 2022 für Kreuzfahrtschiffe geschlossen zu lassen. Auch Kreuzfahrten nach Hawaii betrifft das, mit Ausnahme der unter amerikanische Flagge fahrenden Pride of America von NCL. Kanada fährt bislang eine harte Linie hat seine Häfen für Kreuzfahrtschiffe seit Beginn der Pandemie geschlossen.

Chance für US-Reedereien mit kleinen Schiffen

Profitieren könnten von der Situation die Betreiber sehr kleiner Kreuzfahrtschiffe wie etwa Alaskan Dream Cruises oder Un-Cruise Adventures. Sie fallen nicht unter die Regeln der „Conditional Sailing Order“ der CDC, selbige nur für Passagierschiffe ab 250 Personen an Bord gilt. Zudem fahren die Schiffe dieser Reedereien unter US-amerikanischer Flagge, sodass auch der Passenger Vessel Service Act sie nicht einschränkt.

Europa deutlich im Vorteil

In Europa warten die Kreuzfahrt-Reedereien dagegen eigentlich nur noch auf Lockerungen bei den Coronabeschränkungen, um wieder fahren zu können. Im Vergleich zu den USA halten sich die Schwierigkeiten mit den Behörden in Grenzen und es existieren von beiden Seiten akzeptierte und in der Praxis erprobte Infektionsschutz-Konzepte.

Zwei deutsche Reedereien sind seit Sommer 2020 ohnehin nahezu durchgehend gefahren: TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises, aktuell auf den Kanaren. Weitere Reisen und zusätzliche Schiffe sind geplant oder in Vorbereitung.

Trotz strenger Corona-Beschränkungen in Italien ist MSC mit der MSC Grandiosa am 24. Januar bereits wieder gestartet, Costa will am 13. März mit der Costa Smeralda nachziehen. Und AIDA bereitet gleich drei Schiffe für einen Start am 6. März vor: AIDAprera und AIDAmara auf den Kanaren, die AIDAvella im Mittelmeer.

Häfen in Europa bereiten sich auf Kreuzfahrtschiffe ab Frühjahr 2021 vor

Positive Signale kommen auch von vielen Kreuzfahrt-Häfen in Europa. Die Häfen in der Ostsee beispielsweise arbeiten in der Baltic Ports Organization eng zusammen, um die Kreuzfahrt in diesem Sommer unter einheitlichen Bedingungen wieder zu ermöglichen.

Die zuständigen Minister der fünf deutschen Bundesländer mit Kreuzfahrthäfen haben sich auf eine Zusammenarbeit geeinigt. Gemeinsames Vorgehen und einheitliche Hygienestandards sollen die Kreuzfahrt ohne Wettbewerbsverzerrungen in Gang bringen, sobald die Corona-Beschränkungen das zulassen.

Welche Rolle wird die Corona-Impfung für die Kreuzfahrt spielen?

Viele fragen sich: Werden Reedereien nur noch geimpfte Passagiere akzeptieren? Im Beitrag [„Mit Corona-Impfung bald wieder auf Kreuzfahrt?“](#) habe ich mir dazu bereits ausführlich Gedanken gemacht und klammere das Thema „Corona-Impfung“ deshalb hier einmal aus.

Derweil zeichnet sich ab, dass Reedereien bestrebt sind, zumindest die Crew-Mitglieder auf ihren Schiffen möglichst bald geimpft zu bekommen.

Norwegian Cruise Line Holdings sagt dazu auf Anfrage von cruisetricks.de am 25. Januar: *„Wir prüfen alle Optionen in Bezug auf Impfungen für Gäste und Besatzung und es ist unsere Absicht, dass alle Besatzungsmitglieder geimpft werden, bevor sie an Bord unserer Schiffe gehen, um ihren Dienst zu beginnen, vorbehaltlich der Verfügbarkeit des Impfstoffs.“* Letztlich wird also auch hier vieles von der Verfügbarkeit des Impfstoffs abhängen.

Die Chancen steigen derweil, dass Crewmitglieder eine Impfung bekommen. Indonesien verfolgt anders als die meisten Länder der Welt eine Strategie, bei der zunächst jüngere Menschen geimpft werden. Und Singapur gibt Seeleuten sogar Priorität bei der Impfplanung. Schon bis Ende Januar sollen dort rund 10.000 Seeleute geimpft worden sein. Das könnte Signalwirkung auch für andere Länder wie etwa die Philippinen haben, aus denen viele Seeleute stammen.

Unsicherheitsfaktor: Virus-Mutationen

Die größte Unsicherheit aber sind aktuell die Mutante des Cov-Sars-2-Virus aus Brasilien, Südafrika und Großbritannien. Diese Virus-Varianten sorgen gerade für ein März-2020-Déjà-vu: Innerhalb kürzester Zeit schließen Länder ihre Grenzen, der Reiseverkehr wird noch weiter heruntergefahren, selbst innerhalb Europas. Wie lange das anhalten wird, ist offen und

hängt von der geographischen Ausbreitung der neuen Viren-Versionen, den Infektionsraten und von der Wirksamkeit der Impfstoffe gegen die neuen Corona-Varianten ab.

So schottet sich beispielsweise Deutschland mit Einreiseverboten ab, Norwegen, Finnland und Dänemark ergreifen ähnliche Maßnahmen – um nur wenige Beispiele zu nennen. Australien und Neuseeland kapseln sich ohnehin langfristig vom Rest der Welt ab.

Wie schwierig die Situation ist, zeigt das Beispiel von Ponants Le Lapérouse in Neuseeland. Eigentlich sollte das Luxus-Expeditionsschiff ab 8. Februar ausschließlich für neuseeländische Passagiere in Betrieb gehen. Die Crew ging für knapp einen Monat in Isolation, wurde mehrfach negativ getestet und Ponant hatte in Kooperation mit dem Charter-Partner im Land die Zustimmung der neuseeländischen Regierung.

Doch dann verweigerte die für Visa zuständige Behörde einem Großteil der Crewmitglieder das nötige Visum, kurz bevor die Lapérouse in Auckland ankommen sollte. 61 der Crewmitglieder, beispielsweise im Spa, Restaurant oder Kabinenservice, seien nicht essenziell für den Schiffsbetrieb und erfüllten damit nicht die Ausnahmebedingungen, unter denen Ausländer derzeit für Neuseeland ein Visum bekommen könnten.

Was braucht die Kreuzfahrt für einen Neustart in größerem Umfang?

1) niedrige Infektionszahlen

Der Sommer in Europa hat gezeigt, dass die Infektionsschutzmaßnahmen auf den über 25 großen wie kleinen Schiffen, die zeitweise wieder fuhren, ausreichen. Es gab – mit zwei Ausnahmen, in denen die Regeln grob verletzt wurden – keine nennenswerte Zahl an Covid-19-Infektionen auf Kreuzfahrtschiffen. Über 300.000 Passagiere sind weltweit seit Beginn der Pandemie wieder auf Kreuzfahrt gewesen.

2) Reisemöglichkeiten innerhalb Europas

In engem Zusammenhang mit dem Infektionsgeschehen stehen die Reisemöglichkeiten in Europa. Für die Kreuzfahrtreedereien und -passagiere sind realistische Reisemöglichkeiten innerhalb Europas Voraussetzung für den Kreuzfahrtbetrieb in größerem Umfang. Denn Quarantänevorschriften und andere gravierende Einschränkungen machen das Reisen für viele unmöglich, weil sie sich beispielsweise eine zehntägige Quarantäne bei Rückkehr nicht leisten können. Vor allem aber reduzieren die Beschränkungen die verfügbaren Flugverbindungen so stark, dass die Kreuzfahrtschiffe nur für einen eingeschränkten Kreis von Personen überhaupt sinnvoll erreichbar sind.

3) praktikable Regeln in den USA

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat am 1. November 2020 ein Regelwerk in Kraft gesetzt, das einen Neustart für Kreuzfahrtschiffe aufgrund kaum zu erfüllender Bedingungen äußerst schwierig macht. Eine Lockerung würde einen Neustart in den USA erheblich vereinfachen, auch wenn die Reedereien nun seit vielen Wochen versuchen, selbst den aktuell übertrieben harten Anforderungen der CDC gerecht zu werden.

Wichtigstes Argument der Kreuzfahrt: erprobte und funktionierende Infektionsschutz-Konzepte

Die Kreuzfahrt hat ein starkes und funktionierendes Infektionsschutz-Konzept. Das hat sich selbst in Zeiten sehr hoher Inzidenzen im Winter auf den wenigen derzeit aktiven Kreuzfahrtschiffen bewährt. Mit Corona-Tests, Maske, Abstand, einem umfassenden Regelwerk und konsequenter Anwendung zeigt die Kreuzfahrt der gesamten Tourismus-Industrie, wie Reisen auch in Zeiten von Sars-Cov-2 funktioniert.

Eine große Herausforderung für die Reedereien ist es, diese Tatsache auch in der Politik und Gesellschaft zu vermitteln, wo sich vielfach das Vorurteil verfestigt hat, Kreuzfahrtschiffe würden ein hohes Ansteckungsrisiko bergen. Dieses Vorurteil entstand in der Zeit zu Beginn der Pandemie, als es naturgemäß keinerlei Schutzkonzept gegen das Coronavirus gab, keine Masken, kein Abstand, kaum Wissen über die Ausbreitungswege von Sars-Cov-2.

Premiere für zahlreiche Kreuzfahrtschiffe am deutschen Markt

Läuft die Kreuzfahrt bald wieder so an, wie sich die Reedereien und ihre Kunden das wünschen, wird 2021 ein interessantes Jahr. Denn gleich mehrere Schiffe wollen in diesem Jahr Premiere am deutschen Markt feiern.

Sea Cloud Cruises stellt den lang ersehnten Neubau **Sea Cloud Spirit** in Dienst, Hapag-Lloyd Cruises bekommt mit der **Hanseatic Spirit** den dritten Expeditionsschiff-Neubau. Vorwiegend in Großbritannien, aber auch am deutschen Markt vertreten sein wird der Großsegler **Golden Horizon**, der 2021 in Dienst gehen soll und ursprünglich als Flying Clipper für Star Clippers geplant war.

Mit der **Seaventure** kehrt bei Viva Cruises die ehemalige Bremen nach Deutschland zurück. Bei Nicko Cruises soll die **World Voyager** endlich zum Einsatz kommen, nachdem sie das 2020 knapp verpasst hat. Und ebenfalls bei Nicko Cruises taucht auch die **Vasco da Gama** wieder auf, die davor nur ein kurzes Gastspiel bei Transocean gegeben hatte, bevor CMV und Transocean während der Corona-Pandemie Insolvenz anmeldeten.

Zum Ende des Jahres, wenn alles gut geht, bekommt AIDA den zweiten großen, mit LNG betriebenen Neubau, die **AIDAcosma**. Daneben stehen 2021 auch noch einige für den deutschen Markt relevante, internationale Kreuzfahrtschiffe mit ihrem Debüt an: **Silver Dawn, Odyssey of the Seas, Rotterdam, MSC Virtuosa, MSC Seashore, Discovery Princess** und **Costa Toscana**. Aus 2020 stammen **Mardi Gras, Enchanted Princess, Silver Moon** und **Celebrity Apex**, die allesamt aufgrund der Pandemie noch keine reguläre Kreuzfahrt mit Passagieren absolvieren konnten.

Ob es freilich so kommt, werden erst die kommenden Wochen und Monate zeigen ...

Kanada verlängert Kreuzfahrt-Verbot für seine Häfen und Gewässer bis Februar 2022

4. Februar 2021

Die kanadische Regierung bleibt bei ihrem strikten Kurs in der Covid-19-Pandemie: Bis 28. Februar 2022 dürfen Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 99 Personen an Bord nicht in kanadische Gewässer einfahren oder kanadische Häfen anlaufen. Insbesondere Alaska- und Neuengland-Kreuzfahrten sind damit für 2021 weitgehend unmöglich.

Kreuzfahrtschiffe mit 100 und mehr Personen an Bord – also Passagiere und Crew – bleiben für die komplette Sommersaison 2021 aus kanadischen Gewässern verbannt. Das beschloss das kanadische Transport- und Verkehrsministerium am 4. Februar.

Das bedeutet vor allem auch, dass die komplette Alaska-Saison sowie Neuengland-Kreuzfahrten für 2021 ausfallen werden. Alaska ist nach der Karibik das zweitwichtigste Fahrtgebiet für den nordamerikanischen Kreuzfahrtmarkt. Auch Kreuzfahrten vom amerikanischen Festland nach Hawaii werden damit unmöglich. Lediglich die Pride of America von NCL darf zwischen den Inseln Hawaiis fahren, weil sie die Bedingungen der PVSA erfüllt.

Sehr kleine Kreuzfahrtschiffe unter amerikanischer Flagge wie beispielsweise von Uncruise Adventures werden aber voraussichtlich Kreuzfahrten insbesondere in und nach Alaska anbieten können. Sie fallen nicht unter die Regelungen des US-amerikanischen Passenger Vessel Service Acts (PVSA). Da alle großen Kreuzfahrtschiffe nicht unter US-amerikanischer Flagge fahren, müssten sie während einer Alaska- oder Neuengland-Kreuzfahrt einen ausländischen Hafen auf der Fahrtroute haben. Dafür kämen aber sinnvollerweise ausschließlich kanadische Häfen infrage.

Die Hoffnung auf vorübergehende Lockerung des Passenger Vessel Service Acts hat die US-Regierung unter Joe Biden bereits vor einigen Tagen begrenzt, indem sie betonte, am Jones Act festhalten zu wollen - dem Fracht- und Containerschiff-Äquivalent zum PVSA. Das macht ein Abweichen bei der Passagierschiff-Variante dieses Gesetzes sehr unwahrscheinlich. Dennoch will sich die Branchenvereinigung Clia nun im Lichte des kanadischen Kreuzfahrtverbots für eine Ausnahmeregelung einsetzen, berichtet Travel Weekly.

Die arktischen Gewässer Kanadas inklusive Nunatiavut, Nunavik und die Küste Labradors sperrt Kanada sogar für alle Passagierschiffe mit mehr als zwölf Personen bis ebenfalls 28. Februar 2022. Das unterbindet auch fast alle Expeditionskreuzfahrten in dieser Region sowie in der Nordwestpassage.

Das Dilemma der Kreuzfahrt in den USA mit der Gesundheitsbehörde CDC

8. Februar 2021

Auch drei Monate nach Aufhebung des generellen Kreuzfahrt-Verbots in den USA fährt dort kein einziges Kreuzfahrtschiff. Ein konkreter Neustart-Termin für Bahamas- und Karibik-Kreuzfahrten ab Florida ist nach wie vor nicht absehbar. Eine Zusammenfassung des aktuellen Dilemmas der Kreuzfahrt in den USA.

Während in Europa bereits seit Sommer 2020 Kreuzfahrtschiffe in begrenztem Umfang wieder fahren, herrscht auf dem größten Kreuzfahrtmarkt der Welt, den USA mit so wichtigen Fahrtgebieten wie Bahamas und Karibik, Alaska und Neuengland, weiter Stillstand. Alles hängt derzeit offenbar an der zögerlichen Haltung der US-Gesundheitsbehörde CDC. Einen zusätzlichen Rückschlag müssen die Reedereien mit dem bis Februar 2022 verlängerten Kreuzfahrt-Verbot in Kanada verkraften.

US-Kreuzfahrtverbot schon seit November 2020 formell aufgehoben

Zu Beginn der Pandemie im Frühjahr 2020 hatte die US-Gesundheitsbehörde CDC ein komplettes Kreuzfahrtverbot, die „No Sail Order“, verhängt und mehrfach verlängert. Erst zum 1. November 2020 hatte die CDC – offenbar auf Druck der US-Regierung unter Donald Trump – das Verbot in eine bedingte Genehmigung umgewandelt, die aktuell noch bis 31. Oktober 2021 geltende „Conditional Sailing Order“. Davor hatten Reedereien und Häfen ihren Unmut über das anhaltende Verbot immer deutlicher zum Ausdruck gebracht. „Enough is enough“, sagte NCLHs President und CEO Frank Del Rio Mitte September 2020 – wohl nicht ahnend, dass der Stillstand der Kreuzfahrt in den USA noch sehr viel länger andauern würde.

Die in der Conditional Sailing Order enthaltenen Vorschriften sind so strikt, dass sie kaum zu erfüllen sind. Darüber hinaus sind zahlreiche Details ungeklärt, zu denen die CDC Ausführungsanweisungen („technical instructions“) angekündigt hat. Auch drei Monate nach Inkrafttreten der Conditional Sailing Order liegen diese Technical Instructions aber im Wesentlichen nicht vor, beklagt die Carnival Corp. in ihrem am 26. Januar veröffentlichten Geschäftsbericht: „Aus den derzeitigen Rahmenbedingungen ergeben sich zusätzliche technischen Anweisungen und Anordnungen der CDC (...), die derzeit ungewiss sind.“ Ähnlich äußerten sich jüngst auch andere US-Reedereien.

Die CDC bestätigte und rechtfertigte gegenüber Cruise Critic Anfang Februar ihre Haltung: „Die Rückkehr in die Passagierschiffahrt ist ein schrittweiser Ansatz und unser derzeitiger Schwerpunkt liegt auf dem Schutz der Besatzung und der Zusammenarbeit mit den Kreuzfahrtgesellschaften, um die Anforderungen der ersten Phase umzusetzen, in der alle Besatzungsmitglieder getestet und die Laborkapazitäten an Bord ausgebaut werden.“

63 Kreuzfahrtschiffe startbereit mit Status „grün“

Faktisch haben die Kreuzfahrt-Reedereien inzwischen 64 für den US-Markt eingeplanten Kreuzfahrtschiffe seit November in amerikanische Gewässer verlegt, mit Crew besetzt und über Quarantänemaßnahmen und Tests – mit Ausnahme eines Schiffs – den von der CDC verlangten Status „grün“ erreicht.

Mit diesem rigide ausgelegten Ampelsystem will die CDC sicherstellen, dass von Kreuzfahrtschiffen keinerlei Infektionsrisiko ausgeht, bevor Crew oder Passagiere ein Schiff frei betreten oder verlassen dürfen. Voraussetzung ist dafür unter anderem, dass das Schiff 28 Tage lang frei von Covid-19 ist. Bei einem einzigen positiven Testergebnis (Crew oder Passagier), das auch nicht durch weitere Tests überprüft werden darf, verliert ein Kreuzfahrtschiff den Grün-Status und die 28tägige Wartephase beginnt erneut.

Die Reedereien stehen in den Startlöchern, um die von der CDC verlangten, mehreren Test-Kreuzfahrten vor dem eigentlichen Neubeginn durchzuführen. Ohne die genauen Regeln, wie

diese Tests durchgeführt werden müssen, gibt es aber keinen Fortschritt. Für den tatsächlichen Neustart mit Passagieren benötigen die Reedereien aber eine Vorlaufzeit von zwei bis drei Monaten.

Infektionsschutzkonzepte liegen teils schon seit Monaten vor

Auch umfassende Hygieneschutz-Konzepte und ausführliche Empfehlungen haben die Kreuzfahrtreedereien – teils sogar unternehmensübergreifend – erarbeitet und veröffentlicht. Royal Caribbean Group und Norwegian Cruise Line Holdings haben bereits Ende September 2020 ein gemeinsames Rahmenkonzept vorgelegt und auch für alle anderen Reedereien freigegeben, das von einer hochrangigen Expertengruppe erarbeitet wurde.

Seitdem gab es Weiterentwicklungen und Adaptionen bei einzelnen Reedereien und Anpassungen an neue Gegebenheiten. So haben mit American Queen Steamboat Company und Victory Cruise Lines die ersten beiden US-Reedereien eine Impfpflicht für Passagiere und Crew ab 1. Juli 2021 angekündigt.

Weitgehend unbeachtet bleibt bei der CDC bislang offenbar der Erfolg der Infektionsschutzkonzepte der Kreuzfahrtschiffe, die sich in Europa und Asien bereits seit Sommer 2020 mit inzwischen rund 300.000 Passagieren bewährt haben. Dazu zählen auch Schiffe von Marken der Royal Caribbean Group und Carnival Corp.

Verkapptes Kreuzfahrtverbot ohne klares Ablaufdatum

Zunehmend ist inzwischen von einem verkappten Kreuzfahrtverbot die Rede. Denn schon die rigiden Regeln machen einen Neustart sehr schwierig. Und die auch nach Monaten noch fehlenden Detail-Anweisungen der CDC machen es den Kreuzfahrt-Reedereien unmöglich, ihre Neustart-Vorbereitungen voranzutreiben.

Cruise Critic zitiert einen CDC-Sprecher Anfang Februar mit den Worten: „Wir erwarten, dass die nächste Phase der technischen Anweisungen (Technical Instructions for Port and Local Health Authorities Agreements) in den nächsten Wochen veröffentlicht wird.“

Conditional Sailing Order und Kreuzfahrt-Verbot in Kanada

Die Conditional Sailing Order gilt für alle Kreuzfahrtschiffe, die sich in US-amerikanischen Gewässern bewegen und mindestens 250 Personen – Crew und Passagiere – an Bord haben. Nicht betroffen sind daher einige wenige Kreuzfahrtschiffe mit sehr wenigen Passagieren. Dazu zählen beispielsweise Uncruise Adventures oder bei gezielt reduzierter Passagierzahl auch die Flusskreuzfahrtreedereien American Queen Steamboat Company und American Cruise Lines.

Eine weitere Erschwernis ist Anfang Februar hinzugekommen, als Kanada bekannt gab, seine Häfen für Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 99 Personen an Bord noch bis 28. Februar 2022 geschlossen zu lassen. Das verhindert weitgehend Kreuzfahrten in den wichtigen Fahrtgebieten Alaska und Neuengland – siehe Details in unserem Beitrag „Kanada verlängert Kreuzfahrt-Verbot für seine Häfen und Gewässer bis Februar 2022“. Der Reedereien-Interessenverband Clia will sich hier für ein vorübergehendes Ausnahmegesetz einsetzen, um den Passenger Vessel Service Act (PVSA) auszusetzen, um wenigstens dieses zusätzliche

Kreuzfahrt-Hemmnis aus dem Weg zu räumen. Die Chancen stehen dafür aber denkbar schlecht.

Kreuzfahrt-Absagen in den USA aktuell bis Ende April 2020

Die meisten am US-Markt aktiven Kreuzfahrt-Reedereien haben ihre Kreuzfahrten aktuell bis Ende April 2021 abgesagt, manche Routen sogar schon bis in den Herbst hinein. Alaska- und Neuengland-Routen sind seit Erlass des Kreuzfahrtverbots in Kanada vorerst nicht mehr buchbar, offiziell aber noch nicht abgesagt (Stand: 8. Februar 2020).

Dass Kreuzfahrtschiffe von US-Häfen aus schon im Mai 2021 wieder fahren können, ist angesichts der vielen noch zu überwindenden, bürokratischen Hürden in der damit zusammenhängenden Logistik recht unwahrscheinlich. Insbesondere hängt weiterhin sehr viel davon ab, dass die CDC die nötigen „Technical Instructions“ veröffentlicht, die für die Reederei die Grundlage für die nächsten Schritte hin zum Neustart sind.

Offen – und damit Anlass für leise Hoffnung – ist, inwieweit die CDC sich schneller bewegt oder sogar die Regeln der Conditional Sailing Order aufweicht, wenn die Impfquote in den USA schneller steigt, als zunächst angenommen.

Hoffnungsvoll hat sich in dieser Hinsicht bereits der CEO der US-Reedereien American Queen Steamboat Company und Victory Cruise Lines gegenüber Seatrade Cruise News geäußert. Er verordnet seinen Passagieren und Crew-Mitgliedern ab 1. Juli 2021 eine Impfpflicht und ist optimistisch, dass beide Gruppen bis dahin eine Impfung bekommen können. Der Altersdurchschnitt der Zielgruppe der beiden Kreuzfahrtmarken ist relativ hoch und nach dem US-Impfplan gehört auch die Besatzung von Schiffen zur priorisierten Zielgruppe für Impfungen.

Meinung: Was es zu den vier Covid-19-Fällen auf der Mein Schiff 2 zu sagen gibt

12. Februar 2021 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Ich hatte mich entschieden, auf cruisetricks.de nicht über die vier positiv auf Covid-19 getesteten Passagiere bei TUI Cruises auf der Mein Schiff 2 vom 5. Februar 2021 zu berichten. Warum, erläutere ich gleich. Doch in den allgemeinen Medien machte dieser „Corona-Ausbruch“ große Schlagzeilen. Das ist für mich nun der eigentliche Grund, doch etwas darüber zu schreiben.

Zunächst aber möchte ich zur Einordnung der Situation ein paar Fakten zusammenfassen. Um die Bedeutung der vier Covid-19-Fälle auf der Mein Schiff 2 einschätzen zu können, halte ich es für wichtig, auf die Infektionsschutzkonzepte der Reedereien zu verweisen. Die Konzepte von TUI Cruises, MSC, Costa und Hapag-Lloyd Cruises habe ich selbst auch an Bord unter die Lupe genommen und beschrieben.

Für wichtig halte ich es auch festzuhalten, wie zuverlässig diese Konzepte offenbar funktionieren. Denn positive Covid-19-Fälle gab es an Bord von Kreuzfahrtschiffen seit dem Neustart im Juli 2020 nur sehr vereinzelt. Einen Überblick gibt die folgende Statistik.

Bekannte Covid-19-Fälle auf Kreuzfahrtschiffen

Es ist nicht ganz einfach zu beziffern, wie viele mit Covid-19 infizierte Passagiere und Crewmitglieder es an Bord von Kreuzfahrtschiffen seit dem Neustart gegeben hat. Anzunehmen ist, dass nicht alle Fälle öffentlich bekannt geworden sind. Allerdings kann man wohl davon ausgehen, dass ein größeres Infektionsgeschehen zumindest über Social-Media-Kanäle bekannt geworden und aufgefallen wäre.

Die in der folgenden Tabelle genannten Zahlen geben gesicherte Zahlen öffentlich bekannter Fälle wieder. In Europa und Asien, wo Kreuzfahrtschiffe wieder fahren, hatten die Schiffe zusammengenommen bislang rund 300.000 Passagiere an Bord.

ca. Datum	Schiff	Passagiere	Crew	gesamt
31.07.20	Paul Gauguin	1	0	1
01.08.20	Roald Amundsen	21	41	62
27.08.20	Silver Spirit	0	1	1
19.09.20	Finnmarken	3	0	3
25.09.20	Aranui 5	0	10	10
07.10.20	MSC Grandiosa	0	1	1
14.10.20	Costa Diadema	8	0	8
26.10.20	Jaques Cartier	3	10	13
06.11.20	MSC Magnifica *	2	0	2
11.11.20	Seadream I	7	2	9
05.02.21	Mein Schiff 2	4	0	4
17.02.21	MSC Grandiosa	1	0	1
26.2.21	Mein Schiff 2	2	1	3
	Summe	52	66	118

**bestätigte Fälle, tatsächlich wohl einige mehr (Tabelle zuletzt aktualisiert: 27. Februar 2021)*

News-Relevanz der vier Fälle auf der Mein Schiff 2

Vor Beginn der Kanaren-Kreuzfahrt der Mein Schiff 2 wurden alle rund 1.000 Passagiere (negativ) getestet. Vor der Heimreise wurden alle erneut getestet. Dabei gab es vier positive Fälle, symptomlos oder mit nur leichten Symptomen. Diese Passagiere wurden isoliert und in Gran Canaria an Land unter Quarantäne gestellt, ebenso wie die 20 Erstkontakte, die man aufgrund der sofortigen Kontaktverfolgung identifiziert hat (neun Passagiere, elf Crewmitglieder).

Eine Woche später zeigte sich auch, dass es wahrscheinlich keine Folge-Infektionen gab. Alle Passagiere der nachfolgenden Kreuzfahrt hatten beim Test vor der Heimreise ein negatives Ergebnis. Für die ursprüngliche Berichterstattung ist das natürlich nicht relevant, weil diese Information erst später kam.

Stellen wir diese Situation in Relation zur Pandemie-Lage an Land:

In Deutschland gibt es zur gleichen Zeit täglich um die 10.000 Neuinfektionen, die auch nur deshalb entdeckt werden, weil die Betroffenen Symptome zeigen oder sich aus anderen Gründen testen lassen. Kontakt-Verfolgung funktioniert in den meisten Fällen nicht, weil die Inzidenzzahlen so hoch sind, dass die Gesundheitsämter nicht nachkommen. Quarantäneanordnungen für Kontaktpersonen gibt es daher zumindest nicht systematisch und oft nicht einmal für die Personen im selben Haushalt.

Warum sind vier Infektionen am Schiff relevant, Zehntausende andere Fälle an Land aber jeweils nicht?

Warum sind diese vier Infizierten auf einem Kreuzfahrtschiff, bei denen eine perfekte Infektionsschutzmaschinerie zur Verfügung stand, eine Meldung wert? Oder die Gegenfrage: Warum sind die 10.000 Infizierten an Land, bei denen es meist alles andere als optimal läuft und damit Kritik an den Abläufen angebracht wäre, jeweils keine eigene Schlagzeile wert?

Meine Entscheidung, keine News-Meldung zu schreiben, basierte auf dem Schluss, dass es schlicht an der nötigen Relevanz fehlte. Mir fällt kein vernünftiger und sachlicher Grund ein, darüber zu berichten. Nur Gründe, die nichts mit Fakten und Realität zu tun haben: allgemeine Ressentiments gegenüber der Kreuzfahrt. Missgunst und Neid. Sensationsgier. Ausnutzen der Vorurteile der Leser, um Auflage zu machen. Polarisieren der Gesellschaft. Anstacheln zu Hasskommentaren.

Und was ist mit dem Interesse an und Recht auf Information der Öffentlichkeit?

Ein guter Punkt und wichtiger Punkt. Ich blende dafür einmal den weiter bestehenden Widerspruch aus, warum vier Infektionen unter kontrollierten Bedingungen auf einem Schiff so viel relevanter sein sollen als 10.000 an Land unter hinterfragenswerteren Umständen.

Journalistische Verantwortung

Als Journalist bin ich auch für die Wirkung dessen verantwortlich, was ich publiziere. Dazu stehe ich trotz der verbreiteten Tendenz, im Stil von Facebook und Twitter alles sofort und

unhinterfragt rauszuballern und die Verantwortung für die Folgen den Rezipienten der Informationen zuzuschieben.

Deshalb gehört zur Abwägung, ob und wie ich etwas publiziere, auch die realistische Abschätzung, welche Wirkung mein Text entfalten wird. Je problematischer die Folgen eine Veröffentlichung wären, desto genauer muss ich abwägen, wie relevant eine Information überhaupt ist und ob der Nutzen einer Veröffentlichung überwiegt.

Da wird es leider kompliziert. Denn natürlich darf mich von einer Veröffentlichung nicht abhalten, dass ich auf Leser mit vorurteilsbehafteter oder bössartiger Einstellung oder schlicht Unwissenheit treffen könnte. Also doch veröffentlichen?

Ich habe mich dagegen entschieden, aber man kann das auch anders sehen. In jedem Fall sollte ein Journalist abwägen, in welcher Weise er eine solche Information veröffentlicht. Also gegebenenfalls insbesondere Hintergründe erläutern, eine Einordnung vornehmen. Für cruisetricks.de hatte ich entschieden, dass es für meine Leser keine nennenswerte Relevanz hat. Vielleicht war das eine Fehleinschätzung. Aber nur vielleicht, ...

Der Kontext ist wichtig

... denn ich berichte regelmäßig auf cruisetricks.de über die Pandemie-Aspekte in der Kreuzfahrt, zeige Hintergründe auf, beleuchte Infektionsschutzkonzepte im Detail. Meine Leser wissen also auch um ein gewisses Risiko, dass es natürlich auch an Bord von Kreuzfahrtschiffen keine 100prozentige Sicherheit gibt. Dass diese Realität dann auch mal eintritt, ist also keine Sensation, vielmehr kaum noch eine Meldung wert. Denn es ist nichts anders passiert als Routine – ohne Anhaltspunkt für Fehlverhalten oder ein ungewöhnlicher Umstand. Letzteres wäre natürlich ein wichtiger Grund für eine Veröffentlichung.

Bei allgemeinen Medien, deren Leser nicht so tief in diesem Thema stecken, wird die Abwägung vielleicht anders ausfallen. Aber und insbesondere auch dort gilt: Bei so kritischen Themen wie der Covid-19-Pandemie kommt uns Journalisten eine besonders große Verantwortung zu. Ob wir das wollen oder nicht, beeinflussen wir maßgeblich die öffentliche Meinung und tragen damit zum Erfolg oder Misserfolg der Pandemie-Bekämpfung bei.

Das bedeutet nicht, dass wir brav auf Regierungslinie sein müssen. Ganz im Gegenteil: Die Aufgabe ist es, die Politik kritisch zu begleiten, Leser zu informieren, Missstände zu identifizieren, Alternativen aufzuzeigen, Hintergründe zu erläutern. Aber ausdrücklich nicht: selbst Politik machen oder gar den Lesern die eigenen, persönlichen Ressentiments unterjubeln. Oder Vorurteile der Leser zu bestärken, weil es mehr Auflage und Klicks bringt, wenn man der Masse nach dem Mund redet. Die Verantwortung muss im Vordergrund stehen, nicht der Profit.

Konstruktive Fragen statt negativer Stereotype

Geht man einmal einen Schritt zurück und lässt die negative Grundhaltung gegenüber der Kreuzfahrt außen vor, könnte man als Journalist auch die Frage stellen, warum es an Land trotz hartem Lockdown dennoch so viele Neuinfektionen gibt, wohingegen die Situation auf Kreuzfahrtschiffen trotz geringerer Einschränkungen, aber mit viel differenzierteren Maßnahmen kaum nennenswerte Covid-19-Fälle gibt.

Eine offene Frage, ausdrücklich. Eine Antwort ließe sich über eine genaue Analyse finden. Das Ergebnis könnte jedenfalls überraschend sein und dazu beitragen, in der Pandemiebekämpfung voranzukommen.

Ein Konzept, das offenbar funktioniert, lohnt jedenfalls einen genaueren Blick, um daraus zu lernen. Keinen Nutzen hat dagegen eine Schlagzeile, die Vorurteile bestärkt und die Spaltung der Gesellschaft vertieft.

Hinweis: Ich freue mich auf eine Diskussion, die sich sachlich mit meinen Argumenten auseinandersetzt. Kommentare, die sich nicht auf das engere Thema dieses Beitrags beziehen oder sich nicht mit meinen Argumenten oder denen anderer Diskussionsteilnehmer auseinandersetzen, werde ich entfernen, Beleidigungen und Beschimpfungen im Interesse einer respektvollen Diskussionskultur ohnehin.

Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung

15. Februar 2021 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Eine Impfpflicht hat sich in der Kreuzfahrt zunächst durchgesetzt, verschwindet seit Sommer 2022 aber nach und nach wieder. Ob als Impf-Pflicht für die Passagiere oder als Ergänzung zu den vorhandenen Hygiene-Konzepten an Bord: In diesem ständig aktualisierten Beitrag geben wir einen Überblick, bei welchen Reedereien welche Regeln zum Thema Sars-Cov-2-Impfung gelten.

Hinweis: Dieser Beitrag wird nicht mehr aktualisiert. Eine Übersicht der aktuellen Impf- und Testpflichten für Kreuzfahrten finden Sie in unserem Beitrag "Coronatest- und Impfpflichten in der Kreuzfahrt: ein aktueller Überblick im Dezember 2022", den wir vorerst auch weiter aktualisieren werden.

Zeitweise gab es mit Ausnahme der Schiffe von Hurtigruten und Havila auf der norwegischen Postschiffroute keine Kreuzfahrtschiffe mehr ohne Covid-19-Impfpflicht, zumeist ab einem Alter von 12 Jahren. Häufig sind sogar Booster-Impfungen Voraussetzung. Seit Sommer 2022, fällt die Impfpflicht teilweise wieder weg, auch wenn Ungeimpfte typischerweise härtere Test-Kriterien erfüllen müssen als Geimpfte, für die Tests oft komplett entfallen. Wichtig ist der Booster insbesondere in der EU, wo auch Geimpfte 270 Tage nach der Grundimpfung in vieler Hinsicht nicht mehr als „geimpft“ gelten, sofern sie nicht zusätzlich eine Booster-Impfung erhalten haben.

Da sich die Regeln häufig ändern, sehr detailliert sind und oft auch vom jeweiligen Fahrtgebiet abhängig sind, **ist eine vollständige und lückenlose Pflege der Tabelle unten nicht mehr sinnvoll umsetzbar - wir versuchen aber, up-to-date zu bleiben, soweit irgend möglich.** Wir empfehlen deshalb, sich über die Details der Regeln auf der Website der jeweiligen Reederei zu lesen - die je nach Reederei durchaus sehr unterschiedlich ausfallen, sodass genaues Hinsehen auch bei kleinen Details wichtig ist.

Waren zu Beginn noch einige Fragen zur Corona-Impfung offen, hat sich die Impfung nun als wesentlicher Bestandteil der Infektionsschutzkonzepte der Kreuzfahrt-Reedereien etabliert. Ende Dezember 2022 beginnen einige Reedereien vorsichtig sogar mit der Einführung einer

Booster-Pflicht – also einer dritten Impfung, die einen besseren Schutz vor der Omikron-Variante des Sars-Cov-2-Virus' gewährleisten soll. Andere heben die Impfpflicht dagegen schon wieder komplett auf.

Bisher bekannte Corona-Impfpflichten bei Kreuzfahrt-Reedereien:

In der Tabelle nicht aufgeführte Reedereien planen derzeit keine Impfpflicht. Wichtig zu beachten ist, dass in manchen Fahrtgebieten oder für manche Häfen eine Impfpflicht gilt, selbst wenn die Reederei selbst keine Impfung für die Reise auf ihren Kreuzfahrtschiffen verlangt.

Wichtiger Hinweis: Diese Tabelle wird nicht mehr weiter aktualisiert, siehe Update-Vermerk oben. Neuere Informationen finden Sie in unserem Beitrag "Coronatest- und Impfpflichten in der Kreuzfahrt: ein aktueller Überblick im August 2022".

Die Impfpflichten gelten bei den meisten Reedereien nominell zunächst nur für die nähere Zukunft, typischerweise einige Monate im Voraus. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass auch für spätere Reisen eine Impfpflicht bestehen wird.

Reederei (Hochsee)	Impfpflicht für Passagiere	Booster
AIDA Cruises	ja (Karibik: für alle; Europa: ab 12 Jahre)	(bis 16. 9.2022: nach EU-Regeln nach 270 Tagen; ab 17. September 2022: generell Pflicht)
Atlas Ocean Voyages	ja	
Azamara	ja	ja (seit 1. März 2022)
Bahamas Paradise Cruise Line	ja (ab 12 Jahre)	
Carnival Cruise Line	ja (für die meisten Kreuzfahrten; Kinder unter 12: Test)	
Celebrity Cruises	ja (ab 12 Jahren)	
Celestyal Cruises	ja (ab 12 Jahren)	ja (ab 18, wenn letzte Impfung mehr als 7 Monate zurückliegt, bei Johns&Johnson bereits nach 3 Monaten)

Costa	ja (ab 12 Jahre; alternativ: Genesenennachweis)	
Cunard Line	ja	Queen Mary 2: Karibik-Reise 14.1.2022
Disney Cruise Line	ja (ab 5 Jahre)	
Hapag-Lloyd Cruises	ja (ab 18 Jahren bis 31.1.2022, ab 12 Jahren ab 1.2.2022)	ja (seit Mitte Februar 2022, ab 18 Jahren, ab 3 Monate Abstand zur Zweitimpfung)
Holland America Line	ja	
Hurtigruten Expeditions	ja	
Lindblad Expeditions	ja	ja (seit 1. März 2022)
Marella Cruises	ja (ab 18 Jahre)	
MSC Cruises	ja (mit unterschiedlichen Altersgrenzen, je nach Fahrtgebiet, USA ab 5 Jahren (ab 23. April 2022)); keine Impfpflicht mehr zur Südafrika-Saison 2022/23	
Nicko Cruises (Hochsee)	ja (ab 12 Jahre)	
Norwegian Cruise Line	ja	
Oceania Cruises	nein (ab 1.1.2023)	
P&O Cruises	ja	
P&O Australia	ja	
Phoenix Reisen	ja	nein (Stand: 14.1.2022)
Plantours (Hochsee)	ja (auch für Genesene Pflicht)	ja

Ponant	ja (ab 12 Jahre)	ja (ab 18, wenn letzte Impfung mehr als 6 Monate zurückliegt)
Princess Cruises	ja (10% Ungeimpfte zugelassen)	
Regent Seven Seas Cruises	ja	
Royal Caribbean International	ja (ab 12 Jahre); ab 8. August 2022 nicht mehr in den USA	
Saga Cruises	ja	ja
Seabourn	ja	
Sea Cloud Cruises	ja	ja (seit April 2022)
Silversea Cruises	ja	ja (seit 1. März 2022)
Star Clippers	ja	
Swan Hellenic	ja	
TUI Cruises	ja (ab 12 Jahre)	ja (bis 30. 9.2022: nach EU-Regeln nach 270 Tagen; ab 1. Oktober 2022: generell Pflicht)
Uncruise Adventures	ja	ja (seit 1. März 2022)
Victory Cruise Line	ja	
Viking	ja	ja
Virgin Voyages	ja (10% Ungeimpfte zugelassen)	
Windstar Cruises	ja	

Tabelle zuletzt aktualisiert: 22. Dezember 2022. Die Angaben basieren auf Bekanntmachungen oder öffentlichen Äußerungen der jeweiligen Reedereien. Absolute Korrektheit können wir nicht garantieren. Verbindliche Informationen zu diesem Thema holen Sie bitte vor Buchung beziehungsweise Reiseantritt direkt beim Reiseveranstalter ein.

„up to date“, „vaccinated“ oder „geimpft“?

Die CDC in den USA hat bezüglich des Impfschutzes den Begriff „up to date“ etabliert. Wer mit seinen Impfungen „up to date“ ist, genießt dort erleichterte Regeln im Vergleich zum Status „vaccinated“, der lediglich die Grundimpfung bezeichnet. Der Begriff „up to date“ bezeichnet den Impfstatus, der aktuell von der CDC als Standard betrachtet wird - für Erwachsene also inzwischen inklusive Booster.

In der Europäischen Union gibt es eine ähnliche Regelung, ohne dass dafür ein eigener Begriff geprägt wurde, sodass es leicht zu Verwirrungen kommen kann. In der EU gelten Personen als „geimpft“, wenn die Grundimpfung nicht länger als 270 Tage alt ist. Danach gilt man nur dann weiter als geimpft, wenn man auch einen Booster bekommen hat. Andere Regeln gelten für Kinder, je nach Alter.

Anfänglich hatten sich europäische Kreuzfahrt-Reedereien mit der Einführung von Impfpflichten zurückgehalten (außer in Großbritannien), wohingegen Crew zumeist bereits geimpft ist. Im Herbst 2021 kristallisierte sich allerdings heraus, dass insbesondere in den USA und bei US-Reedereien eine vollständige Impfung bei den meisten Reedereien verpflichtend sein werden oder bereits sind.

Einen Sonderweg ging lange Zeit MSC Cruises, ab Winter 2021/22 gilt aber auch hier eine weitgehende Impfpflicht, außer im Mittelmeer. Bislang galt dort eine Impfpflicht nur für UK-Abfahrten. Auch AIDA und TUI Cruises, die aufgrund niedrigerer Impfquote in Deutschland mit allgemeinem Impfpflichten gezögert hatten, verlangen nun nahezu durchweg eine vollständige Impfung von ihren Passagieren.

Als „geimpft“ betrachten Reedereien typischerweise Passagiere, die vollen Impfschutz haben, bei den meisten Impfstoffen also zwei Impfdosen. Zudem muss die letzte Impfung mindestens ein oder zwei Wochen vor Reisebeginn verabreicht worden sein. Akzeptiert werden typischerweise alle Impfstoffe, die von der WHO anerkannt sind. Im Detail kann das aber von Reederei zu Reederei etwas variieren. Neu sind erste Indizien, dass bald eine Pflicht zur Booster-Impfung hinzukommen könnte.

Welche Impfstoffe werden akzeptiert?

Nicht ganz einheitlich ist bei den Reedereien geregelt, welche Impfstoffe sie akzeptieren. **Hier ist ein Blick in die genauen Regeln der jeweiligen Rederei unerlässlich und im Zweifel sollte man nachfragen.** Typischerweise werden zwar alle von der Weltgesundheitsorganisation (WHO), U.S. Food and Drug Administration (FDA) und European Medicines Agency (EMA) zugelassenen Impfstoffe akzeptiert, aber es gibt dennoch Unterschiede.

Insbesondere bei sogenannten **Kreuzimpfungen**, bei denen die erste und zweite Dosis von verschiedenen Impfstoff-Herstellern stammt, warne die Regelungen lange sehr unterschiedlich. Denn formell zugelassen sind Kreuzimpfungen bislang nicht (Stand: Anfang Dezember 2021). Viele Länder wie Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und auch Kanada setzen Kreuzimpfungen dennoch ein. Siehe auch unser Beitrag **„Kreuzimpfung Astra-Zeneca plus Biontech/Moderna von einigen Kreuzfahrt-Reedereien nicht akzeptiert“**. Einfacher wurde die Situation für Kreuzgeimpfte, seit die USA Kreuzimpfungen

grundsätzlich akzeptieren, auch wenn sie in den USA selbst nicht als Impfschema zugelassen sind.

AIDA und TUI Cruises mit weitreichender Impfpflicht

Hinweis: Das folgende Kapitel haben wir aus chronistischen Gründen nicht gelöscht, die Informationen sind aber für die aktuelle Situation nicht mehr relevant.

Update: AIDA und TUI Cruises verlangen seit Herbst 2021 von weitgehend allen Passagieren und auf fast allen Schiffen den Nachweis einer vollständigen Impfung. Die Reedereien veröffentlichen inzwischen jeweils eine übersichtliche Tabelle, welche Test- und Impf-Anforderungen in den jeweiligen Fahrgebieten gestellt werden.

In Europa wurde eine Impfpflicht – außer bei der britischen Saga Cruises – im Frühjahr 2021 noch nicht ernsthaft in Erwägung gezogen. Die Infektionsschutzkonzepte beispielsweise von Costa, MSC, TUI Cruises, Hapag-Lloyd Cruises oder AIDA insbesondere mit Corona-Tests und Abstandregeln hatten sich seit Sommer 2020 bewährt. Impfungen spielen im Sommer 2021 nun aber eine immer wichtigere Rolle sowohl als Alternative oder Ergänzung zum Coronatest. Die meisten US-Reedereien verlangen von Anfang an auch für ihre Europa-Reisen einen vollständigen Impfschutz, teils mit Ausnahmen für Kinder und Jugendliche.

Mit zunehmend hoher Impfquote in Deutschland zeigt sich auch, dass die deutschen Reedereien ihre frühere Strategie verändern und zu einer Impfpflicht tendieren. Zumindest auf einigen Schiffen oder Routen haben alle Reedereien inzwischen eine Impfpflicht, die Aussagen noch aus dem Frühjahr haben sich damit überholt:

AIDA-Sprecher Hansjörg Kunze sagt dazu noch Anfang Februar 2021 gegenüber *cruisetricks.de*: „Die neuen Impfstoffe sind ein wichtiger Durchbruch für uns alle. Ein möglicher Impfnachweis ist für uns im Moment aber kein Thema. Gemeinsam mit medizinischen Experten überprüfen wir ständig die aktuellen Entwicklungen in der COVID-19-Prävention und werden unsere Protokolle, falls notwendig, anpassen.“

Auch die Position von **TUI Cruises** war - Stand Mitte Februar - noch klar: „Teil unseres Hygienekonzepts, mit dem wir seit Juli 2020 erfolgreich wieder fahren, ist der verpflichtende Covid-19-Test für alle Gäste vor der Reise. Dies gilt zunächst weiterhin unabhängig von einer möglichen Impfung. Wir verfolgen die Entwicklung der Impfkampagne der Bundesregierung und deren Bewertung durch das RKI. Sofern bestätigt ist, dass geimpfte Personen nicht infektiös sind, können, diese von einem verpflichtenden Test vor der Reise befreit werden. Es wird keine Regelung geben, wonach wir nicht-immune Kunden von Reisen ausschließen. Auch die weiteren Maßnahmen des Hygienekonzepts werden bis auf Weiteres für alle Gäste gleichermaßen gelten.“

Ähnlich äußert sich, ebenfalls Anfang Februar, der Deutschland-Direktor des Kreuzfahrt-Branchenverbandes **Clia**, Helge Grammerstorf: „Es ist wichtig zu beachten, dass die Einführung von Impfstoffen in der ganzen Welt einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Impfung sollte neben den Testsystemen bestehen und als schrittweise Ergänzung der bereits existierenden und funktionierenden Gesundheitsprotokolle und Verfahren mit einfließen, wird diese aber auf absehbare Zeit nicht ersetzen.“

Sowohl AIDA als auch TUI Cruises verlangten bald darauf aber zumindest teilweise eine Impfung für erwachsene Passagiere, weil die Destination das erfordert (Norwegen) oder weil

mit geimpften Passagieren weniger Corona-Beschränkungen nötig sind und vor allem individuelle Landgänge erlaubt sind (Griechenland) - zumal inzwischen ohnehin die deutliche Mehrzahl der Passagiere geimpft.

AIDA verschiebt Kreuzfahrtstart 2021: Kanaren mit der AIDAPERLA ab 20. März

16. Februar 2021 | zuletzt aktualisiert: 17. Februar 2021

Am 20. März 2021 will AIDA mit der AIDAPERLA auf den Kanarischen Inseln in die Kreuzfahrtsaison 2021 starten. Zuvor war der 6. März als Starttermin avisiert worden. Die Reisen bis einschließlich 19. März wurden nun jedoch abgesagt.

Die AIDAPERLA wird als erstes Schiff von AIDA Cruises im neuen Jahr wieder in See stechen. Als Fahrtgebiet sind die Kanarischen Inseln vorgesehen. Dort sollte eigentlich neben der AIDAPERLA auch die AIDAMAR vom 6. März an wieder fahren. In Italien wollte die Rostocker Reederei zu diesem Termin auch die AIDABLU wieder in Dienst stellen.

Die bis in den März hinein verlängerten Lockdown-Regeln in Deutschland haben AIDA Cruises dazu bewegt, den Start nach hinten zu schieben. Die von den Absagen betroffenen Passagiere will AIDA sofort informieren und „attraktive Umbuchungsoptionen“ anbieten. Daneben bietet AIDA bei Neubuchungen von Kreuzfahrten derzeit im Rahmen des „AIDA Versprechens“ unter anderem kostenlose Umbuchungsmöglichkeiten für Abfahrten bis Oktober 2021, um den Passagieren mehr Flexibilität während der anhaltenden Corona-Pandemie zu geben.

Auch AIDAS Schwesterreederei Costa hat den Start in die 2021er-Kreuzfahrtsaison weiter nach hinten geschoben. Sie startet nun am 27. März mit der Costa Smeralda und am 2. Mai mit der Costa Luminosa wieder im Mittelmeer. Ab Mai sollen auch wieder Häfen außerhalb Italiens angelaufen werden: Marseille, Palma de Mallorca und Barcelona von der Costa Smeralda sowie Häfen in Kroatien und Griechenland von der Costa Luminosa. Eigentlich sollte die Costa Smeralda ab 13. März wieder fahren, nachdem zuvor bereits Reisen vom 1. Februar bis 12. März aufgrund der strikten Corona-Regeln in Italien abgesagt worden waren. Die IT-Probleme bei Costa sind inzwischen zumindest teilweise behoben, Neubuchungen sind wieder möglich.

AIDA hatte beim Neustart schon mehrfach Pech und musste geplante Kreuzfahrten jeweils kurz vor oder nach dem Neustart wieder absagen. Und sogar einen Hacker-Angriff musste die Reederei verkraften, der auch die angesprochenen IT-Probleme bei Costa verursacht hat.

Mehr Glück hatte bislang TUI Cruises, die beispielsweise auf den Kanarischen Inseln durchgehend seit Anfang November 2020 unterwegs ist. Auch Hapag-Lloyd Cruises hat auf den Kanaren bereits seit November Kreuzfahrten durchgeführt, jetzt im März allerdings einige Reisen abgesagt. Auch MSC Cruises fährt wieder: Die MSC Grandiosa ist seit 24. Januar auf ihrer Italien-Malta-Route unterwegs.

Costa plant im Mai wieder mit Spanien, Frankreich, Kroatien und Griechenland

17. Februar 2021

Costa verschiebt den Start in die Saison 2021 auf den 27. März mit der Costa Smeralda und auf den 2. Mai mit der Costa Luminosa. Im Mai sollen dann aber neben italienischen Zielen auch wieder Häfen in Spanien, Frankreich, Kroatien und Griechenland angelaufen werden.

Wie schon ihre deutsche Schwesterreederei AIDA, schiebt auch Costa den Start in die Saison 2021 etwas nach hinten. Sie beginnt nun am 27. März mit der Costa Smeralda im westlichen Mittelmeer und am 2. Mai mit der Costa Luminosa im östlichen Mittelmeer.

Eigentlich sollte die Costa Smeralda ab 13. März wieder fahren, nachdem zuvor bereits Reisen vom 1. Februar bis 12. März aufgrund der strikten Corona-Regeln in Italien abgesagt worden waren. Immerhin sind die von einem schwerwiegenden Hackerangriff ausgelösten IT-Probleme bei Costa inzwischen zumindest teilweise behoben. Neubuchungen von Kreuzfahrten sind wieder möglich.

Die Costa Smeralda nimmt ihre Mittelmeer-Kreuzfahrten am 27. März von Savona wieder auf, zunächst mit Anläufen in den italienischen Häfen Civitavecchia, Neapel, Messina, Cagliari und La Spezia. Von 1. Mai an stehen aber auch wieder Routen mit Häfen in anderen Ländern auf dem Programm, nämlich Marseille, Palma de Mallorca und Barcelona.

Die Costa Luminosa soll am 2. Mai von Triest aus im östlichen Mittelmeer fahren und dabei auch Häfen in Kroatien und Griechenland anlaufen.

Weitere Schiffe will Costa Ende Mai und Anfang Juni wieder auf Kreuzfahrt schicken und dabei die ursprünglich geplanten Reiserouten dieser Schiffe beibehalten. Genauere Details dazu gibt es aktuell noch nicht.

Mit Unterbrechungen ist Costa nach Beginn der Covid-19-Pandemie bereits wieder seit 6. September 2020 aktiv. Die Costa Luminosa hatte bis 7. November Reisen mit italienischen und griechischen Häfen auf dem Programm, musste den Betrieb aber nach dem Griechenland-Lockdown einstellen. Die Costa Smeralda fuhr zwischen 10. Oktober und 20. Dezember 2020 auf einer Route mit italienischen Häfen und stellte den Betrieb vor Weihnachten aufgrund der strikten Corona-Beschränkungen in Italien wieder ein. Die Costa Diadema war Ende September 2020 lediglich kurzzeitig als Vollcharter für einen französischen Reiseveranstalter aktiv.

Drei positive Coronatest-Ergebnisse auf der Mein Schiff 2

27. Februar 2021 | zuletzt aktualisiert: 28. Februar 2021

Erneut wurden auf einem Kreuzfahrtschiff von TUI Cruises auf den Kanaren drei Menschen positiv auf Covid-19 getestet. Zwei Passagiere und ein Crewmitglied sind betroffen, bislang symptomlos. Diese drei sowie 24 als Kontaktgruppe 1 ermittelte Personen stehen nun in einem Hotel auf Gran Canaria unter Quarantäne. Die Testergebnisse der übrigen rund 1.800 Menschen an Bord sind laut TUI Cruises negativ.

Zwei Passagiere sowie ein Crewmitglied wurden kurz vor Ende der Kreuzfahrt der Mein Schiff 2 auf den Kanaren positiv auf Covid-19 getestet. 24 weitere Personen mit negativen Testergebnissen wurden am Freitag, 26. Februar, ebenfalls unter Quarantäne gestellt und in einem Hotel auf Gran Canaria untergebracht.

Laut RTL hätten die näheren Kontakte zu den positiv getesteten Personen auf einem Bus-Landausflug auf Fuerteventura stattgefunden. TUI Cruises sagt dazu jedoch: „Wir können keine Verbindung zwischen dem Infektionsgeschehen der Fälle der letzten Reise und unseren Landausflügen feststellen.“ Landausflüge finden derzeit nur in geschlossenen, geführten Gruppen mit Maskenpflicht und reduzierter Zahl an Personen im Ausflugsbus statt.

Die zehntägige Quarantäne-Unterbringung und Abläufe nach den positiven Testergebnissen entsprechen den Vorgaben der Gesundheitsbehörden auf den Kanarischen Inseln. Vier positive Testergebnisse hatte es auf der Mein Schiff 2 bereits am 5. Februar gegeben. Auch da wurden insgesamt 24 Personen unter Quarantäne gestellt.

Die Kanarischen Inseln gelten laut Robert-Koch-Institut wie die meisten Länder der Welt aktuell als Risikogebiet, seit 21. Februar jedoch nicht mehr als Hochinzidenzgebiet. Zum Stichtag 26. Februar lag die 7-Tages-Inzidenz der Kanarischen Inseln bei 56,33 mit einer Schwankungsbreite bei den von TUI Cruises angelaufenen Inseln von 13,95 auf La Gomera bis 78,71 auf Fuerteventura. An- und Abreise findet zu den Kreuzfahrten auf Gran Canaria statt, wo die 7-Tage-Inzidenz bei 62,15 lag und damit nahezu identisch wie in Deutschland mit 63.

Bislang bewährte Infektionsschutzkonzepte auf Kreuzfahrtschiffen

Insgesamt fährt die Kreuzfahrt mit strikten Infektionsschutz-Konzepten und Coronatests vor sowie teils auch während der Kreuzfahrten recht gut bereits seit Juli 2020 wieder. Lediglich etwas mehr als 100 positive Fälle sind seitdem weltweit bei rund 300.000 Passagieren bekannt geworden, davon allein etwa ein Drittel bei zwei Vorfällen, die auf grobe Fehler der jeweiligen Reederei zurückzuführen sind. Ansonsten fielen Coronatests je betroffener Kreuzfahrt während der Reise nur zwischen einem und acht Passagieren positiv aus.

TUI Cruises schon seit Juli 2020 mit mehreren Schiffen wieder aktiv

Die Mein Schiff 2 fährt auf den Kanaren seit 6. November 2020 und war seit 24. Juli ab Hamburg im Einsatz.

Die Mein Schiff 1 kam am 17. Dezember ebenfalls auf den Kanaren hinzu, nachdem sie zuvor bereits von Kiel aus aktiv war und wegen des Deutschland-Lockdowns Anfang November pausieren musste. Eine 35tägige Kreuzfahrt der Mein Schiff 1 über Weihnachten von einem deutschen Hafen aus in die Karibik und zurück musste ebenfalls kurzfristig abgesagt werden.

Die Mein Schiff 6 war zwischenzeitlich einen Monat lang vom 13. September bis 15. Oktober 2020 von Kreta aus in Griechenland unterwegs.

Erstmals Coronafälle bei TUI Cruises Anfang Februar

Die ersten bekannten Fälle von positiven Covid-19-Tests seit Wiederaufnahme der Kreuzfahrten von TUI Cruises im vergangenen Sommer hatte es Anfang Februar ebenfalls auf der Mein Schiff 2 gegeben. Bis dahin war TUI Cruises seit Juli 2020 nach eigenen Angaben ohne Coronafälle an Bord gefahren und hat in dieser Zeit rund 60.000 Passagiere befördert.

Vier der rund 1.000 Passagiere der am 5. Februar zu Ende gegangenen Kreuzfahrt der Mein Schiff 2 waren bei dem Schnelltest vor dem Heimflug nach Deutschland positiv auf das Coronavirus getestet worden. Daraufhin wurden sie isoliert und in einem Hotel in Gran Canaria unter Quarantäne gestellt, ebenso neun weitere Passagiere und elf Crewmitglieder, die als direkte Kontaktpersonen der infizierten Passagiere identifiziert wurden.

Nachfolgeinfektionen auf der darauf folgenden Kreuzfahrt der Mein Schiff 2 gab es offenbar nicht. Passagiere und Crew wurden auf dieser Reise dem Vernehmen nach durchgehend negativ getestet.

Praxistest auf der Oasis of the Seas: Keine messbare Aerosol-Übertragung von Kabine zu Kabine über die Klimaanlage

27. Februar 2021

In einem Praxistest an Bord der Oasis of the Seas haben Wissenschaftler der University of Nebraska festgestellt, dass nahezu keine Verbreitung von Aerosolen über die Klimaanlage des Kreuzfahrtschiffs stattfindet, insbesondere nicht zwischen Passagierkabinen. Damit erscheint auch die Ansteckungsgefahr mit Viren wie Sars-Cov-2 über die Klimaanlage äußerst unwahrscheinlich.

Bei den insgesamt neun Untersuchungen an Bord der Oasis of the Seas analysierte die Universität von Nebraska, auf welche Weise sich potenziell Sars-Cov-2 transportierende Aerosole in Innenräumen des Kreuzfahrtschiffs verbreiten und wie lange sie dort verbleiben. Das Ergebnis fiel sehr positiv aus, wie die Royal Caribbean Group unter Hinweis auf die unabhängige Untersuchung meldet und in Kurzfassung als PDF-Dokument bereitstellt.

Die Wissenschaftler fanden demnach bei ihren Studien heraus, dass das Risiko durch Übertragung von Aerosolen zwischen mehreren Räumen an Bord über die Klimaanlage außerordentlich gering bis hin zu nicht nachweisbar sei, sowohl in der Luft als auch auf Oberflächen.

Nach 15 Minuten keine Aerosole mehr nachweisbar

Es sei kein Austausch von Aerosolpartikeln zwischen Räumen beobachtet, die nur durch das Belüftungssystem verbunden sind, etwa bei benachbarten Kabinen. Das deute darauf hin, dass die Wahrscheinlichkeit eines Aerosolaustauschs zwischen benachbarten Räumen tatsächlich sehr unwahrscheinlich sei, schreiben die Wissenschaftler. Eine verbesserte Filterung (auf der Oasis of the Seas: Merv-13-Filter) im Lüftungsweg verringere das Risiko einer Kreuzkontamination der einströmenden Frischluft weiter.

In den öffentlichen Bereichen habe sich das Test-Aerosol erwartungsgemäß zwischen direkt verbundenen Räumen unabhängig von Lüftungsanlagen bewegen. Rauchkontrollsysteme beeinflussten den Transport dort. Aerosol, das in Bereichen freigesetzt wurde, die für die Kontrolle von Tabakrauch ausgestattet sind, wie Spielkasino und Comedy Club, sei weitgehend innerhalb dieser Bereiche geblieben. Dagegen sei Aerosol, das in der Eislaufbahn freigesetzt wurde, wo Rauchen nicht gestattet ist, in den benachbarten Comedy Club weiter gewandert, wahrscheinlich aufgrund des Rauchkontrollsystems in diesem Raum.

Die Diamond Lounge, ein Nichtraucherbereich, der an die Aerosol-Freisetzung im Comedy-Club und in der Eishalle angrenzt und in dem keine Aerosole freigesetzt wurden, zeigte keine Anzeichen von Aerosol oder Oberflächenkontamination. Im Allgemeinen seien die in den öffentlichen Bereichen freigesetzten Partikel nach 15 Minuten nicht mehr nachweisbar gewesen. Die Wissenschaftler führen das auf die Verdünnung der Luft in den großen Räumen zurückzuführen.

Keine Aerosol-Verbreitung von Kabinen zu Kabine

In den Passagierkabinen freigesetzte Aerosole verflüchtigten sich laut der Studie unterschiedlich, je nachdem, ob Balkon- oder Gangtüren geöffnet waren. Das lokale Klimaanlagegebläse jeder Kabine, das mit einem Merv-13-Filter ausgestattet ist, trug wahrscheinlich zur Filterung des Test-Aerosols in der Kabine bei und sei über das hinausgegangen, war die Wissenschaftler allein durch den Frischluftaustausch erwartet hatten.

Am schnellsten verflüchtigten sich die Aerosole in den Passagierkabinen, wenn die Balkontür geöffnet war, was die Wissenschaftler auf die Zufuhr von Außenluft zurückführen. Der langsamste Abbau trat bei geöffneter Gangtür auf.

Klimaanlagen zu Beginn der Pandemie unter Verdacht

Klimaanlagen auf Kreuzfahrtschiffen waren zu Beginn der Corona-Pandemie in den Verdacht geraten, das Virus in den öffentlichen Bereichen sowie in den Kabinen von Passagieren und Crew zu verbreiten. Besonders bei der im Februar 2020 im Hafen von Yokohama für 15 Tage unter Quarantäne gestellten Diamond Princess wurde die Klimaanlage zunächst als wesentlicher Verbreiter der Infektionen vermutet.

Eine Untersuchung des Zusammenhangs zwischen Klimaanlage und Virenverbreitung auf der Diamond Princess aus dem Juli 2020 war zu dem sehr vorsichtig formulierten Ergebnis gekommen, dass die Luftzirkulation der Klimaanlage eine von mehreren möglichen Erklärungen für die Verbreitung von Sars-Cov-2 auf der Diamond Princess gewesen sein könnte. Seitdem haben viele Reedereien bekannt gegeben, ihre Klimaanlagen umgestellt zu haben, sodass nur noch minimal oder gar keine Luft mehr zirkuliere, sondern vollständig Frischluft eingesetzt werde. Auch Luftfilter wie Hepa und Merv-13 oder UV-Licht-Systeme kommen zusätzlich zum Einsatz.

Die Innenräume der Oasis of the Seas werden laut Royal Caribbean Group über die Klimaanlage mit 100 Prozent Frischluft versorgt, die zusätzlich gefiltert wird. Die Luft durchströmt das Schiff in einheitlicher Richtung, sodass die Luft der Innenräume zwischen 15 und 20 Mal pro Stunde ausgetauscht werde, in Kabinen bis zu zwölfmal pro Stunde.

Studie zu Klimaanlage auf der Oasis of the Seas im Rahmen des „Healthy Sail Panel“

Royal Caribbean Group schreibt, dass die Untersuchungen an Bord der Oasis of the Seas im Rahmen der gemeinsam mit Norwegian Cruise Line in Leben gerufenen Expertengruppe, dem „Healthy Sail Panel“ durchgeführt worden seien. Diese Expertengruppe entwickelt für Norwegian Cruise Line und die Royal Caribbean Group wissenschaftsbasierte Empfehlungen für einen möglichst sicheren Kreuzfahrtschiffsbetrieb in Zeiten der Covid-19-Pandemie. Die entwickelten Empfehlungen machen die beiden Kreuzfahrt-Unternehmen öffentlich zugänglich.

Die University of Nebraska Medical Center und das National Strategic Research Institute hatte Test zu den jetzt veröffentlichten Ergebnissen bereits im Juli 2020 mit insgesamt neun verschiedene Szenarien an Bord der Oasis of the Seas durchgeführt, um Luftströmungen sowie die Verbreitung von Viren transportierenden Aerosolen in einer realen Umgebung auf einem Kreuzfahrtschiff zu beobachten. Ziel der Untersuchung war es, eine wissenschaftliche Basis für mögliche Veränderungen in den Klimasystemen von Schiffen zu schaffen, um die Verbreitung von Aerosolen zu minimieren.

Die Untersuchung fand an Bord des Schiffs statt, das zu diesem Zeitpunkt am Kreuzfahrt-Terminal von Miami lag. Es ist unseres Wissens die erste Untersuchung dieser Art an Bord eines Kreuzfahrtschiffs. Über die Verbreitung von Viren und Aerosolen auf Kreuzfahrtschiffen gab es bislang nur Mutmaßungen und Modellrechnungen, aber keinen Praxistest in realer Umgebung.

MSC Seaside fährt ab 1. Mai im westlichen Mittelmeer, viele Reisen im April und Mai abgesagt

1. März 2021

MSC Cruises setzt die MSC Seaside erstmals im Mittelmeer ein: Ab 1. Mai soll sie im westlichen Mittelmeer unterwegs sein und die MSC Grandiosa ergänzen. Parallel sagt MSC aber auch zahlreiche andere Reisen für April und Mai ab.

Zum ersten Mal seit ihrer Indienststellung 2017 wird die MSC Seaside im Mittelmeer fahren. Von 1. Mai an leistet sie der dort bereits aktiven MSC Grandiosa Gesellschaft. Die Fahrtroute der MSC Seaside umfasst in Italien die Häfen Genua und Civitavecchia, die für MSC neuen Häfen Syrakus auf Sizilien und Tarent in Apulien sowie Valletta auf Malta. Das

Kreuzfahrtangebot mit der MSC Grandiosa auf der aktuellen Reiseroute verlängert MSC bis Ende Mai.

Kreuzfahrt-Absagen für April und Mai, Bestätigung für spätere Termine

Parallel hat MSC Cruises allerdings auch zahlreiche im April und Mai Kreuzfahrten abgesagt. Mit Ausnahme der neuen Routen der MSC Grandiosa und MSC Seaside finden alle Kreuzfahrten im westlichen Mittelmeer bis Ende Mai nicht statt. Im östlichen Mittelmeer sind die Reisen bis Ende April betroffen. Zugleich betont MSC aber ausdrücklich, dass die geplanten Kreuzfahrten im westlichen und östlichen Mittelmeer im Juni beziehungsweise Mai wieder regulär aufgenommen werden sollen.

Ohne eine explizite Bestätigung für die Kreuzfahrttermine danach sagt MSC alle Nordeuropa-Kreuzfahrten bis Ende April ab. Karibik-Kreuzfahrten finden vorerst bis Ende Mai nicht statt.

Die Absagen begründet MSC mit der Covid-19-Pandemie und damit verbunden eine verzögerte Wiederverfügbarkeit bestimmter Häfen.

Für alle Kreuzfahrten gelten derzeit die seit August 2020 eingeführten Infektionsschutz-Maßnahmen von MSC. Insbesondere gibt es derzeit keine individuellen Landgänge. Stattdessen bietet die Reederei Gruppen-Ausflüge in abgeschirmten Gruppen – der sogenannten „Bubble“ – an, um sowohl die lokale Bevölkerung als auch die Passagiere vor Sars-Cov-2-Infektionen zu schützen.

England hebt Kreuzfahrtverbot zum 17. Mai 2021 auf

9. März 2021

England hebt das faktisch seit März 2020 geltende Kreuzfahrtverbot zum 17. Mai auf. Dann sind zumindest wieder nationale Kreuzfahrt-Reisen auf den britischen Inseln möglich.

Korrektur: Ursprünglich war in dieser News-Meldung die Rede von Großbritannien, die Öffnung bezieht sich aber vorerst nur auf England. Für Schottland, Wales und Nordirland laufen aber offenbar Verhandlungen.

Die Lockerungen für die Reiseindustrie sind Teil des Corona-Plans der Regierung von Boris Johnson zur schrittweisen Aufhebung des Lockdowns. Danach sollen Reisebeschränkungen nach und nach gelockert werden. Das bestätigte laut Daily Telegraph jetzt der für die Seefahrt zuständige Minister. Ab 17. Mai 2021 sollen Inlandsreisen wieder erlaubt sein.

Internationale Reedereien, die im britischen Markt stark vertreten sind, wie P&O Cruises oder Princess Cruises, hatten ihre Pläne für den Sommer 2021 bereits zuvor deutlich geändert. Sie setzen auf Kreuzfahrten, die von britischen Häfen aus starten und lediglich Ziele in

Großbritannien und Irland anlaufen. Nicht auf den Fahrplänen steht die Insel Guernsey. Dort dürfen Kreuzfahrtschiffe auch für den Rest des Jahres 2021 nicht anlegen.

P&O Cruises kommentierte die Entscheidung für die Reiseerleichterungen ab 17. Mai positiv, erklärte jedoch, dass man für die Vorbereitungen länger brauchen werde und Kreuzfahrten erst einige Wochen nach dem 17. Mai starten würden. Konkrete Termine will die Reederei im Laufe des März bekanntgeben.

Princess Cruises hat Kreuzfahrten der Sky Princess, Regal Princess und Island Princess ab Southampton bis 25. September 2021 abgesagt und will nun exklusiv für britische Passagiere kürzere Reisen mit der Regal Princess und Sky Princess anbieten, die ebenfalls in Laufe des März bekannt gegeben werden sollen.

Cunard Line hat Reisen mit Starttermin vor dem 21. Juni abgesagt und prüft derzeit noch die Möglichkeiten nach den neuen Bestimmungen in UK. Saga Cruises plant den Neustart aktuell ohnehin erst für August und hat bislang keine Routenänderungen für diese Reisen im Nordland und im Mittelmeer vorgenommen.

Marella Cruises und MSC Cruises haben sich ebenfalls positiv zur geplanten Öffnung geäußert und wollen demnächst ihre neue Planung dazu demnächst bekanntgeben.

Riviera Travel nutzt im Juli das Expeditionskreuzfahrtschiff Seaventure, das in Deutschland von Viva Cruises vermarktet wird, für einige UK-Kreuzfahrten. Und Tradewinds Voyages will mit dem neu gebauten Großsegler Golden Horizon vor allem nach Schottland und Irland – vorausgesetzt, das noch für März erwartete Gerichtsurteil im Streit mit Star Clippers über das Schiff durchkreuzt diese Pläne.

Insgesamt könnte die Kreuzfahrt auf einem rein britischen Markt im Sommer 2021 also wieder in nennenswertem Umfang anlaufen. Mit Ausnahme von Saga Cruises, die sich diesbezüglich schon klar geäußert haben, ist noch offen, inwieweit es auf diesen Kreuzfahrten eine Impfpflicht geben wird.

Wer muss in Quarantäne? So funktioniert die Kontakt-Nachverfolgung am Kreuzfahrtschiff

10. März 2021

Coronatests und Gesundheitsprüfungen verhindern idealerweise, dass Covid-19-Infizierte überhaupt an Bord eines Kreuzfahrtschiffs gelangen. Das schafft eine hohe, aber keine absolute Sicherheit. Anders als an Land gibt es auf Kreuzfahrtschiffen jedoch eine präzise und schnelle Nachverfolgung der Kontaktpersonen. Wir haben uns die Grundprinzipien für dieses Contact Tracing und die technische Umsetzung genauer angesehen.

Primäres Ziel an Bord eines Kreuzfahrtschiffs ist es, möglichst wenig Kontakte mit geringem Abstand über längere Zeit oder ohne Maske zuzulassen, die zu Infektionen führen könnten. Viele Maßnahmen, die wir bei den einzelnen Infektionsschutzkonzepten der Reedereien

bereits beschrieben haben (TUI Cruises, MSC, Costa, Hapag-Lloyd Cruises), zielen genau darauf.

Zeigen sich bei Coronatests an Bord dennoch positive Fälle, ist eine effiziente und schnelle Kontakt-Nachverfolgung essenziell, um Ansteckungen an Bord zu verhindern. Der potenziell Infizierte wird sofort isoliert, direkte Kontaktpersonen so schnell wie möglich identifiziert und vorsorglich unter Quarantäne gestellt. Warum ist das nötig und wie funktioniert es in der Praxis?

Ziele der Kontaktermittlung

Ziel der Kontaktermittlung bei positiven Testergebnissen ist es, ...

- Quarantäne-Maßnahmen auf das notwendige Minimum zu reduzieren, damit **möglichst wenige Personen in Quarantäne** müssen,
- **Ansteckung so weit wie möglich einzudämmen** und nach Bekanntwerden einer Infektion weitere Kontakte des positiv Getesteten sowie seiner direkten Kontaktpersonen unterbinden,
- direkte **Kontaktpersonen von positiv Getesteten unter Quarantäne zu stellen** oder ihnen je nach Situation und behördlichen Vorgaben eine sichere Heimreise zu ermöglichen,
- aber auch: **der Öffentlichkeit zu zeigen, dass die Kreuzfahrt über ein solides und funktionierendes Infektionsschutz-Konzept verfügt** und sich Vorkommnissen wie Anfang 2020 etwa auf der Diamond Princess nicht wiederholen werden, als die Kreuzfahrt ebenso wie der Rest der Welt weitgehend unvorbereitet von der Pandemie getroffen wurde.

Ein wichtiger Baustein des Konzepts ist, das Nachverfolgungssystem mit den Behörden der angelaufenen Länder oder Häfen abzustimmen. Denn **letztlich entscheiden die Behörden über Quarantänemaßnahmen**. Nur ein verlässliches Contact Tracing schafft die Sicherheit, dass nicht ein ganzes Schiff wegen unklarer Infektionslage unter Quarantäne gestellt wird.

Welche Informationen sind für das Contact Tracing relevant?

Um das Contact Tracing sinnvoll durchführen zu können, sind vor allem drei Informationen relevant:

- **Welche Personen sind sich für mehr als 10 oder 15 Minuten näher als 1,5 Meter gekommen?** – Bei solchen intensiveren Kontakten nimmt man ein erhöhtes Ansteckungsrisiko an. Lediglich kurze Begegnungen sind für die Kontaktnachverfolgung nicht relevant.
- **Wo fanden die Kontakte statt?** – Kontakte im Restaurant zwischen Kellner und Passagier ohne Maske sind eventuell anders zu beurteilen als Kontakte am Sonnendeck im Freien.
- **Wann fanden die Kontakte jeweils statt?** – Diese Information ist beispielsweise dann wichtig, wenn Kontaktereignisse manuell mit Aufzeichnungen aus der Videoüberwachung abgeglichen werden müssen.

Technische Umsetzung: Ressourcen des jeweiligen Schiffs

Die besondere Herausforderung auf einem Kreuzfahrtschiff ist, wie man diese Daten möglichst präzise erfasst oder ermittelt. Deshalb hängt die praktische Umsetzung des Contact Tracing stark von den technischen Gegebenheiten des jeweiligen Kreuzfahrtschiffs ab.

Einige sehr neue Kreuzfahrtschiffe sind mit Tracking-Technik ausgestattet, die sich mit wenig Aufwand auch zur Erfassung von Bewegungs- und Aufenthaltsdaten der Personen an Bord nutzen lassen. Auf anderen Kreuzfahrtschiffen ist dagegen sehr viel mehr manuelle Datenerfassung nötig. Das ist aufwendig, funktioniert aber den bisherigen Erfahrungen nach ebenfalls gut.

Automatische Erfassung von Bewegungs- und Kontaktinformationen

Einen großen Vorteil haben Reedereien, deren Schiffe bereits über ein umfassendes System zur Überwachung und Verfolgung von Passagieren und Crew verfügen. Auf diesen Vorteil kann MSC Cruises mit dem „MSC for Me“-System auf einigen neuen Schiffen zurückgreifen. Princess Cruises profitiert von der „Ocean Medallion“-Technik. Zahlreiche Schiffe wurden damit bereits aus- oder nachgerüstet. Royal Caribbean International hat vor allem auf den Schiffen der Quantum Class ein „Smart Ship“-System zur Verfügung. Royal Caribbean nutzt dabei auf der Quantum of the Seas in Singapur auch Videoüberwachung mit Gesichts- und Körpererkennung.

Tracking-Armbänder oder Tracking-Token, die alle Passagiere tragen, Smartphone-Apps und auch Scans der Kabinenkarte in Shops, an Bars, in Restaurants oder im Theater liefern auf solchen Schiffen automatisch Daten.

- "MSC for Me"-Armbänder
- Princess Cruises' "Ocean Medallion"
- RCIs "Tracelet" (Bild: Royal Caribbean International)

Ursprünglich haben die Reedereien diese Systeme konzipiert, um an Bord bessere, personalisierte Services anbieten zu können, Abläufe wie den Check-in semi-intelligent zu automatisieren, aber auch zur Verkaufsförderung in Bars und Shops. Mit relativ geringem Aufwand lässt sich diese „Smart Ship“-Technik für das Contact Tracing nutzen.

Was Datenschützer nervös macht, ist für die Kontaktverfolgung in Zeiten von Sars-Cov-2 ein enormer Vorteil. Denn diese Systeme erfassen einfach automatisch, wo sich jeder Passagier, jedes Crewmitglied wie lange aufhält und mit wem sie in dieser Zeit Kontakt haben.

Family-Tracker und Gesichtserkennung zur Kontaktverfolgung

Für das „MSC for Me“-System sind beispielsweise über 3.000 kleine Bluetooth-Beacons am Schiff verteilt. Sie werden auf der MSC Meraviglia, MSC Bellissima, MSC Grandiosa und MSC Virtuosa im Rahmen des „Family & Friends Trackers“ eingesetzt, um Familienangehörige automatisch am Schiff orten zu können. Zusammen mit Ortung per Wlan und GPS, Datenerfassung im Nahbereich mit NFC und mit Gesichtserkennung über die Videoüberwachung am Schiff liegen damit umfassende Daten vor, mit denen sich das Contact Tracing nahezu vollständig automatisch abwickeln lässt.

Dass übrigens die reine Erfassung von Kontakten am Kreuzfahrtschiff nicht ausreicht, wie es etwa die deutsche Corona-Warn-App tut, hatten erste Tests bei Costa im Sommer 2020 gezeigt. Tracking-Armbänder hatten zwar aufgezeichnet, welche Passagiere sich mehr als 15 Minuten näher als 1,5 Meter zueinander aufgehalten haben. Ohne zusätzliche Ortung ist aus diesen Daten aber nicht ablesbar, ob die beiden Personen sich beispielsweise in benachbarten Kabinen aufhielten – getrennt durch eine Stahlwand und damit für die Kontaktverfolgung irrelevant. Die Tücken der Technik können also durchaus im Detail stecken.

Manuelle Datenerfassung für die Kontaktverfolgung

Steht am jeweiligen Kreuzfahrtschiff keine oder nur begrenzte Tracking-Technik zur Verfügung, ist viel Handarbeit gefragt. Die Reedereien lassen sich dabei alle möglichen Tricks einfallen, damit das lückenlos und dennoch effizient klappt.

Zwar werden auch hier einige Daten automatisch erfasst, nämlich Transaktionsdaten etwa beim Scan der Kabinenkarte beim Betreten und Verlassen der Kabine, in einem Bordshop, bei der Bestellung eines Drinks in einer Bar. Weitere Daten liefern zusätzliche Scans der Kabinenkarte etwa im Restaurant, beim Betreten und Verlassen des Fitnessstudios oder Ähnlichem.

Crew-Mitglieder müssen hierbei allerdings zusätzlich die Tischnummer und Sitzanordnung am Restauranttisch oder in der Bar oder des Trainingsgeräts im Fitnessstudio erfassen und die jeweiligen Passagiere beim Verlassen auch wieder ausbuchen.

Unkritisch ist dagegen, dass Bewegungen der Passagiere auf solchen Schiffen nicht erfasst werden können. Denn solange die Passagiere in Bewegung sind, ergeben sich dabei typischerweise keine relevanten Kontakte.

Anspruchsvoll ist die Datenerfassung im Bord-Theater, wo der jeweilige Sitzplatz registriert werden muss. TUI Cruises löst das beispielsweise recht effizient, aber aufwendig über Platzanweiser, die per Funk-Headset Kabinen- und Sitzplatznummer an Kollegen weitergeben, die diese Daten dann elektronisch erfassen. Auf der Costa Deliziosa wurde auf meiner Reise dagegen jeder Passagier am Eingang erfasst und in dieser Reihenfolge dann platziert.

Schwierig ist auch die Kontaktverfolgung bei Landausflügen. Hier muss der Guide zumindest die Sitzplatzverteilung im Bus erfassen und von den Passagieren die Disziplin erwarten, dass sie diesen Platz während des Ausflugs auch nicht wechseln. Stehen dagegen aktive Tracking-Armbänder oder geeignete Smartphone-Apps zur Verfügung, ist selbst während eines Landausflugs die Kontaktermittlung automatisierbar. MSC beispielsweise gibt an, dass die Armbänder während der Ausflüge autonom Kontaktdaten aufzeichnen und bei Betreten des Schiffs automatisch übertragen.

Um zu verifizieren, ob ein aus diesen Daten nicht eindeutig identifizierter Kontakt relevant ist, können gegebenenfalls Videoaufzeichnungen der Überwachungskameras herangezogen werden und auch die betroffene Person befragt werden. Das verzögert gegebenenfalls den Tracing-Prozess, schafft aber Sicherheit.

Detaillierte Datenerfassung und schnelle Auswertung

Bei der Kontakt-Verfolgung auf Kreuzfahrtschiffen erfassen die Reedereien umfassende Bewegungs- und Verhaltensdaten der Passagiere. Allerdings war das auch vor der Covid-19-Pandemie schon so und die Reedereien haben solche „Smart Ship“-Konzepte stetig weiter ausgebaut. In Hinblick auf Datenschutz ist seitens der Passagiere viel Vertrauen gefragt, dass die Reedereien die gesammelten, persönlichen Daten relativ kurz nach der jeweiligen Reise löschen und nicht anderweitig auswerten.

In Coronazeiten hat diese Datenflut aber den entscheidenden Vorteil, dass die Kontakt-Nachverfolgung äußerst schnell möglich ist. Denn anders als an Land liegen alle nötigen Daten am Kreuzfahrtschiff bereits vor und müssen nur automatisiert ausgewertet werden.

Befragung der infizierten Person, Adressermittlung der Kontakte, Nachtelefonieren und Ähnliches entfällt an Bord von Kreuzfahrtschiffen im Wesentlichen. Statt mehrere Tage dauert die Kontaktermittlung an Bord eines Kreuzfahrtschiffs typischerweise weniger als eine Stunde und ist nach den bisherigen Erfahrungen der Reedereien sehr zuverlässig.

Neustart der Kreuzfahrt in den USA hat begonnen

14. März 2021

Kleine Kreuzfahrtschiffe wagen den Neustart in den USA. Die erste Kreuzfahrt von einem US-amerikanischen Hafen seit dem Shutdown aufgrund der Corona-Pandemie hat am 13. März 2021 begonnen. Die Independence von American Cruise Lines ist von Amelia Island in Florida aus mit Passagieren in See gestochen.

American Cruise Lines bietet Flusskreuzfahrten und küstennahe Hochseereisen auf Schiffen unter amerikanischer Flagge an, die nur wenige Passagiere befördern. Deshalb fallen diese Reisen nicht unter das Quasi-Kreuzfahrtverbot „Conditional Sailing Order“ der US-Gesundheitsbehörde CDC. Kreuzfahrten in US-amerikanischen Gewässern mit mehr als 249 Menschen an Bord – Passagiere und Crew – unterliegen dieser strengen Regulierung, während sie für kleinere Schiffe nicht gilt.

Schnelles Ende eines Neustartversuchs im August 2020

Einen ersten Neustart hatte es bereits am 1. August 2020 die Wilderness Adventurer von Uncruise Adventures in Alaska versucht. Ein positiv getesteter Passagier beendete diese Reise allerdings schon am vierten Tag wieder – und damit auch die restliche Alaska-Saison von Uncruise Adventurer. Später stellte sich heraus, dass es sich um ein falsch-positives Testergebnis gehandelt hatte, der Passagier also nicht infiziert war.

Uncruise Adventures macht sich aber Hoffnungen auf die 2021er-Alaska-Saison. Da die Schiffe der kleinen Reederei mit Sitz in Seattle unter amerikanischer Flagge fahren, sind sie nicht abhängig von kanadischen Häfen, die nach aktuellem Stand für das gesamte restliche Jahr gesperrt bleiben.

American Cruise Line schickt die Independence auf Kreuzfahrt

Die erste Kreuzfahrt des 100-Passagiere-Kreuzfahrtschiffs Independence von American Cruise Lines nach dem Corona-Shutdown führt von Florida entlang der Küste zumeist zwischen dem Festland und vorgelagerten Inseln nach Georgia und South Carolina mit Zielhafen Charleston, SC. Die Reederei verlangt von den Passagieren einen negativen PCR-Test, an Bord gilt Maskenpflicht und die Passagierkapazität wird nur bis maximal 75 Prozent ausgenutzt.

Das Flusskreuzfahrtschiff American Jazz von American Cruise Lines soll ebenfalls am 21. März von New Orleans zu ihrer ersten Kreuzfahrt seit dem Shutdown starten.

American Queen Steamboat Company startet am Mississippi River

Aber auch weitere Neustartpläne sollen in den kommenden Tagen und Wochen in den USA umgesetzt werden. Die American Duchess der American Queen Steamboat Company beginnt ihre Flusskreuzfahrten am Mississippi River am 15. März zunächst mit zwei privaten Charter-Kreuzfahrten.

Am 21. März tauft die Reederei die neue American Countess. Sie soll am 28. März erstmals mit zahlenden Gästen auf Flusskreuzfahrt gehen.

Bei American Queen Steamboat Company gilt ab 1. Juli 2021 eine Impfpflicht für Passagiere. Bis dahin sichert die Reederei sich, ihre Passagiere und Crewmitglieder unter anderem mit Coronatests ab.

Asien- und Europa-Neustart erfolgte bereits im Juni und Juli 2020

Mit ihrem Neustart ist die amerikanische Kreuzfahrt nahezu neun Monate später dran als die Redereien in Deutschland und Europa. Schon am 1. Juni 2020 hatten Passagiere auf das Flusskreuzfahrtschiff Nicko Vision in Straubing an der Donau eingeschifft. Als erstes Hochseekreuzfahrtschiff war die Finnmarken von Hurtigruten am 16. Juni in Norwegen gestartet. Nach zahlreichen Corona-Infektionen auf der Roald Amundsen Ende Juli musste Hurtigruten den Betrieb später allerdings wieder komplett einstellen.

Als erstes großes Kreuzfahrtschiff in Europa und weltweit ging die Mein Schiff 2 von TUI Cruises am 24. Juli 2020 ab Hamburg wieder in Betrieb. In Asien ging die Explorer Dream am 26. Juli 2020 in Taiwan wieder in Dienst. Im Sommer und Herbst 2020 waren zeitweise über 15 Hochsee-Kreuzfahrtschiffe in Europa, Asien und Polynesien aktiv sowie viele Flusskreuzfahrtschiffe auf europäischen Flüssen.

P&O Cruises und Princess Cruises starten in Großbritannien ohne Hafenstopps und mit strikter Corona-Impfpflicht

18. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 29. März 2021

Die britische Kreuzfahrtreederei P&O Cruises startet am 27. Juni ab Southampton mit „Cruises to Nowhere“, also ohne Hafenstopps. Princess Cruises geht den gleichen Weg und beginnt am 31. Juli. Als Passagiere sind ausschließlich Briten zugelassen, die zudem eine Corona-Impfung nachweisen müssen. Diese Impfpflicht gilt vorerst für die neu geplanten Sonder-Kreuzfahrten im Sommer 2021 auf zwei Schiffen.

Princess Cruises und P&O Cruises führen zum Neustart die bislang strikteste Corona-Impfpflicht für Kreuzfahrt-Passagiere ein: Die für den Sommer neu aufgelegten P&O-Kreuzfahrten der Britannia ab 27. Juni sowie der Iona ab 7. August 2021 können nur von vollständig Geimpften angetreten werden. Gleiches gilt für die Kreuzfahrten von Princess Cruises mit der Regal Princess ab 31. Juli und der Sky Princess ab 30. August. Das schließt für diese Sommer-Kreuzfahrten von Princess und P&O automatisch auch Kinder aus, für die derzeit kein Impfstoff zur Verfügung steht.

Die Impfpflicht auf Kreuzfahrtschiffen dürfte in Großbritannien auf relativ wenig Widerstand stoßen. Erst kürzlich gab die britische Regierung die Prognose ab, dass alle erwachsenen Briten bis Ende Juli 2021 vollständig geimpft sein könnten. Enttäuschung zeigt sich dagegen bei Familien, die nun zumindest bei Princess Cruises und P&O Cruises im Sommer nicht an Bord gehen können.

Impfpflicht für alle Passagiere, aber nicht für die Crew

Diese strikte Impfpflicht gilt bei P&O Cruises und Princess Cruises vorerst für die Sommer-Kreuzfahrten der Britannia und Iona beziehungsweise Regal und Sky Princess, nach aktuellem Stand aber nicht für die später im Jahr vorgesehenen, regulären Kreuzfahrten. Abstandsregeln und Maskenpflicht wird es aber wohl auch auf den Schiffen geben.

Bei der Crew sprechen Princess Cruises und P&O Cruises aktuell lediglich von Quarantäne vor Dienstantritt sowie regelmäßigen Coronatests. Eine Impfpflicht für die Crew dürfte nach derzeitigem Stand schlicht nicht durchführbar sein. Denn in den Ländern, aus denen die Crew vorwiegend stammt, beispielsweise Indonesien, Indien oder den Philippinen, ist die Impfsituation keineswegs so gut, dass Seeleute sich problemlos impfen lassen können. Und noch steht Impfstoff am freien Markt nicht zur Verfügung, sodass die Reedereien die Crew auch nicht selbst impfen könnten.

Andere Reedereien in Großbritannien teils mit, teils ohne Impfpflicht

Bereits seit längerem hat sich Saga Cruises auf eine Impfpflicht für den Kreuzfahrt-Neustart festgelegt.

Viking plant dagegen vorerst drei Großbritannien-Kreuzfahrten ohne Impfpflicht. Die drei Reisen mit dem Neubau Viking Venus ausschließlich für UK-Bürger ab Portsmouth sollen am 22. und 29. Mai sowie 5. Juni stattfinden.

Fred Olsen Cruise Lines startet ab 5. Juli und bietet teils Kreuzfahrten mit, teils ohne Hafenstopps an. Die Borealis beginnt am 5. Juli ab Liverpool, die Bolette am 16. August ab

Dover. Die Frage einer Impfpflicht lässt Fred Olsen noch offen und will genauere Vorgaben der Behörden abwarten.

MSC Cruises will mit der MSC Virtuosa (statt der ursprünglich geplanten MSC Magnifica) sogar schon am 20. Mai ab Southampton fahren und verlangt dafür keine Impfung. Ungeimpfte müssen aber einen PCR-Test vorweisen und alle Passagiere, auch bereits geimpfte, werden vor der Einschiffung einem Antigen-Schnelltest unterzogen. Zugelassen sind für diese Reisen aber ebenfalls nur britischen Staatsbürger.

Eine Übersicht aller Reedereien, die bereits eine Impfpflicht an Bord ihrer Schiffe angekündigt haben, finden Sie in unserem Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

USA mit, Europa ohne? Diskussion um Impfpflicht in der Kreuzfahrt wird konkreter

19. März 2021

Die Diskussion um eine mögliche Impfpflicht in der Kreuzfahrt nimmt Fahrt auf, seit einige Reedereien von ihren Passagieren demnächst eine Coronaimpfung verlangen. In den USA verdichten sich die Hinweise darauf, dass die Impfung der Schlüssel und der Standard zum Kreuzfahrt-Neustart im Juli 2021 werden könnte.

Viel hat sich verändert, seit Saga Cruises Ende Januar als erste Reederei eine Impfpflicht angekündigt hat – siehe mein Meinungsbeitrag dazu vom 22. Januar: „Mit Corona-Impfung bald wieder auf Kreuzfahrt?“ Eine Pflicht zur Coronaimpfung bei Kreuzfahrtpassagieren ist seitdem zumindest in Teilen der Welt wahrscheinlicher geworden. *Der folgende Beitrag fasst den aktuellen Stand der Diskussion Mitte März 2021 zusammen.*

Die Voraussetzungen könnten bei der Impfpflicht-Diskussion in USA, UK und Kontinentaleuropa kaum unterschiedlicher sein: Während Kreuzfahrten in Europa bereits seit Juli 2020 wieder stattfinden, steht die US-Kreuzfahrt seit Beginn der Pandemie (nahezu) komplett still. Andererseits sind in den USA und UK bereits wesentlich mehr Menschen gegen Sars-Cov-2 geimpft, in einigen US-Bundesländern sind die Impfungen Ende März bereits für alle Bürger ohne Einschränkungen zugänglich. Kontinentaleuropa kommt dagegen beim Impfen nur schleppend voran.

Einige spricht inzwischen dafür, dass es eine Impfpflicht in den USA geben könnte, Europa aber vorerst parallel auf Impfungen und Coronatests setzen wird, Ungeimpfte also weiterhin auf Kreuzfahrt gehen können. Mit Celebrity Cruises und Royal Caribbean International haben inzwischen allerdings die ersten beiden internationalen Reedereien auch für Europa-Abfahrten eine Impfpflicht angekündigt. Fakt ist all das aber noch nicht, sondern lediglich Spekulation auf Basis von Indizien.

Schwierige Voraussetzungen in den USA

Für die USA wichtig zu berücksichtigen: Dort fehlt jede Erfahrung mit Kreuzfahrten in der Pandemie, auch wenn Carnival Corp. und Royal Caribbean Group mit Tochterunternehmen in Europa und Asien einzelne Schiffe in Betrieb haben. Die US-Gesundheitsbehörde CDC nimmt letzteres nicht weiter zur Kenntnis und stellt weiterhin nahezu unerfüllbare, komplizierte Regel für den Neustart am US-Markt auf.

Die rasch voranschreitende Impfkampagne in den USA eröffnen deshalb den augenscheinlich einfachen Ausweg, für Kreuzfahrten eine Impfpflicht einzuführen. Denn das könnte die meisten der komplizierten Infektionsschutz-Aspekte elegant umschiffen, die von der CDC als Blockadeinstrumente benutzt werden. Auch die bislang vorgeschriebenen Testfahrten könnten sich damit erübrigen.

Derweil umgehen Reedereien allerdings vereinzelt bereits die Schwierigkeiten in den USA, indem sie Schiffe auf die Bahamas oder in die Karibik verlegen. Celebrity Cruises startet im Juni mit der Celebrity Millennium in St. Maarten, Royal Caribbean mit der Adventure of the Seas im Juni ab Nassau und auch Crystal Cruises geht im Juni von Nassau sowie Bimini auf den Bahamas wieder auf Reisen.

Uncruise Adventures fährt, wie auch einige andere kleine Reedereien, mit Schiffen, die wegen ihrer geringen Personenzahl an Bord nicht unter die CDC-Regelungen fallen. Um in Alaska in diesem Sommer auch individuelle Landgänge zu ermöglichen, verlangt Uncruise Adventures sowohl einen negativen PCR-Test von allen Passagieren als auch eine Impfung von allen über 18.

Miami Dade County schlägt Pflicht für Coronaimpfung vor

Aufhorchen lässt ein Brief, den Daniella Levine Cava, Mayor Miami Dade County (mit dem weltgrößten Kreuzfahrthafen, Miami), am 17. März 2021 an die Direktorin der US-Gesundheitsbehörde CDC, Rochelle P. Walensky, schrieb. Der Brief ist ein freundlicher, aber auch deutlicher Appell an die CDC, beim Neustart der Kreuzfahrt in den USA endlich Nägel mit Köpfen zu machen.

Daniella Levine Cava legt der CDC darin sehr deutlich nahe, Kreuzfahrten in US-Gewässern unter der Maßgabe einer Impfpflicht ab Juli 2021 wieder freizugeben: „*Während die nationale Impfkampagne immer schneller läuft (...), ist Miami-Dade County bereit, mit Ihnen zusammenzuarbeiten, um einen Plan zur sicheren Wiedereröffnung der Kreuzfahrtindustrie zu erstellen. (...) Die CDC könnte eine ähnliche Richtlinie herausgeben, wie sie Länder wie Israel aufgestellt haben – die Wiedereröffnung der Kreuzfahrt nur für geimpfte Passagiere und die Forderung, dass alle Besatzungsmitglieder und Hafenangestellten geimpft sein müssen, um die öffentliche Gesundheit zu gewährleisten.*“

Das Datum im Juli nimmt Bezug auf Präsident Joe Bidens Ankündigung zu ersten Lockerungen im Reiseverkehr schon für Mai und deutlicher Öffnung zum amerikanischen Nationalfeiertag am 4. Juli angesichts der dann voraussichtlich schon sehr hohen Impfquote in den USA.

Kürzlich hatte auch Luis Sola, Chef der Federal Maritime Commission (FMC), darauf gedrängt, Seeleute und Hafenarbeiter so schnell wie möglich zu impfen und Kreuzfahrten mit geimpften Passagieren wieder zuzulassen. Er betonte, ebenso wie Daniella Levine Cava, die wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzfahrt. Die FMC ist eine US-Bundesbehörde zur Regulierung der Seefahrt,

Erfahrung mit Infektionsschutzkonzepten in Europa

In Europa ist die Situation dagegen eine ganz andere. Einerseits schreiten die Impfungen – mit Ausnahme von Großbritannien – nur schleppend voran. Andererseits sind die Infektionsschutzkonzepte der Reedereien nach dem Neustart im Juli 2020 schon seit vielen Monaten selbst zu Hochinzidenzzeiten erprobt und auch von den Behörden als funktionsfähig akzeptiert.

Während die Impfungen in den USA also essenziell für den Neustart sein könnten, fehlt dieser Druck in Europa, weil es eben erwiesenermaßen auch ohne Impfpflicht geht. *Update:* Royal Caribbean International und Celebrity Cruises setzten allerdings offenbar auf einheitliche Regeln flottenweit: Auch die beiden Schiffe, die nach aktuellem Stand (25. März 2021) den Neustart im Mittelmeer vollziehen sollen, werden eine Impfpflicht haben.

Doppelte Absicherung bei MSC Cruises in UK als Vorbild?

Richtungsweisend für die Übergangsphase in Europa, bis jeder die Chance auf eine Impfung bekommt, könnte das Vorgehen von MSC Cruises für die ab 20. Mai für Großbritannien geplanten Kreuzfahrten mit der MSC Magnifica ab Southampton sein. Während Cunard Line, Princess Cruises, P&O Cruises beschlossen haben, für die UK-Reisen in diesem Sommer ausschließlich geimpfte Passagiere an Bord zu lassen, und damit insbesondere Kinder komplett auszuschließen, setzt MSC Cruises auf eine Kombi-Strategie: Passagiere müssen entweder eine Corona-Impfung nachweisen oder einen PCR-Test vorlegen, der nicht älter als 72 Stunden ist. Zusätzlich, und das ist das neue und interessante, nimmt MSC bei der Einschiffung von ausnahmslos allen Passagieren einen Antigen-Schnelltest.

Diese doppelte Absicherung zieht eine zusätzliche Ebene im Infektionsschutzkonzept ein und löst elegant zwei derzeit noch offene Fragen: Inwieweit können Geimpfte das Virus dennoch an andere – etwa an nicht geimpfte Crew und andere Passagiere – weitergeben? Und wie fälschungssicher sind die aktuell verfügbaren Impfnachweise, solange es den angestrebten EU-Impfpass noch nicht gibt?

Um Infektionen an Bord und damit verbundene Negativschlagzeilen und Rückschläge zu vermeiden, sind Reedereien ohne Impfpflicht gut beraten, diesem doppelten Sicherungskonzept zu folgen und zum klar kommunizierten Standard zu machen.

Wie also sollen sich Reedereien entscheiden?

Vier Faktoren spielen dabei eine Rolle:

- behördliche Vorgaben
- Zahl der potenziellen Kunden, also die Impfquote in den Quellmärkten
- Verfügbarkeit von geimpfter Crew, falls die Impfpflicht auch für Crew gilt
- Akzeptanz beim Stammpublikum und Image-Fragen

Würde eine Impfpflicht den potenziellen Kundenkreis zu weit einschränken, wären Kreuzfahrten wirtschaftlich nicht durchführbar und auch dann nicht sehr sinnvoll, wenn Behörden eine Impfpflicht vorschreiben würden. Noch offen ist, ob es zunehmend nationale oder regionale Impfpflichten für Landgänge in angelaufenen Häfen geben könnte. Solche Situationen deuten sich in Zusammenhang bei den Reisen der Odyssey of the Seas ab Israel

an. Ein klares Bild zeichnet sich da aber noch nicht ab und viele Regionen sind dringend auf mehr Tourismus angewiesen.

Kritischer ist die Frage, inwieweit eine Reederei ihr Publikum verärgern und für die Zukunft verprellen will, wenn eine Impfpflicht zu einer Zweiklassengesellschaft führt und Reisewillige mangels Impfung ausschließt. Cunard Line, P&O Cruises und Princess Cruises müssen sich da gerade Kritik von Familien anhören, die nicht mit ihren Kindern reisen können, weil es für sie schlicht noch keinen zugelassenen Impfstoff gibt. Die Unternehmen haben sich dennoch für eine Impfpflicht für die Sommer-Kreuzfahrten entschieden.

Kritisch für das Image einer Reederei wäre eine Impfpflicht insbesondere dann, wenn im jeweiligen Quellmarkt noch nicht jeder zumindest die theoretische Chance auf eine Impfung hatte, also von der Kreuzfahrt ausgeschlossen bleibt, weil er schlicht keine Impfung bekommen kann. Das wird in der Diskussion weitgehend als Diskriminierung empfunden und verprellt Kunden nachhaltig.

Einige Reedereien haben sich schon entschieden ...

Einige Hochsee-Reedereien haben bereits eine Impfpflicht angekündigt, darunter Crystal Cruises, Saga Cruises und Virgin Voyages; Cunard Line, Princess Cruises und P&O Cruises für die Sommerabfahrten in UK; Royal Caribbean für die Odyssey of the Seas ab Israel sowie zwei Schiffe in der Karibik und eines im Mittelmeer und Celebrity Cruises für je ein Schiff in der Karibik sowie im Mittelmeer; Victory Cruise Line (ab 1. Juli). Die meisten zögern Mitte März mit einer Entscheidung für oder gegen eine Corona-Impfpflicht aber noch beziehungsweise beziehen die Impfpflicht lediglich auf bestimmte Schiffe und Reisen, die bereits früh wieder starten. Eine ständig aktualisierte Liste der Reedereien, die eine Impfung verlangen, finden Sie in unserem Beitrag „[Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung](#)“.

Große, deutsche Reedereien wie insbesondere AIDA und TUI Cruises, aber etwa auch Costa werden sich daher in absehbarer Zeit keine Impfpflicht leisten können und haben auch schon deutlich gemacht, dass das derzeit für sie kein Thema sei.

Auch internationale Reedereien mit Schiffen in Basishafen außerhalb der USA und der Karibik mit USA als Hauptmarkt, die Passagiere aus verschiedenen Quellmärkten brauchen, würden sich schwertun und vor allem auch treue Kunden verlieren, wenn sie Ungeimpfte vorerst ausschließen würden. Update: Royal Caribbean International und Celebrity Cruises versuchen ihr Glück dennoch mit einer Impfpflicht.

MSC hat daher ebenso wenig eine Impfung ins Gespräch gebracht wie beispielsweise Celestyal Cruises, die ab Ende Juni explizit mit internationalem Publikum und auf Basis von Coronatests fahren wollen. Costa plant zum aktuellen Zeitpunkt explizit keine Impfpflicht.

Missverständnisse beim digitalen EU-Impfpass

Für Verwirrung und Missverständnisse sorgt derzeit der geplante EU-Impfpass. Auch wenn er keinen konkreten Kreuzfahrt-Bezug hat, sei er deshalb an dieser Stelle erwähnt. Die EU-Kommission will mit dem EU-Impfpass eine einheitliche und fälschungssichere Möglichkeit schaffen, eine Impfung, negative PCR- und Antigen-Coronatests sowie eine durchlaufene

Covid-19-Erkrankung nachweisen zu können. Die Einführung ist – ambitioniert – für 1. Juni 2021 angestrebt.

In der Kreuzfahrt könnte dieser digitale Nachweis durchaus nützlich sein und Prozesse vereinfachen. Denn bislang ist alles andere als klar, wie man eine verlangte Impfung verlässlich nachweisen kann, sodass sie auch überall anerkannt wird. Noch komplizierter könnte es sein zu beweisen, dass man die Erkrankung hinter sich hat und über Antikörper verfügt, abhängig davon, wie lange diese Erkrankung zurückliegt. Und auch für die einheitliche Erfassung der Daten zu negativen Testergebnissen könnte dieser EU-Ausweis wesentliche Vorteile bieten.

So hätten Reisende in Europa kein Risiko mehr, dass ein vom Testzentrum ausgestellter Nachweis womöglich nicht den Anforderungen einer Behörde oder einer Reederei entspricht, weil er irgendeine Formalie nicht erfüllt. Immer wieder kommt es derzeit beispielsweise vor, dass Testergebnisse nur eine Identifikationsnummer, nicht aber Namen und Geburtsdatum des Getesteten erhalten. Solche Probleme könnte der EU-Impfpass aus der Welt schaffen, der eben sehr viel mehr ist als nur ein Impfnachweis – wenn er denn in der geplanten Form kommt, denn unter anderem könnten Datenschutzbedenken da Projekt ausbremsen.

Karibik-Neustart mit Impfpflicht: Celebrity Millennium im Juni 2021 ab St. Maarten

19. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 25. März 2021

Celebrity Cruises will ab 5. Juni 2021 wieder fahren. Die Celebrity Millennium soll dann von St. Maarten aus auf zwei jeweils siebentägigen Routen in der Karibik fahren. Für die Reisen gilt eine Impfpflicht für Passagiere über 18 Jahren. *Update:* Am 19. Juni 2021 soll außerdem die Celebrity Apex im Mittelmeer mit Basishafen Piräus in Dienst gehen.

Nach Crystal Cruises hat nun auch Celebrity Cruises den Neustart für Juni angekündigt und meidet dabei US-amerikanische Häfen. Die Celebrity Millennium wird ihren Basishafen ab 5. Juni in St. Maarten auf den Niederländischen Antillen haben. Von dort aus fährt sie eine siebentägige Route mit Hafenstopps in Aruba, Curacao und Barbados sowie eine zweite siebentägige Route mit Stopps in Tortola, St. Lucia und Barbados.

Laut Celebrity Cruises wird die Celebrity Millennium über eine komplett geimpfte Crew verfügen. Und auch die Passagiere im Alter über 18 Jahren müssen eine Corona-Impfung nachweisen. Jüngere Passagiere benötigen ein negatives PCR-Testergebnis, das nicht älter als 72 Stunden sein darf. Eine Beschränkung auf bestimmte Nationalitäten gibt es für die Reisen der Celebrity Millennium nicht.

Nicht ganz klar ist nach der Pressemitteilung, inwieweit individuelle Landausflüge möglich sind (*wir ergänzen an dieser Stelle, sobald wir dazu eine klare Aussage von Celebrity Cruises bekommen*). Die Formulierungen der Pressemitteilungen klingen so, als seien Landausflüge nur in geführten Gruppen oder über die Reederei gebuchte Individualausflüge mit Guide möglich sein, aber nicht gänzlich individuell. Dieses „Bubble“-Konzept zur Vermeidung von Infektionen an Land beziehungsweise der lokalen Bevölkerung setzen die in Europa aktiven

Reederei bereits seit Sommer 2020 ein. In einer Videokonferenz mit amerikanischen Reisebüros soll Celebrity Cruises aber von freien Landgängen gesprochen haben.

Neustart außerhalb der USA umgeht Blockadehaltung der Gesundheitsbehörde CDC

Celebrity Cruises zieht damit die Konsequenzen aus der Blockadehaltung der US-Gesundheitsbehörde CDC, die den übermäßig strikten Regel der Conditional Sailing Order den Kreuzfahrt-Neustart seit Monaten faktisch blockiert.

Nun profitieren zusehends Karibik-Häfen von der Blockade in den USA, weil Reedereien den Basishafen für Kreuzfahrtschiffe für Karibik-Kreuzfahrten dorthin verlegen und US-Häfen meiden. „Dass Celebrity Cruises hier einen Basishafen hat, wird dazu beitragen, unsere Wirtschaft wieder in Schwung zu bringen und den Menschen hier eine neue Chance zu geben“, sagte die Tourismusministerin von St. Maarten, Ludmila de Weever, in einem Statement.

Bereits vor einer Woche hatte Crystal Cruises bekannt gegeben, mit der Crystal Serenity vom 3. Juli an von Nassau und Bimini auf den Bahamas zu fahren. Auch Crystal Cruises verlangt von den Passagieren eine Impfung gegen Sars-Cov-2. Immer mehr Reedereien führen inzwischen eine Impfpflicht für den Neustart nach dem Stillstand in der Corona-Pandemie ein. Einen Überblick dazu finden Sie in unserem Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Celebritys Schwesterreederei Royal Caribbean International plant ab November 2021 Karibik-Kreuzfahrten mit der Grandeur of the Seas von Barbados aus. Zu diesem Zeitpunkt dürften zwar die Beschränkungen in den USA nicht mehr in der heutigen Form gelten. Dennoch ist die Positionierung des Schiffs dort ein deutliches Signal, denn von Barbados aus führt Royal Caribbean zum ersten Mal überhaupt

Royal Caribbean startet mit der Adventure of the Seas am 12. Juni in Nassau

19. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 25. März 2021

Royal Caribbean International startet im Juni 2021 mit Karibik-Kreuzfahrten genau wie Schwesterreederei Celebrity Cruises vorerst von einem Hafen außerhalb der USA. Ab 12. Juni soll die Adventure of the Seas von Nassau auf den Bahamas aus erstmals wieder mit geimpften Passagieren in See stehen.

Update: Die Vision of the Seas soll ab 28. Juni von den Bermudas aus starten. Die Jewel of the Seas geht am 10. Juli 2021 von Limassol auf Zypern wieder auf Kreuzfahrt.

Royal Caribbean International akzeptiert für die Kreuzfahrten der Adventure of the Seas und der Vision of the Seas ausschließlich Passagiere mit Sars-Cov-2-Impfung. Ausnahme sind lediglich Passagiere unter 18 Jahren, die stattdessen einen negativen PCR-Test vorlegen

müssen, der nicht älter als 72 Stunden sein darf. Die Crew soll vollständig geimpft sein, wenn das Schiff in Nassau zum ersten Mal ablegt.

Die Sieben-Nächte-Kreuzfahrten der Adventure of the Seas fährt von Nassau, Bahamas, nach Grand Bahamas sowie Cozumel in Mexiko und verbringt zum ersten Mal auf einer Fahrtroute von Royal Caribbean gleich zwei Tage auf der Privatinsel Coco Cay. Die Reiset termine beginnen am 12. Juni und reichen vorerst bis in den August 2021.

Die Vision of the Seas fährt von den Bermudas aus ebenfalls eine Sieben-Nächte-Route mit drei Seetagen, zwei Nächten in Royal Naal Dockyard auf den Bermudas und einem Stopp auf der Privatinsel Coco Cay auf den Bahamas. Geplant sind diese Reisen aktuell von 26. Juni bis 28. August 2021.

Während sich die Passagiere auf der Privatinsel Coco Cay frei bewegen können, sollen Landgänge auf Grand Bahamas und Cozumel (und mutmaßlich auf den Bermudas) nur nach dem in Europa bereits bewährten "Bubble"-Konzept in organisierten Gruppenausflügen möglich sein.

Michael Bayley, Präsident und CEO von Royal Caribbean International, kommentiert: „Die Impfstoffe sind ganz klar ein Wendepunkt für uns alle. Da die Zahl der Impfungen und ihre Auswirkungen schnell ansteigen, glauben wir, dass es die richtige Entscheidung ist, mit Kreuzfahrten für geimpfte erwachsene Gäste und Crewmitglieder zu beginnen. Wir gehen davon aus, dass sich diese Anforderung und andere Maßnahmen im Laufe der Zeit sicherlich weiterentwickeln werden.“

Sehr positiv äußert sich auch der Premierminister der Bahamas, Hubert A. Minnis: „Dies ist wirklich ein Neubeginn für unseren Tourismus. Er wird viele kleine und mittelständische Unternehmen, Reiseveranstalter, Taxifahrer, Restaurants und Einzelhändler dazu inspirieren, sich auf bessere Tage vorzubereiten, die besten, die wir je hatten.“

Der Druck auf die US-Gesundheitsbehörde CDC steigt damit weiter, Kreuzfahrten auch von US-Häfen wieder sinnvoll zu ermöglichen. Zuletzt hatte die CDC den Neustart seit vielen Monaten hinausgezögert, extrem strikte Regeln definiert und kaum Details zur praktischen Umsetzung geliefert. In der Konsequenz weichen jetzt immer mehr Reedereien für ihren Neustart nach dem Pandemie-Shutdown auf Häfen in der Karibik oder auf den Bahamas aus, um sich dem Einfluss der CDC zu entziehen, wie beispielsweise auch Celebrity Cruises mit der Celebrity Millennium ab St. Maarten. In den USA gehen dadurch Arbeitsplätze und hohe Umsätze für lokale Unternehmen verloren.

AIDA schafft den Neustart mit der AIDAPERLA auf den Kanaren

21. März 2021

AIDA ist wieder im Geschäft: Mit der AIDAPERLA ist seit 20. März 2021 ein AIDA-Schiff mit Passagieren mit Basishafen Gran Canaria auf Kanaren-Kreuzfahrt. Der erste Neustartversuch

im Oktober 2020 mit der AIDAblu in Italien war nach nur zwei Wochen wieder zu Ende gewesen und auch im Dezember 2020 waren zwei AIDA-Schiffe kurz kurzzeitig aktiv.

Eigentlich sollten die AIDAperla und die AIDamar schon am 6. März neu starten, ebenso die AIDAblu in Italien, doch die Verlängerung des Deutschland-Lockdowns verhinderte das. Nun beginnt die Rostocker Reederei erst einmal vorsichtig nur mit einem Schiff, der AIDAperla auf den Kanaren.

Die AIDAperla startet zu ihrer siebentägigen Route jeweils samstags in Gran Canaria. Auf den Kanaren-Kreuzfahrten der AIDAperla werden die Inseln Gran Canaria, La Palma, Teneriffa (zwei Tage), Fuerteventura und Lanzarote angelaufen. Voraussetzung für die Teilnahme an diesen Kreuzfahrten ist ein negativer PCR-Test.

AIDA-Neustartversuche: Eine regelrechte Pechsträhne

Die Neustart-Versuche von AIDA waren von unglücklichen Zufällen und viel Pech begleitet. Aus dem zunächst geplanten Neustart mit der AIDAperla am 5. August wurde nichts, weil der Flaggenstaat Italien keine Zustimmung erteilte, während TUI Cruises mit maltesische Flagge bereits seit 24. Juli ab Hamburg fahren konnte.

Für den neuen Termin 15. August kam das Okay aus Italien dann so spät, dass AIDA mehr Zeit für die Umsetzung der Vorgaben brauchte und den Start erneut verschieben musste: auf 6. September mit der AIDAblu ab Kiel und 12. September mit der AIDAperla ab Hamburg. Aber auch daraus wurde nichts.

AIDAblu, AIDAperla und AIDamar kurzzeitig im Einsatz

Am 17. Oktober 2020 war die AIDAblu dann im Mittelmeer tatsächlich gestartet, nur um zwei Wochen später aber schon wieder stillzuliegen. Vom nächsten Lockdown in Deutschland ausgebremst wurden die AIDAperla und die AIDamar auf den Kanaren. Die AIDAperla fuhr immerhin von 5. Dezember bis Weihnachten. Die AIDamar schaffte nur eine einzige Reise ab 20. Dezember, bevor der neue Stillstand kam.

Ein wesentlicher Grund dafür war ein Hacker-Angriff auf AIDA zu Weihnachten, der die Unternehmens-IT für Wochen lahmlegte und auch die beiden Schiffe vorzeitig in den Hafen zurückzwang.

TUI Cruises, Hapag-Lloyd Cruises und MSC mit mehr Glück

Mehr Glück hatte bislang TUI Cruises, die beispielsweise auf den Kanarischen Inseln durchgehend seit Anfang November 2020 unterwegs ist. Auch Hapag-Lloyd Cruises hat auf den Kanaren bereits seit November Kreuzfahrten durchgeführt, jetzt im März allerdings einige Reisen abgesagt.

Auch MSC Cruises fährt 2021 schon wieder: Die MSC Grandiosa ist seit 24. Januar auf ihrer Italien-Malta-Route unterwegs, wenn auch mit immer wieder kleineren Veränderungen der Route jeweils aufgrund der lokalen Infektionslage.

Costa will im Mai mit zwei Schiffen im Mittelmeer neu starten

22. März 2021

Costa verschiebt den Neustart im Mittelmeer noch einmal nach hinten: Die Costa Smeralda soll nun am 1. Mai wieder in Dienst gehen. Die Costa Luminosa soll dann am 16. Mai hinzukommen. Zuletzt hatte Costa einen Neustart mit der Costa Smeralda am 27. März und mit der Costa Luminosa am 2. Mai angestrebt.

Die Costa Smeralda fährt ab 1. Mai auf einer siebentägigen, rein italienischen Route mit Hafenanläufen in Savona, Civitavecchia, Neapel, Messina, Cagliari und La Spezia. Ab 12. Juni sind mit diesem Schiff dann Reisen im westlichen Mittelmeer mit Stopps in Savona, Civitavecchia und Palermo sowie Marseille in Frankreich und Barcelona und Palma de Mallorca in Spanien vorgesehen.

Italien, Griechenland und Kroatien stehen dagegen auf dem Routenplan der Costa Luminosa, die ihre Kreuzfahrten am 16. Mai wieder aufnehmen soll. Als Basishafen dient hierfür Triest.

Costa schreibt in einer Pressemitteilung, dass die Reederei mit den nationalen und lokalen Behörden der Länder zusammenarbeite, die auf den Routen von Costa-Kreuzfahrtschiffen außerhalb Italiens liegen, um die Details der Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs auch dort festzulegen.

Für den Neustart bei Costa wird es – anders als bei vielen kürzlich gekannt gegebenen Sommer-Kreuzfahrten in Großbritannien für britisches Publikum – keine Impfpflicht für die Passagiere geben. Costa setzt weiterhin auf das bereits im Sommer und Herbst 2020 eingeführte Infektionsschutzkonzept, das auf zahlreichen Regeln, Abstand, Maskenpflicht sowie einem Antigen-Test direkt vor der Einschiffung basiert.

Mit Unterbrechungen ist Costa nach Beginn der Covid-19-Pandemie bereits wieder seit 6. September 2020 aktiv. Die Costa Luminosa hatte bis 7. November Reisen mit italienischen und griechischen Häfen auf dem Programm, musste den Betrieb aber nach dem Griechenland-Lockdown seit Anfang November einstellen. Die Costa Smeralda fuhr zwischen 10. Oktober und 20. Dezember 2020 auf einer Route mit italienischen Häfen und stellte den Betrieb vor Weihnachten aufgrund der strikten Corona-Beschränkungen in Italien wieder ein.

Politiker, Reise- und Kreuzfahrt-Branche in den USA fordert sofortiges Ende des Kreuzfahrtverbots

24. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 28. März 2021

Der Ton in der Diskussion um einen Neustart der Kreuzfahrt in den USA wird deutlich schärfer. Sowohl der Kreuzfahrt-Branchenverband Clia als auch die Interessenvertretung amerikanischer Reisebüros Asta fordern jetzt vehement die Aufhebung des faktischen Kreuzfahrtverbots in den USA. Die monatelange Untätigkeit der US-Gesundheitsbehörde CDC sei nicht mehr akzeptabel, heißt es von beiden Verbänden. Diesen Forderungen haben sich auch Politiker aus Florida und Alaska angeschlossen.

In den USA schreitet die Impfung der Bevölkerung wesentlich schneller voran als in Deutschland und in der EU. In mehreren Bundesstaaten wurde die Corona-Impfung bereits im März für alle Altersgruppen freigegeben. Die Zahl der Neuinfektionen sinkt in den USA seit Wochen rapide. In Großbritannien, wo die Impfungen ähnlich schnell voranschreiten, sind Kreuzfahrten ab Mitte Mai wieder erlaubt.

Die deutlichen Forderungen der Asta und Clia kommen rund fünf Monate, nachdem die CDC das ursprüngliche Kreuzfahrtverbot („No Sailing Order“) Anfang November 2020 durch eine bedingte Erlaubnis („Conditional Sailing Order“) ersetzt hatte. Seitdem jedoch warten die Reedereien auf Ausführungsvorschriften, ohne die sie keinen Neustart von US-Häfen oder in US-amerikanischen Gewässern planen können.

Update: In einer öffentlichen Veranstaltung in Florida hat Gouverneur Ron DeSantis (R) am 26. März die CDC deutlich aufgefordert, zu handeln. Gemeinsam mit hochrangigen Vertretern mehrere Reedereien machte er deutlich, dass er auch bereit sei, den Rechtsweg zu gehen und die CDC zu verklagen. Mehrere Senatoren und Mitglieder des Repräsentantenhauses, darunter insbesondere einige aus Alaska, fordern am 25. März in einem Brief an Präsident Joe Biden ebenfalls ein schnelles und transparentes Handeln der CDC.

Reedereien weichen auf Häfen außerhalb der USA aus

Inzwischen haben in den vergangenen Tagen mehrere Reedereien bekannt gegeben, die CDC-Vorschriften zu umgehen, indem sie im Juni mit Kreuzfahrten von den Bahamas, Bermudas oder St. Maarten in der Karibik starten. Dort hat die CDC keinen Einfluss und die Basishäfen sind von den USA per Flugzeug relativ einfach zu erreichen. In den drei wichtigsten Kreuzfahrthäfen der Welt und für das Fahrtgebiet Karibik und Bahamas - Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral - steht dagegen auf absehbare Zeit alles weiter still.

Es sei eine Schande, dass die mangelnde Flexibilität der CDC die Kreuzfahrt an diesem Punkt gebracht habe, schreibt Zane Kerby, Präsident und CEO der Asta. Die Beschränkungen für die Kreuzfahrt seien insbesondere auch aufgrund der steigenden Impffzahlen in den USA nicht mehr zu rechtfertigen. Nahezu jede Form menschlicher Aktivität sei mit entsprechenden Hygienekonzepten inzwischen wieder freigegeben, von Restaurantbesuchen bis zu Flugreisen.

In der American Society of Travel Advisors (Asta) sind sowohl Reisebüros und Reisevermittler als auch Reiseveranstalter organisiert. Die Cruise Lines International Association (Clia) vertritt nahezu alle Kreuzfahrt-Reedereien weltweit.

Clia fordert Aufhebung der „Conditional Sailing Order“ für Juli

Auch die Clia fordert nun sehr deutlich die Aufhebung der Conditional Sailing Order, die offiziell noch bis Ende Oktober 2021 in Kraft ist. Bislang hatten die Clia und einzelne US-

Reedereien lediglich auf eine rasche Veröffentlichung der „technical guidelines“, also der Ausführungsvorschriften für die bedingte Kreuzfahrterlaubnis gedrängt. Angesichts des fehlenden Fortschritts verlieren die Kreuzfahrt-Reedereien nun aber ganz offenbar die Geduld.

„Die veraltete Conditional Sailing Order, die vor fast fünf Monaten herausgegeben wurde, spiegelt weder die bewährten Fortschritte und den Erfolg der Branche in anderen Teilen der Welt noch die Einführung von Impfstoffen wider und behandelt Kreuzfahrt unfairerweise anders“, sagte Kelly Craighead, CEO der Clia. „Kreuzfahrtgesellschaften sollten genauso behandelt werden wie andere Reise-, Tourismus-, Gastgewerbe- und Unterhaltungsunternehmen.“

Kelly Craighead wies auf die begrenzte Wiederaufnahme der Kreuzfahrten in Europa, Asien und im Südpazifik hin, wo bis heute schon annähernd 400.000 Passagieren auf Kreuzfahrtschiffen unterwegs gewesen seien. Auf diesen Kreuzfahrten seien Hygienekonzepte implementiert worden, die die Ausbreitung von Covid-19 effektiv eindämmten. Mit weniger als 50 gemeldeten Fällen sei das eine dramatisch niedrigere Rate als an Land oder bei jedem anderen Verkehrsmittel.

Wie sehr die Reedereien die Geduld mit der CDC verlieren, zeigt auch ein Statement von Richary Fain, Chairman and CEO der Royal Caribbean Group, am selben Tag. Für den Neustart seien vier Phasen vorgesehen, sagte er in Bezug auf die Conditional Sailing Order, *„aber nach viereinhalb Monaten sind wir immer noch in Phase eins und wir wissen immer noch nicht, was für Phase zwei erforderlich sein wird. (...) Das ist ziemlich unpraktikabel, für uns und die CDC.“*

CDC verteidigt starre Haltung

Noch vergangene Woche hatte die CDC-Direktorin Rochelle Wallensky sich gegen die Forderungen der Senatorin Lisa Murkowski aus Alaska verteidigte. Es sei nicht allein an der CDC, eine solche Entscheidung zu treffen, sagte sie. Die Tourismusbranche in Alaska ist vom Ausbleiben der Kreuzfahrtschiffe voraussichtlich schon in der zweiten Saison in Folge besonders hart von dem Kreuzfahrtverbot betroffen. Für Alaska spielt zusätzlich aber auch das Kreuzfahrtverbot in Kanada eine Rolle.

In einer Reaktion auf die Forderungen der Clia stellte die CDC klar, dass die Conditional Sailing Order in Kraft bleibe: *„Am 30. Oktober 2020 hat die CDC das Framework for Conditional Sailing Order (CSO) erlassen, das bis zum 1. November 2021 in Kraft bleibt. Die Rückkehr zur Passagierschiffahrt erfolgt schrittweise, um das Risiko der Ausbreitung von Covid-19 zu mindern. Details für die nächste Phase der CSO werden derzeit behördenübergreifend geprüft.“*

Celebrity Apex und Jewel of the Seas im Sommer 2021 im Mittelmeer – mit Impfpflicht

25. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 29. März 2021

Celebrity Cruises und Royal Caribbean International starten im Juni beziehungsweise Juli 2021 auch im Mittelmeer neu. Sowohl für die Celebrity Apex als auch die Jewel of the Seas sind für diese Kreuzfahrten im östlichen Mittelmeer aber Corona-Impfungen für Passagiere und Crew Pflicht, für unter 18jährige ein PCR-Test.

Celebrity Cruises neuestes Kreuzfahrtschiff, die Celebrity Apex, feiert ihr Debut am 19. Juni 2021 mit Basishafen Piräus im östlichen Mittelmeer. Auf der siebentägigen Kreuzfahrt der Celebrity Apex werden Mykonos, Rhodos, Santorini in Griechenland, Limassol in Zypern sowie Haifa und Jerusalem in Israel angelaufen.

Die Celebrity Apex wurde eigentlich schon vor rund einem Jahr, Ende März 2020, von der Werft Chantiers de l'Atlantique an Celebrity Cruises übergeben, konnte aber aufgrund der Sars-Cov-2-Pandemie bislang nicht in den Passagierdienst gehen. Das Schiff ist das zweite in einer Baureihe von insgesamt fünf Schiffen diese Klasse. Mit der Celebrity Edge ging das erste Edge-Class-Kreuzfahrtschiff bei Celebrity Cruises Ende 2018 in Dienst.

Die Jewel of the Seas von Royal Caribbean International soll am 10. Juli 2021 in Limassol auf Zypern ebenfalls mit einer siebentägigen Route starten. Zu den angelaufenen Häfen gehören Piräus, Rhodos, Mykonos, Santorini und Kreta.

Für die Karibik hatte Celebrity Cruises zuvor schon den Neustart mit der Celebrity Millennium ab St. Thomas angekündigt. Royal Caribbean International positioniert im Sommer 2021 die Adventure of the Seas in Nassau auf den Bahamas und die Vision of the Seas auf den Bermudas. Die Odyssey of the Seas wird 2021 ebenfalls im Mittelmeer fahren, allerdings rein für den israelischen Markt.

Impfpflicht für Passagiere ab 18

Sowohl Royal Caribbean als auch Celebrity Cruises verlangen von allen Passagieren ab 18 (in Israel ab 16) eine vollständige Corona-Impfung. Jüngere müssen einen PCR-Test vorweisen, der nicht älter als 72 Stunden sein darf.

Welche Nationalitäten überhaupt mit der Celebrity Apex und Jewel of the Seas werden reisen können, hängt vor allem vom Impf-Fortschritt in Europa ab, aber auch von den Reisebeschränkungen in und nach Europa. Selbst Briten, die bis dahin voraussichtlich bereits eine sehr hohe Impfquote erreicht haben werden, dürften zumindest anfangs möglicherweise nicht an Bord gehen können, weil Großbritannien auf absehbare Zeit keine internationalen Reisen für seine Staatsbürger erlaubt.

Costa-Neustart mit Corona-Versicherung und Perspektive für Arabien und Karibik

27. März 2021

Costa geht den Neustart im Pandemie-Jahr 2021 pragmatisch und kundenfreundlich an. Zu den Leistungen gehören PCR-Tests für Reiserückkehrer und eine im Reisepreis enthaltene Versicherung gegen Corona- und Quarantänefolgen, Getränke- und Internetpaket sowie sehr günstige „Bubble“-Landausflüge.

Für den Neustart im Jahr 2021 hat Costa einiges getan, um die Kreuzfahrten für Kunden im deutschen Markt attraktiver zu gestalten und den Bedürfnissen der Passagiere während der Corona-Pandemie anzupassen. So wird bei Neubuchungen im April und Mai eine spezielle Covid-19-Versicherung der Hanse-Merkur im Reisepreis enthalten sein, die alle Kosten übernimmt, die durch Corona-Ereignisse wie Aufenthalte in Quarantäne-Hotels, erhöhte Heimreisekosten und Ähnliches entstehen können.

Vor der Heimreise will Costa den Passagieren für moderate 40 Euro einen PCR-Coronatest anbieten, der sogar kostenlos durchgeführt wird, wenn Deutschland für Reiserückkehrer zum jeweiligen Zeitpunkt ein negatives Testergebnis verlangen sollte.

Kundenfreundlich sind auch die Leistungen an Bord, die Costa bei Neubuchungen bis 30. Mai bietet: Das Getränkepaket „Pio Gusto“ ist inklusive, ebenso 250 MByte Internet-Datenvolumen.

Bereits 2020 bot Costa ein sehr günstiges Landausflugspaket an, dass es laut Costa jedem Passagier ohne große finanzielle Belastung möglich macht, im Rahmen der organisieren Landgänge in einer abgeschirmten „Bubble“ in den Häfen an Land zu gehen. Auch 2021 gibt es dieses Paket wieder, das fünf Ausflüge für zusammen 99 Euro mit mehreren Auswahlmöglichkeiten je Hafen umfasst.

Niedrige Passagierauslastung, keine Impfpflicht

Sehr vorsichtig plant Costa bei der Auslastung der Schiffe. Wie Costas Deutschland-Chef Jörg Rudolph bei einer Online-Pressekonferenz sagte, werde die Passagierauslastung – voraussichtlich sogar für das gesamte, restliche Jahr 2021 – bei maximal 60 Prozent liegen.

Und: Eine Impfpflicht wird Costa vorerst nicht einführen. Die Reederei setzt auf das schon im vergangenen Jahr bewährte System mit Corona-Tests vor der Reise – je nach Behördenvorgaben als PCR-Test noch vor Abreise zu Hause oder Antigen-Tests bei der Einschiffung.

Das Infektionsschutzkonzept von Costa haben wir bereits im Oktober 2020 in unserem Beitrag „Das Schutzkonzept gegen Covid-19 auf der Costa Deliziosa – ein Erfahrungsbericht“ ausführlich vorgestellt.

Neue Kreuzfahrten im Mittelmeer, ab Dezember auch Arabien und Karibik

Von September bis Dezember 2020 war Costa im vergangenen Jahr bereits wieder aktiv, jetzt soll die Costa Smeralda am 1. Mai und die Costa Luminosa am 16. Mai den Neustart in diesem Jahr schaffen.

Im Laufe des Sommers sollen im Mittelmeer drei Schiffe, in Nord- und Ostsee ein bis zwei Schiffe fahren, wie Costas Deutschland-Chef Jörg Rudolph bei einer Online-Pressekonferenz

ankündigte. Im Dezember rechnet er fest mit Kreuzfahrten der Costa Pacifica in Arabien ab Dubai sowie in der Karibik ab Pointe-A-Pitre auf Guadeloupe, letztere mit eigenen Condor-Charter-Flügen ab Frankfurt.

Musik-Themenreisen und neues Konzept „Grand Cruises“

Für Oktober plant Costa zwei Musik-Themenkreuzfahrten auf der Costa Pacifica ab Genua: Bei einer Schlager-Kreuzfahrt vom 15. bis 22. Oktober treten unter anderem Kerstin Ott, Claudia Jung und Bernhard Brink auf. 50er- und 60er-Jahre-Rock'n'Roll bestimmt das Schiffsleben auf der Kreuzfahrt vom 22. bis 29. Oktober unter anderem mit Peter Kraus und der Band „The Firebirds“.

In Corona-Zeiten neu entwickelt hat Costa das Konzept der „Grand Cruises“: relativ lange Kreuzfahrten von italienischen Häfen aus. Die erste dieser Kreuzfahrten startet am 6. Januar 2022 von Savona und Venedig und dauert 51 Tage bis zum 25. Februar. Sie führt über die Kanaren und Kapverden nach Südamerika inklusive Amazonas und bis nach Feuerland mit Endhafen Buenos Aires und Lufthansa-Direktflug nach Frankfurt – oder weiter mit dem Schiff zurück nach Italien.

Großbritannien-Neustart im Sommer 2021: Diese Reedereien und Kreuzfahrtschiffe sind dabei ...

29. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Mit gelockerten Corona-Regeln und einer hohen Impfquote wagt die Kreuzfahrt in Großbritannien den Neustart mit zahlreichen Schiffen. Den Anfang wird voraussichtlich MSC Cruises am 20. Mai machen. Im Laufe der folgenden Wochen kommen viele weitere Reedereien und Schiffe hinzu. Für deutsche Passagiere werden diese Reisen allerdings un erreichbar bleiben – sie sind alle beschränkt auf britische Staatsbürger.

Im Sommer und Herbst 2020 ging der Neustart der Hochsee-Kreuzfahrt in Deutschland und im Mittelmeer in kleinen Schritten und mit nur wenigen Schiffen vonstatten. Den Anfang hatten Hurtigruten und TUI Cruises gemacht.

In Großbritannien zeichnet sich dagegen jetzt für den Sommer 2021 ein Massenstart ab. Immer mehr Reedereien kündigen Kreuzfahrten auf den britischen Inseln an, für die ausschließlich britische Staatsbürger zugelassen sein werden.

Als erstes Schiff wird wohl die MSC Virtuosa an den Start gehen. Das neueste Kreuzfahrtschiff der MSC-Flotte soll in Southampton bereits am 20. Mai ihr Debut feiern. Viking gibt ab 22. Mai ein kurzes Gastspiel mit drei Reisen. Die meisten Neustarts sind dann ab Ende Juni bis in den August hinein geplant.

Kreuzfahrtschiff-Neustarts in Großbritannien im Sommer 2021

In der folgenden Tabelle stellen wir die Schiffe mit ihren Neustart-Terminen und Informationen zur gegebenenfalls verlangten Impfpflicht zusammen: (*Update:* Diese Tabelle wird nicht mehr aktualisiert. Sie finden den **aktuellen Stand der geplanten Neustarts** – auch derer außerhalb von Großbritannien – in unserem Beitrag „**Welche Kreuzfahrtschiffe fahren im Pandemie-Jahr 2021 wieder? Welche starten demnächst?**“

Reederei	Schiff	Start-Datum	Impfpflicht
Celebrity Cruises	Celebrity Silhouette	3. Juli 2021	ja (ab 18)
Cunard Line	Queen Elizabeth	(Juli 2021)	ja
Disney Cruise Lines	Disney Magic	(noch unklar)	(noch unklar)
Fred. Olsen	Borealis	5. Juli 2021	(noch unklar)
	Bolette	16. August 2021	(noch unklar)
Hurtigruten	Maud	4. Juli 2021	(noch unklar)
MSC Cruises	MSC Virtuosa	20. Mai 2021	nein
Noble Caldeonia	Island Sky	3. Juni 2021	ja
	Hebridean Sky	3. Juni 2021	ja
P&O Cruises	Britannia	27. Juni 2021	ja
	Iona	7. August 2021	ja
Princess Cruises	Regal Princess	31. Juli 2021	ja
	Sky Princess	30. August 2021	ja
Riviera Travel	Seaventure	5. Juli 2021	nein
Royal Caribbean International	Anthem of the Seas	7. Juli 2021	ja (ab 18)
Saga Cruises	Spirit of Discovery	27. Juni 2021	ja
	Spirit of Adventure	26. Juli 2021	ja
Tradewinds Voyages	Golden Horizon	1. Juli 2021	(noch unklar)

Reederei	Schiff	Start-Datum	Impfpflicht
Viking	Viking Venus	22. Mai 2021	nein

Gelockerte Reisebeschränkungen in Großbritannien

England hatte Anfang März angekündigt, das bis dahin geltende Kreuzfahrtschiffverbot am 17. Mai aufzuheben. Mehr Reisefreiheit innerhalb Großbritanniens gibt es ab Mitte Juni. Das ermöglicht den Neustart der Kreuzfahrt im Sommer 2021 innerhalb des Königreichs.

Offen ist derzeit noch, ob die Behörden eine Impfpflicht verlangen werden. Die meisten Reedereien haben bereits vorsorglich eine solche Verpflichtung für alle Passagiere der Neustart-Kreuzfahrten angekündigt, einige wollen aber genauere Vorgaben der Behörden erst noch abwarten, darunter Fred. Olsen, Hurtigruten und insbesondere MSC, die nach aktuellem Stand lediglich eine verschärfte Testpflicht mit PCR- und zusätzlichem Antigentest fahren wollen.

Klar ist, dass alle diese Kreuzfahrten ausschließlich für britische Staatsbürger buchbar sind. Umgekehrt gilt zumindest derzeit noch ein Reiseverbot in Großbritannien, sodass Briten ihr eigenes Land nicht verlassen dürfen. Entsprechend groß ist die Nachfrage nach den jetzt neu aufgelegten, rein nationalen Kreuzfahrten.

Erster Auftrag seit Beginn der Pandemie: Meyer-Werft baut Kreuzfahrtschiff für NYK

31. März 2021 | zuletzt aktualisiert: 22. Februar 2023

Die japanische Reederei NYK Cruises lässt den Nachfolger für das Luxus-Kreuzfahrtschiff Asuka II in Papenburg bauen. Die Meyer-Werft hat damit den Zuschlag für den weltweit bislang einzigen Auftrag für den Neubau eines größeren Kreuzfahrtschiffs seit Beginn der Corona-Pandemie erhalten. Die Auslieferung des neuen NYK-Kreuzfahrtschiffs ist für 2025 geplant.

Es ist mit einer Bruttoreaumzahl von 51.950 ein relativ kleines Schiff für 744 Passagiere. Aber für die Meyer-Werft in Papenburg hat der Auftrag große symbolische Bedeutung und verringert die pandemiebedingte Auftragslücke zu einem strategisch wichtigen Zeitpunkt.

Nippon Yusen Kaisha, besser bekannt als NYK Line, ist eine der größten Reedereien der Welt mit einer Flotte von knapp 800 Schiffen, vor allem Massengut-Frachter, Containerschiffe, Tanker und LNG-Tanker, Autotransporter, Spezialschiffe – und über die 100prozentige Tochter NYK Cruises auch einem Kreuzfahrtschiff.

Der Neubau soll 2025 das bisherige Kreuzfahrtschiff von NYK Cruises, die Asuka II, ablösen. Die Askua II wurde von Mitsubishi Heavy Industries gebaut und 1990 als Crystal Harmony in Dienst gestellt. Zu dieser Zeit war Crystal Cruises ein Tochterunternehmen von

NYK, bevor die Luxusreederei 2015 an Genting Hong Kong verkauft wurde. 2006 wechselte die Crystal Harmony zu NYK Cruises, die den Namen des Schiffs in Asuka II änderte. Der Schiffsname bedeutet so viel wie „fliegender Vogel“.

Die Größe des Neubaus für NYK Cruises entspricht etwa den zuletzt von der Meyer-Werft gebauten Schiffen für Saga Cruises, Spirit of Discovery (2019) und Spirit of Adventure (2020) mit einer Bruttoreaumzahl von je 58.119. Das NYK-Schiff wurde jedoch komplett neu konzipiert und ist ein Prototyp. Ein Schwesterschiff ist aktuell allerdings nicht in Planung.

Wie nahezu alle kommenden Kreuzfahrtschiffe, die in der Meyer-Werft gebaut werden, wird das NYK-Schiff LNG (Flüssigerdgas) als Kraftstoff einsetzen. Der Name des Neubaus ist noch nicht bekannt. In Dienst gehen soll das Schiff im Jahr 2025.

Wichtiger Auftrag für die Papenburger Meyer-Werft

Der Neubau-Auftrag ist für die Meyer-Werft in Papenburg ein wichtiges Signal in der Krise und kommt mit Ablieferungstermin 2025 für einen Zeitrahmen, in dem die Auftragslage noch schwieriger ist als bereits aktuell. Bislang stand für 2025 nur ein einziges Schiff in den Auftragsbüchern.

Dennoch wird die Werft 2025 fast 60 Prozent unter ihrer normalen Auslastung bleiben: eine Tonnage von BRZ 182.000 statt der 420.000, für welche die Werft eigentlich ausgelegt ist. Im gesamten Auftragsvolumen der Werft über die kommenden Jahre, das auf eine BRZ von rund 1,2 Millionen kommt, macht das NYK-Schiff mit BRZ 51.950 nur einen kleinen Teil aus.

Ganz einfach war es wohl nicht, den Auftrag von NYK aus Japan zu bekommen, wie Werft-Chef Jan Meyer in einer Video-Gesprächsrunde vor Journalisten offenbart. Bereits seit neun Jahren sei man mit NYK im Gespräch gewesen. Die Preisverhandlungen seien hart gewesen und das Schiff werde für Meyer-Verhältnisse recht günstig für NYK – „preiswert“, wie Jan Meyer betont, nicht „billig“. Der Preise für das neue Kreuzfahrtschiff sei, so Jan Meyer, bereits auf Basis der neuen Kostenstruktur der Papenburger Werft kalkuliert, die man mit enormen Einsparungen in Höhe von 1,25 Milliarden Euro erst noch erreichen müsse. Etwa die Hälfte dieser Einsparungen habe man inzwischen erreicht beziehungsweise konzipiert.

„Es ist ein weiterer, sehr wichtiger Schritt für die Standortsicherung in Papenburg. Für unser aktuelles Zukunftsprogramm mit enorm wichtigen Einsparungen und sehr vielen unterschiedlichen Maßnahmen sind neue Aufträge absolut notwendig“, kommentiert Werft-Chef Jan Meyer den Auftrag von NYK Cruises.

Schwieriger Neubau-Markt für Kreuzfahrtschiffe weltweit

Nach Beginn der Corona-Krise hat sich der Markt für Kreuzfahrtschiff-Neubauten grundlegend geändert. Mussten Reederei zuvor vor allem zusehen, dass sie überhaupt einen freien und zeitnahen Slot für den Bau eines neuen Kreuzfahrtschiffe bekamen, können sie sich inzwischen weitgehend frei aussuchen, wo sie neue Schiffe in Auftrag geben.

Eigentlich ist die Meyer-Werft in Papenburg für zwei große und ein kleines Schiffs pro Jahr ausgelegt. Jetzt stehen jedes Jahr bis 2025 nur je ein großes und ein kleines Schiff im Auftragsbuch und aktuell kein Schiff mit Ablieferungstermin ab 2026.

Kaum eine Reederei hat derzeit Ambitionen für Neubauten über die noch bestehenden Aufträge hinaus. Von den bestehenden Kunden der Werft geben es derzeit keinerlei Anzeichen, dass es bald neue Aufträge geben könnte, berichtet Werft-Chef Jan Meyer dazu.

Bemerkenswert ist der Neubau-Auftrag für NYK aber noch aus einem anderen Grund: Japanische Unternehmen vergeben Aufträge nur selten ins Ausland. Und in Japan gibt es mit Mitsubishi Heavy Industries durchaus auch mindestens ein Werftenunternehmen, das einen solchen Auftrag hätte ausführen können, auch wenn sich Mitsubishi beim Bau der AIDAprima und AIDAprila nicht mit Ruhm bekleckert hatte.

Neue CDC-Anweisungen für die US-Kreuzfahrt: weiterhin kein konkretes Neustart-Datum

3. April 2021

Nach über fünf Monaten Wartezeit hat die US-Gesundheitsbehörde CDC am 2. April 2021 weitere Ausführungsanweisungen für den Neustart der Kreuzfahrt in den USA veröffentlicht. Die Anweisungen sind für die Kreuzfahrtindustrie jedoch enttäuschend, weil die CDC erneut kein konkretes Start-Datum nennt, nicht auf vorausgehende Test-Kreuzfahrten mit Freiwilligen verzichten will und selbst dafür noch keine genaueren Anweisungen gibt oder einen Zeitrahmen nennt.

Aus den ursprünglich vier Phasen des Kreuzfahrt-Neustarts hat die CDC jetzt faktisch fünf Stufen gemacht. Denn die lange erwarteten und zuletzt vehement sogar mit Klageandrohung von Häfen und Reedereien eingeforderten Ausführungsanweisungen für Phase 2 hat die CDC nun zweigeteilt in Phase 2A und 2B, wobei sie zunächst nur die Anweisungen für Phase 2A veröffentlicht – die insbesondere keine Details zu den verlangten Tests und Probefahrten enthalten.

- **Phase 1:** Testen und Screening der Crew, Clearing der Kreuzfahrtschiffe in amerikanischen Gewässern
- **Phase 2A:** Vereinbarungen und Regeln zwischen Häfen, Reedereien, Behörden und Gesundheitseinrichtungen an Land
- **Phase 2B:** Regelung und Durchführung der Testfahrten mit Freiwilligen
- **Phase 3:** Zertifizierung auf Basis der Testfahrten und Erfüllung aller vorhergehenden Vorschriften
- **Phase 4:** Beginn der Kreuzfahrt unter den zuvor definierten Bedingungen

Man könnte die „technical instructions“ der CDC zu Phase 2A es als kompliziertes, unflexibles und nur mühsam praktikables Bürokratie-Monster bezeichnen. Sie regeln sehr detailliert das verlangte Vertragsverhältnis zwischen Häfen, Reedereien, Behörden und Gesundheitseinrichtungen an Land. Dies sind Regeln und Konzepte, die in der Kreuzfahrt eigentlich schon seit Monaten existieren und bei denen alle Beteiligten nur auf die genauen Formulierungen der CDC gewartet hatten.

In einer ersten Reaktion auf die CDC-Veröffentlichung vom 2. April sagte der CEO des weltweit zweitgrößten Kreuzfahrthafens **Port Canaveral**, Capt. John Murray, laut Travel Weekly: „*Wir sind enttäuscht, dass diese Anleitung für die Kreuzfahrtindustrie nicht mehr zu sein scheint als ein zusätzlicher Schritt in einem weitreichenden Prozess zur Wiederaufnahme der Passagierschifffahrt in den USA, ohne ein definitives oder angestrebtes Startdatum.*“

Der Kreuzfahrt-Branchenverband **Clia** bezeichnet die CDC-Anweisungen vom 2. April in einem Statement unter anderem als „übermäßig belastend“ und „weitgehend undurchführbar“. Die Anweisungen schienen „eher ein Null-Risiko-Ziel widerzuspiegeln als den Ansatz der Risikominderung bei Covid, der die Grundlage für jeden anderen Bereich unserer Gesellschaft in den USA“ sei.

Norwegian Cruise Line Holdings dreht den Spieß um und fordert von der CDC die Genehmigung für die Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs zum 4. Juli 2021 - dem Termin, an dem die US-Regierung das öffentliche Leben in den USA wieder weitgehend normalisieren will. NCHL bezieht sich dabei ausdrücklich auch auf CDC-Richtlinien zur Reisefreiheit für geimpfte Personen.

Die Conditional Sailing Order, in deren Rahmen der vier- beziehungsweise nun fünfstufige Neustart der Kreuzfahrt in den USA stattfinden soll, gilt nach aktuellen Stand noch bis 31. Oktober 2021.

Keine Details zu den von der CDC verlangten Test-Kreuzfahrten

Die Ausführungsanweisungen der CDC vom 2. April 2021 enthalten wider aller Erwartungen und Hoffnungen keine Details, wie der Neustartprozess substantiell vorankommt, insbesondere in Hinblick auf die Durchführung der von der CDC verlangten Test-Kreuzfahrten mit Freiwilligen. Die Reedereien und Häfen können sich also weiterhin nicht konkret auf diese Test-Kreuzfahrten vorbereiten, weil die nötigen Anforderungen der CDC dazu fehlen.

Aktualisiertes Ampelsystem

Am 2. April 2021 hat die CDC auch das Ampelsystem aktualisiert und mit weiteren Details versehen. Diese Farbkodierung regelt die Freigabe einzelner Kreuzfahrtschiffe und erlaubt oder verbietet damit, dass beispielsweise Crew an Bord oder von Bord gehen darf. Insbesondere ist der Wechsel des Status eines Schiffs nun nach 14 statt bisher 28 Tagen möglich.

Auch das Testverfahren für die Crew wurde flexibler und praktikabler gestaltet, beispielsweise mit Pooling der Testproben. Dagegen erlaubt die CDC auch weiterhin nicht, ein positives Testergebnis durch einen zweiten Test zu verifizieren. Ein positives Testergebnis führt also auch weiterhin zu einer sofortigen Rückstufung des Schiffs auf den Status „rot“, der dann zunächst für 14 Tage – statt bislang 28 Tage – gilt.

CDC rückt vom Anspruch des „Null Risiko“ ab

Ein positives Signal in Richtung Kreuzfahrtindustrie gibt es immerhin in der Pressemitteilung zu den neuen Ausführungsanweisungen. Anders als in ihrer bisherigen Argumentation erkennt

die CDC an, dass es immer ein gewisses Ansteckungsrisiko mit Covid-19 gibt, ohne dieses Risiko jedoch als Ausschlusskriterium für den Neubeginn der Kreuzfahrt zu definieren.

Die CDC schreibt am 2. April 2021 dazu: *„Eine sichere und verantwortungsvolle Kreuzfahrt während einer globalen Pandemie ist schwierig. Während Kreuzfahrten immer ein gewisses Risiko einer Covid-19-Übertragung bergen werden, kann durch die Einhaltung der Phasen des CSO sichergestellt werden, dass der Betrieb von Kreuzfahrtschiffen in einer Weise erfolgt, die Besatzungsmitglieder, Passagiere und Hafenpersonal schützt, insbesondere bei neu auftretenden, bedenklichen Covid-19-Varianten.“*

„Empfehlung“ der CDC zu Impfung von Hafenpersonal, Crew und Passagieren

Ein wenig unklar als „Empfehlung“ formuliert ist die Maßgabe der CDC zur Corona-Impfung von Hafenpersonal, Crew und Passagieren. Sie empfiehlt die Impfung, „soweit Impfstoff für diese Personengruppen zugänglich ist“.

Immerhin definiert die Behörde, welche Impfstoffe sie anerkennt: alle Impfstoffe, die in den USA zugelassen oder von der WHO für die Notfall-Nutzung gelistet sind.

Die Art und Weise, wie der Absatz zum Thema Impfung formuliert ist, deutet darauf hin, dass die CDC letztlich eine Impfpflicht plant. So verlangt sie beispielsweise von den Reedereien einen konkreten Plan, wie sie ihre Crew bis zum Beginn der ersten Passagier-Kreuzfahrt geimpft haben werden. Dafür sollen die Reederei einen Impfkoordinator benennen, der den Impfplan umsetzt und überwacht.

US-Reedereien, die bislang schon Neustarts außerhalb der USA für die Bahamas, Bermuda, in der Karibik, in Großbritannien und im Mittelmeer für Juni, Juli und August 2021 angekündigt haben, nehmen eine solche Impfpflicht ohnehin bereits weitgehend vorweg.

Kreuzfahrt-Anweisungen im Widerspruch zu allgemeinen Reiseempfehlungen der CDC

Das Festhalten am mehrstufigen Neustartplan und das in die Länge ziehen dieses Prozesses stehen in einem gewissen Widerspruch zur ebenfalls am 2. April 2021 veröffentlichten Leitlinie der CDC in Bezug auf vollständig geimpfte Personen. Diese Empfehlungen betrachten es beispielsweise als ungefährlich, wenn sich geimpfte Personen ohne Maske in Innenräumen treffen, keine Coronatests oder Quarantäne für diese Personen gilt – auch nicht bei Reisen im In- und Ausland. Reisen werden für geimpfte Personen allgemein als unproblematisch gesehen. Allerdings empfiehlt die CDC dennoch weiterhin „social distancing“ und das Tragen von Masken in der Öffentlichkeit, das Vermeiden mittlerer und größerer Menschenansammlungen sowie Zusammentreffen mit nicht geimpften Personen in Innenräumen ohne Maske.

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch, dass die CDC in den neuen „technical instructions“ Kreuzfahrtschiffe als „residential congregate setting“ betrachten, also als Sammelwohnunterkünfte vergleichbar mit Einrichtungen für betreutes Wohnen oder Gruppenwohnheimen. Regeln für solche Sammelwohnunterkünfte sollen also wohl äquivalent auch für Kreuzfahrtschiffe äquivalent. Ohne dass die CDC diesen einen Satz in den

Anweisungen näher erläutert, könnte diese Einstufung bis zu einem gewissen Grad die Diskrepanz zwischen der Freigabe von Reisen für Geimpfte und den weiterhin strikten Regeln für die Kreuzfahrt erklären. Darüber kann man aktuell aber lediglich spekulieren.

NCLH will Aufhebung der „Conditional Sailing Order“ und den Kreuzfahrt-Neustart in den USA zum 4. Juli

5. April 2021

Mit einer ausnahmslosen Impfpflicht und stark reduzierter Passagierkapazität bittet NCLH-Chef Frank Del Rio die US-Gesundheitsbehörde CDC nachdrücklich, Kreuzfahrten für Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises ab 4. Juli 2021 wieder zu erlauben. Er argumentiert dabei mit der eigenen Empfehlung der CDC, die internationale Reisen für geimpfte Personen seit Kurzem wieder für sicher hält.

In einem Brief an die Direktorin der US-Gesundheitsbehörde CDC, Dr. Rochelle Walensky, fordert NCLHs Präsident und CEO Frank Del Rio die Gleichstellung der Kreuzfahrt mit der übrigen Tourismusindustrie. Entsprechend bittet er nachdrücklich um Genehmigung, ab 4. Juli 2021 wieder Kreuzfahrten veranstalten zu dürfen. Der in dem Brief an die CDC in Kurzfassung enthaltene Plan von NCLH sieht unter anderem eine ausnahmslose Impfpflicht für Crew und Passagiere und eine maximale Passagierauslastung der Schiffe von zunächst 60 Prozent vor.

Del Rio schreibt: *„Nach fast 13 Monaten sind wir der Meinung, dass es angesichts der aktuellen Gesundheitstrends und der mehr als 650 Millionen weltweit verabreichten Impfungen für NCLH an der Zeit ist, sich dem Rest der Reise-, Tourismus- und Gastgewerbebranche anzuschließen und an der nächsten Phase des Öffnung teilzunehmen.“*

Der Plan von NCLH sieht insbesondere folgende Maßnahmen vor, die teils deutlich über bisher veröffentlichte Konzepte hinausgehen:

- vollständige Impfung aller Passagiere und Crewmitglieder
- das vom Healthy Sailing Panel entwickelte Hygienekonzept, das unter anderem ein „Bubble“-Konzept und umfassende Corona-Tests für Passagiere und Crew vorsieht
- Kreuzfahrt-Start am 4. Juli 2021 mit reduzierter Passagierkapazität auf 60 Prozent bei einer schrittweisen Erhöhung um 20 Prozent alle 30 Tage

Frank Del Rio bezieht sich auf die am 2. April aktualisierte Empfehlung der CDC, die nun auch internationale Reisen für vollständig geimpfte Personen für sicher erklärt. In den neuen Anweisungen für die Kreuzfahrt stellt die CDC, ebenfalls am 2. April, fest, dass Impfungen entscheidend für die sichere Wiederaufnahme von Kreuzfahrten seien.

„Conditional Sailing Order zum 4. Juli aufheben“

Frank Del Rio schreibt wörtlich: „*Norwegian vertraut darauf und ist optimistisch, dass die CDC zustimmen wird, dass die verpflichtende Impfung die CSO [Anm.: Conditional Sailing Order] beseitigt und bittet daher um die Aufhebung der Anordnung für die Schiffe von Norwegian, sodass diese ab dem 4. Juli von US-Häfen aus Kreuzfahrten unternehmen können.*“

Del Rio betont, dass bereits in der Zeit vor einer breiten Verfügbarkeit von Corona-Impfungen während der Pandemie bei annähernd 400.000 Kreuzfahrtpassagiere weltweit „*nur wenige isolierte Covid-19-Fälle*“ vorgekommen seien, „*die effektiv identifiziert, eingedämmt und gemanagt wurden, ohne die Gesundheit oder den Urlaub anderer zu beeinträchtigen.*“ Er verweist auf die vielen anderen Bereiche im Reise-, Freizeit- und Gastgewerbesektor, die in den USA alle bereits wieder geöffnet hätten: Hotels und Resorts, Casinos, Restaurants, Sportstätten, Themenparks und Fluggesellschaften.

Frank Del Rio schreibt weiter: „*Das Unternehmen verpflichtet sich, die Gesundheit und Sicherheit seiner Gäste, seiner Crew und der besuchten Gemeinden zu schützen. Das SailSAFE-Gesundheits- und Sicherheitsprogramm mit neuen und verbesserten Protokollen schafft einen mehrschichtigen Schutz gegen Covid-19 und wurde mit Expertenrat, nationalen und internationalen Regierungen und öffentlichen Gesundheitsbehörden erarbeitet. Diese Maßnahmen, einschließlich der Impfanforderungen, werden kontinuierlich verfeinert, wenn sich Wissenschaft, Technologie und das Wissen über Covid-19 fortentwickeln.*“

Ständig steigender, öffentlicher Druck auf die CDC

Formell gilt die „Conditional Sailing Order“ der CDC noch bis Ende Oktober 2021. Am 2. April hatte die Behörde neue Anweisungen für die Kreuzfahrt in Vorbereitung auf einen Neustart herausgegeben, aber keinerlei Termine genannt oder in Aussicht gestellt. Kreuzfahrt-Reedereien, Häfen, Landkreise und Politiker unter anderem aus Florida und Alaska heben in den vergangenen Wochen den Druck auf die CDC deutlich erhöht und fordern einen zügigen Neustart der Kreuzfahrt in den USA. Immer mehr Reedereien planen derweil ihren Neustart außerhalb des Einflussgebiets der CDC, beispielsweise auf den Bahamas, den Bermudas, in der Karibik sowie in Europa.

Die drei Kreuzfahrt-Marken von NCLH, Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises, haben dementsprechend ihre Kreuzfahrten bis mindestens Ende Juni 2021 abgesagt. Kreuzfahrten von Norwegian Cruise Line sind seit Kurzem auch für Juli und August 2021 nicht mehr buchbar, offiziell allerdings noch nicht abgesagt.

NCL startet im Juli und August 2021 mit drei Schiffen in Griechenland, Jamaika und der Dominikanischen Republik

6. April 2021

Mit zunächst drei Kreuzfahrtschiffen wagt Norwegian Cruise Line im Juli und August 2021 den Neustart: Norwegian Joy, Norwegian Jade und Norwegian Gem sollen den Anfang

machen. Für alle Passagiere und Crew-Mitglieder wird bei diesen Kreuzfahrten ausnahmslos eine Impfpflicht bestehen.

Als erstes Schiff startet die Norwegian Jade von Piräus aus zu siebentägigen Kreuzfahrten durch die griechische Inselwelt vom 25. Juli an. Die Norwegian Joy soll am 7. August zum ersten Mal wieder von Montego Bay auf Jamaika mit Passagieren in See stechen. Und die Norwegian Gem schickt die US-Reederei am 15. August von Punta Cana / La Romana in der Dominikanischen Republik aus wieder ins Rennen. Anders als einige Mitbewerber wird NCL nicht am britischen Markt aktiv, wo im Juni und Juli die Kreuzfahrt mit rein nationalen Reisen für Briten wieder beginnt.

Der Neustart mit den zunächst drei Kreuzfahrtschiffen ist laut NCL einer von zwei Teilen der Neustart-Strategie des Unternehmens. In einem zweiten Teil strebt Norwegian Cruise Line Holdings für alle drei Marken, NCL, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises, den Neustart von US-Häfen bereits ab 4. Juli 2021 im Rahmen des nationalen Öffnungsplans der US-Regierung an diesem Tag an. Eine entsprechende Genehmigung hat NCLH-Präsident und -CEO Frank Del Rio von der US-Gesundheitsbehörde CDC eingefordert.

Abgesehen von den drei Neustart-Schiffen sagt NCL zugleich allerdings die Reisen der Norwegian Breakaway, Norwegian Dawn, Norwegian Escape, Norwegian Getaway, Norwegian Sky, Norwegian Spirit, Norwegian Star und Norwegian Sun bis einschließlich 31. August, der Norwegian Epic bis 1. September und der Norwegian Pearl sogar bis 7. November 2021 ab. Bei Regent Seven Seas Cruises und Oceania Cruises wurden alle Kreuzfahrten bis einschließlich 31. Juli 2021 abgesagt.

Infektionsschutzkonzept mit Impfpflicht und Coronatests

Das Infektionsschutzkonzept von Norwegian Cruise Line sieht für die jetzt bekannt gegebenen Neustart-Kreuzfahrten eine Pflicht zur Corona-Impfung ausnahmslos für alle Passagiere und Crew-Mitglieder vor. Damit geht NCL sogar noch über die Anforderungen von seinen Mitbewerbern aus der Royal Caribbean Group sowie Carnival Corp. in UK hinaus, die Impfungen lediglich für Passagiere ab einem Alter von 18 Jahren verlangen. Kinder, für die es derzeit noch keine zugelassenen Impfstoffe in den USA oder Europa gibt, können also offenbar vorerst bei NCL nicht an Bord gehen.

Neben der Impfpflicht will Norwegian Cruise Line zusätzlich bei allen Passagieren Corona-Tests vor der Einschiffung durchführen.

Norwegian-Schiffe warten auf Sommer-Einsatz

Vor einigen Wochen hatte Norwegian Cruise Line die ursprünglich geplanten Reisen von fünf Kreuzfahrtschiffen abgesagt mit dem Hinweis, dass die Schiffe auf andere Weise eingesetzt werden sollen: Norwegian Jewel bis 6. Oktober, Norwegian Joy bis 9. Oktober, Norwegian Gem bis 22. Oktober, Norwegian Encore bis 28. Oktober, Norwegian Jade bis 4. November.

Die Norwegian Jewel ankert im Hafen von Los Angeles und die Norwegian Encore ist auf dem Weg nach Manila. Diese beiden Schiffe sind in der aktuellen Neustart-Planung nicht genannt, könnten also möglicherweise für den Neustart von US-Häfen aus vorgesehen sein. Nach den weitreichenden Absagen der Kreuzfahrten vieler anderer Schiffe hat NCL aber zahlreiche weitere Optionen dafür.

Die Norwegian Jade ist am Kreuzfahrtterminal von Neapel in Warteposition und wird für die Sommer-Kreuzfahrten nach Piräus wechseln. Die Norwegian Gem wartet in Miami auf ihren Einsatz von der Dominikanischen Republik aus. Und die Norwegian Joy ist aktuell in der südlichen Karibik in Aruba und wird im Sommer von Montego Bay aus fahren.

Norwegian Encore derzeit in Asien

Anfang Februar 2021 berichtete Crew Center, dass Norwegian Cruise Line Holdings die zunächst für den Neustart schon bereit gehaltene Crew wieder zurück nach Asien bringt. Die Crew war dafür von mehreren Schiffen auf die Norwegian Encore gebracht worden, die dann von Southampton in Richtung Indien, Indonesien und zu den Philippinen aufbrach.

Aktuell (*Stand: 6. April*) befindet sich die Norwegian Encore auf dem Weg von der indonesischen Hauptstadt Jakarta nach Manila auf den Philippinen. Zuvor hatte sie am 23. März bereits den Hafen von Mormugao im indischen Bundesstaat Goa angelaufen. Ende 2020 hatte NCLH neue Crew von den Philippinen, aus Indien und Indonesien mit Kreuzfahrtschiffen abgeholt und war in Vorbereitung auf einen erhofften Neustart nach Europa und in Richtung USA gefahren.

Umgehung der Gesundheitsbehörde CDC durch Basishäfen außerhalb der USA

Zunächst hatten die US-Reedereien auf einen baldigen Neustart von amerikanischen Häfen aus gehofft, nachdem die US-Gesundheitsbehörde CDC die bis Ende Oktober 2020 geltende „No Sailing Order“ auslaufen ließ und in eine „Conditional Sailing Order“ für einen Neustart unter strengen Bedingungen umwandelte. Danach ist jedoch nicht viel geschehen und die Reedereien warteten weiterhin auf genauere Ausführungsvorschriften.

Dann kamen am 2. April neue Details von der CDC und lösten Enttäuschung und Ablehnung aus: „unzureichend, unpraktikabel“ waren die Kommentare. NCLHs Präsident Frank Del Rio forderte die CDC auf, die Kreuzfahrt zum 4. Juli wieder zu erlauben und die Conditional Sailing Order aufzuheben.

Wie jetzt Norwegian Cruise Line haben kürzlich auch schon andere Reedereien, etwa Royal Caribbean International, Celebrity Cruises und Crystal Cruises begonnen, den Neustart für den amerikanischen Markt außerhalb der USA zu planen und erste Schiffe in Nassau auf den Bahamas oder St. Maarten auf den Niederländischen Antillen zu positionieren. Beginnen wollen die Reedereien dort mit Passagierkreuzfahrten im Juni 2021.

Seabourn beginnt mit der Seabourn Ovation in Griechenland am 3. Juli 2021

6. April 2021

Mit der Seabourn Ovation soll am 3. Juli 2021 wieder das erste Kreuzfahrtschiff der Ultraluxus-Reederei Seabourn mit Passagieren in See stechen. Für die Kreuzfahrten zu

griechischen Inseln sowie nach Zypern verlangt Seabourn von allen Passagieren eine vollständige Corona-Impfung.

Die Seabourn Ovation fährt zum Neustart zwei abwechselnde Sieben-Nächte-Routen, die sich zu einer 14tägigen Kreuzfahrt kombinieren lassen. Die Reisen beginnen und enden in Piräus. Angelaufen werden Agios Nikolaos, Rhodos, Mykonos, Nafplion sowie Limassol auf Zypern und auf der zweiten Route Patmos, Rhodos, Thira und Spetsai sowie Paphos auf Zypern.

Wie viele andere US-Reedereien verlangt auch Seabourn von seinen Passagieren eine vollständige Corona-Impfung. Die letzte Impfdosis muss mindestens zwei Wochen vor Abreise gespritzt worden sein.

Seabourn hatte zuletzt alle Kreuzfahrten bis einschließlich 3. Juli 2021 abgesagt, für die Seabourn Quest sogar bis 6. November und die Seabourn Odyssey bis 29. Oktober 2021. Auch die komplette Alaska-Saison hat Seabourn für 2021 bereits abgesagt. Mit dem Neustart der Seabourn Ovation in Griechenland soll der über 15monatige Stillstand während der Corona-Pandemie bei der Ultraluxus-Reederei zu Ende gehen.

Florida verklagt CDC und US-Regierung und verlangt sofortige Aufhebung der Einschränkungen für die Kreuzfahrt

8. April 2021 | zuletzt aktualisiert: 10. April 2021

Die Generalstaatsanwältin des US-Bundesstaates Florida hat Klage gegen die US-Regierung, das US-Gesundheitsministerium und die Gesundheitsbehörde CDC eingereicht. Der Bundesstaat Florida verlangt die sofortige Aufhebung der „Conditional Sailing Order“ der CDC, die faktisch ein Kreuzfahrtverbot bis Ende Oktober 2021 darstellt.

Die CDC diskriminiere die Kreuzfahrt gegenüber der restlichen Reise- und Freizeitindustrie unangemessen und ignoriere die Wirkung der rasch voranschreitenden Impfkampagne in den USA, sagte Gouverneur von Florida, Ron DeSantis, bei einer Pressekonferenz im Kreuzfahrthafen von Miami am Donnerstag. „Wir glauben nicht, dass die Bundesregierung das Recht hat, eine wichtige Industrie für mehr als ein Jahr stillzulegen, basierend auf sehr wenigen Beweisen und sehr wenigen Daten. Ich denke, wir haben eine große Chance auf Erfolg“, sagte DeSantis.

Die Tageszeitung Miami Herald schreibt dagegen unter Berufung auf namhafte Rechtsexperten, dass die Klage kaum Erfolgsaussichten habe. Es handle sich eher um einen politischen Stunt des Gouverneurs, zitiert die Zeitung den Verfassungsrechtler Bob Jarvis.

Update: Am 20. April 2021 hat der Bundesstaat Alaska eine ähnliche Klage eingereicht. Und auch der Bundesstaat Texas hat nun am 5. Mai eine ähnliche Klage eingereicht.

Bereits vor zwei Wochen hatte Gouverneur Ron DeSantis mit einer Klage gedroht, falls die Gesundheitsbehörde CDC nicht unverzüglich tätig werde und das eigentlich schon seit

November 2020 aufgehobene Kreuzfahrtverbot umsetze. Die CDC hatte eine „Conditional Sailing Order“ mit strengen Regeln für den Neustart der Kreuzfahrt in den USA herausgegeben, war danach aber monatelang untätig geblieben. Zuletzt hatte die Behörde vage in Aussicht gestellt, dass eine Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs im Sommer vielleicht doch möglich werden könnte.

Die Veröffentlichung neuer Richtlinien der CDC am 2. April hatte zuletzt allerdings keinen nennenswerten Fortschritt gebracht. Der Kreuzfahrt-Branchenverband Clia kritisierte die Richtlinien umgehend als unangemessen und unpraktikabel. Nachdem die CDC am selben Tag Reisen für geimpfte Personen als ungefährlich bezeichnet hatte, ging der Präsident von Norwegian Cruise Line Holdings in die Offensive und forderte in einem Brief an die CDC-Direktorin die Gleichbehandlung mit der restlichen Reiseindustrie und eine Aufhebung der Conditional Sailing Order für Anfang Juli.

Ashley Moody, Generalstaatsanwältin des Bundesstaates Florida, hat nach den vorausgegangenen Drohungen Floridas nun ernst gemacht und nach eigenem Bekunden Klage eingereicht. Florida will damit erreichen, dass die Kreuzfahrt wieder von US-Häfen aus starten darf. Bei der Pressekonferenz im Kreuzfahrthafen von Miami hob der Kongressabgeordneter und Ex-Landrat von Miami Dade, Carlos Gimenez, hervor, dass allein in Südflorida rund 200.000 Jobs an der Kreuzfahrtindustrie hingen. Er forderte: „Es ist an der Zeit, diese Schiffe fahren zu lassen, es ist an der Zeit, diese Leute wieder an die Arbeit zu lassen.“

Trotz gemeinsamer Linie in Hinblick auf die Ablehnung der zögerlichen Umsetzung der Conditional Sailing Order durch die CDC bleibt zwischen Gouverneur DeSantis und den Reedereien allerdings ein brisanter Konflikt: Die US-Reedereien verlangen bei ihrem bislang nur für nicht-amerikanische Häfen avisierten Neustart im Sommer 2021 eine Impfpflicht für alle Passagiere, um größtmöglichen Infektionsschutz an Bord zu schaffen. DeSantis lehnt eine Impfpflicht im privaten Sektor jedoch strikt ab und hat Unternehmen in Florida sogar verboten, von ihren Kunden eine Impfung zu verlangen. Sein Standpunkt: Wer sich schützen will, könne sich ja impfen lassen aber niemand solle zu einer Impfung gezwungen werden, auch nicht in der Privatwirtschaft.

NCL-CEO Harry Sommer: „Wir haben es nicht eilig, das ist für uns kein Wettrennen.“

11. April 2021

Norwegian Cruise Line hat den Neustart für 25. Juli 2021 im Mittelmeer angekündigt. Die Vorfreude ist groß, der Weg bis dahin aber noch mit einigen Fragezeichen versehen. Im Interview mit NCL-Präsident und CEO Harry Sommer und NCLs Managing Director Europe, Kevin Bubolz, sprechen wir über Impfpflicht, Hintergründe für den Neustart in der Karibik und in Europa, den Umgang mit der US-Gesundheitsbehörde CDC und Trends in der Kreuzfahrt nach der Pandemie.

Mit der Norwegian Jade geht ab 25. Juli 2021 geht erstmals nach dem Shutdown im März 2020 wieder ein Schiff von Norwegian Cruise Line auf Kreuzfahrt. Die Norwegian Joy folgt

ab 7. August von Montego Bay aus und die Norwegian Gem startet ab 25. August in Punta Cana.

Parallel versucht NCLH-Boss Frank Del Rio bei den US-Behörden auch einen Neustart von US-Häfen aus durchzusetzen – zu den ersten Wunschhäfen gehörten dabei Honolulu und Seattle.

Zugleich sagt Harry Sommer aber auch: „*Wir haben es nicht eilig, das ist für uns kein Wettrennen. Wir wollen den Neustart mit fantastischen Routen und perfekten Sicherheitsprotokollen angehen und wir wollen sehr gerne europäische Kunden an Bord aller drei unserer Schiffe willkommen heißen – mutmaßlich zu den griechischen Inseln ein bisschen mehr als in die Karibik, aber ich denke, wir haben ein großartiges Produkt für alle.*“

16 Monate ohne Passagierbetrieb: Wie wird der Neustart funktionieren? Wie geht NCL mit der komplizierten Situation und den Schwierigkeiten bis dahin um?

NCL will jedenfalls auf Nummer sicher gehen: Impfpflicht für alle Passagiere, geimpfte Crew, Coronatests (Antigen) vor der Einschiffung und vor der Abreise, ein Infektionsschutzkonzept mit Abstand und Maskenpflicht, das dem anderer Reedereien gleicht, und nach aktuellem Stand mindestens in den ersten zwei Monaten Landausflüge nur in geschlossenen Gruppen, nicht individuell.

Cruisetricks.de hat in einer Videokonferenz mit NCL-Präsident und CEO Harry Sommer sowie einem Exklusiv-Interview per Zoom mit NCLs Managing Director Europe, Kevin Bubolz, über den Neustart und die aktuelle Situation der Kreuzfahrt gesprochen.

Während europäische Reedereien schon seit Sommer 2020 teils wieder fahren, blockiert die US-Gesundheitsbehörde CDC einen Neustart in den USA nach wie vor. Erst Anfang April 2021 hat die Kreuzfahrt-Industrie den Druck auf die Behörde und die US-Regierung deutlich erhöht. Wir wollten von Harry Sommer wissen:

Warum ist die Kreuzfahrt-Industrie gegenüber der CDC nicht früher in den Angriffsmodus gegangen?

Harry Sommer: Das ist eine Frage, die ich mir auch manchmal stelle – das ist natürlich nur ein Scherz. Also ernsthaft: Wenn wir über die CDC sprechen, betrachten wir das Ganze aus einer US-Perspektive. Ich denke, wenn man sich den zeitlichen Verlauf der Pandemie ansieht, war die Situation hier in den Vereinigten Staaten über die Weihnachtsfeiertage eindeutig schlimm. Wir hatten einen enormen Anstieg der Fälle. Ich glaube, es gab eine Zeit, in der wir im Schnitt mehr als 200.000 Fälle pro Tag hatten. Damals war eindeutig nicht die Zeit, um über Kreuzfahrten zu sprechen, denn es war schwer, überhaupt ein Licht am Ende des Tunnels zu sehen.

Aber dann begannen sich die Dinge glücklicherweise um den 10. Januar herum rapide zu verbessern, und das Tempo der Impfungen nahm im Februar so richtig Fahrt auf. Also haben wir uns Mitte Februar ohne öffentliches Aufsehen an die CDC gewandt, um anzuregen, dass die Kombination aus sinkender Inzidenz und steigenden Impfbzahlen uns in eine Situation bringen könnte, in der wir bis Juli wieder mit Kreuzfahrt beginnen könnten.

Also sagen die Leute von der CDC: „Vielleicht, vielleicht, wir denken, die Inzidenz geht zurück. Wir denken, die Leute werden sich impfen lassen. Aber bis wir sehen, dass die Inzidenz zurückgeht und die Leute sich impfen lassen, sind wir nicht bereit, etwas zu sagen.“

Wenn die CDC also im Juni zu uns kommt und sagt: „Okay, wir sind endlich an dem Punkt, an dem die Inzidenz gesunken ist und wir die Herdenimmunität in den USA erreicht haben. Ihr könnt wieder fahren“, dann können wir die Schiffe erst im September oder Oktober wieder in Dienst nehmen, was sehr bedauerlich wäre. Könnten die Leute bei der CDC also nicht ein wenig in die Zukunft blicken und erkennen, dass wir unseren Plan auch jederzeit revidieren könnten, wenn etwas Unerwartetes passiert?

Die CDC wollte dieses Gespräch nicht führen. Also war der letzte Freitag (*Anm.: 2. April 2021*) ein sehr interessanter Tag, an dem die CDC am Morgen an die Öffentlichkeit trat und sagte: „Okay, wir haben endlich entschieden, dass die Impfprogression in den USA so weit ist, dass 40 Prozent aller Erwachsenen in den USA und 75 Prozent aller Älteren in den USA mindestens eine Impfung bekommen haben. Wir sind jetzt an einem Punkt, an dem wir sagen können: Wenn du geimpft bist, kannst du reisen, keine Quarantäne, keine Einschränkungen, verhalte Dich einfach sicher, trage eine Maske und halte Abstand.“ Und wir sagten: Das ist toll, das ist großartig, das wollen wir machen, wie steht es also mit uns, der Kreuzfahrt? Und dann kommt die CDC am Nachmittag und sagt: „Äh, nein, nein, das gilt nicht für Kreuzfahrten“.

Ich glaube, das war der Moment, bei dem es in unseren Köpfen Klick gemacht hat und wir beschlossen haben: Jetzt müssen wir ein wenig aggressiver werden.

Warum verlangt NCL die Impfung? Viele europäische Reedereien haben doch gezeigt, dass es auch ohne geht.

Kevin Bubolz: Die Strategie ist: Wir wollen so weit wie möglich und so schnell wie möglich zum normalen Kreuzfahrerlebnis zurückkommen, aber wir wollen niemals einen Kompromiss bei der Sicherheit eingehen. Da ist die absolute Linie.

Deshalb haben wir uns entschieden, erst einmal für eine hoffentlich kurze Periode nur mit Geimpften anzufangen, um mit der maximalen Sicherheit starten zu können.

An Masken haben wir uns alle gewöhnt, aber je mehr Normalität an Bord, desto besser und dafür hat man natürlich noch bessere Chancen, wenn man nur Geimpfte zulässt.

Wird die Corona-Impfung langfristig zur Standard-Voraussetzung für eine Kreuzfahrt?

Kevin Bubolz: Ich glaube nicht, dass es langfristig der Standard wird. Aber das hängt sicherlich davon ab, wie sich die Pandemie insgesamt für uns alle entwickelt. Auch da wäre das Ziel natürlich wieder Normalität. Und Normalität bedeutet, dass man solche Vorschriften nicht machen muss. Von daher ist das nichts, was wir jetzt unbedingt wollen. Es geht uns einfach nur darum: Wie maximieren wir jetzt die Sicherheit und das gute Kreuzfahrerlebnis für die Gäste, die dann an Bord sind?

Angesichts schleppender Impfkampagnen in Europa: Wer wird im Sommer eigentlich überhaupt mit NCL auf Kreuzfahrt gehen können?

Kevin Bubolz: Wir müssen natürlich abwarten und das Schritt für Schritt nehmen. Für die erste Abfahrt am 25. Juli ist das sicherlich sehr sportlich, für September und Oktober wird es entspannter. Insgesamt hat das Thema Impfen in Verbindung mit Reisen jetzt auch schon Fahrt aufgenommen und da wird hoffentlich so viel Bewegung reinkommen, dass wir dann bald alle wieder an Bord können.

Es ist ganz interessant: Wir sehen jetzt schon, dass gut gebucht wird. Der Markt muss ja kleiner sein, weil noch nicht alle sicher sein können, dass sie geimpft sein werden. Aber es gibt viele, die sich zutrauen, dass es bis dahin klappt wird und die jetzt buchen.

Was passiert, wenn jemand jetzt bucht, die Impfung dann aber doch nicht rechtzeitig vor der Reise bekommt?

Kevin Bubolz: Bis 15 Tage vorher kann man komplett sagen: „ich möchte doch nicht“. Dann kann man das Geld in einem „Future Cruise Credit“ parken oder gleich umbuchen. Und wenn jemand sagt, ich kriege es absolut nicht hin, jetzt geimpft zu werden, dann können wir auch reden. Wir haben von Anfang an in dieser ganzen Pandemie immer auch angeboten, Erstattung zu machen und nicht nur Voucher auszugeben. Die Mehrheit hat trotzdem den Voucher genommen. Aber Erstattungen machen wir natürlich auch.

NCL hat gewöhnlich Passagiere aus der ganzen Welt an Bord. Spielen bei der Akzeptanz von Infektionsschutzmaßnahmen auch kulturelle Unterschiede eine Rolle?

Kevin Bubolz: Wir haben uns in dem ganzen Prozess natürlich die Frage gestellt: Ist das ein Faktor, den wir beachten müssen und gibt es da wirklich echte Unterschiede? Natürlich sind alle Länder an einem leicht unterschiedlichen Punkt in ihrer Entwicklung in dieser Pandemie und gehen unterschiedlich damit um.

Aber es gibt in jedem Land vernünftige und es gibt in jedem Land unvernünftige Leute. Wir haben uns dazu entschlossen in unserer Kommunikation und in unseren Guidelines klar und deutlich zu sein.

Deswegen haben wir auch einen Moment länger gewartet und uns vorbereitet. Zum Launch haben wir gleich direkt ein FAQ-Dokument mit über 50 Punkten, das schon möglichst weit ins Detail geht und die Sachen erklärt. Wir wollten nicht einfach nur sagen: „Wir sind zurück, alles andere erzählen wir Euch später.“ Wir denken, wenn man es gut erklärt, wird es auf eine sehr hohe Akzeptanz stoßen.

Wie geht es jetzt in den kommenden Wochen und Monaten bei NCL weiter?

Kevin Bubolz: Für uns war erst einmal das wichtigste, diesen Startschuss zu erreichen. Das haben wir jetzt endlich geschafft. Darauf haben wir lange gewartet und es mussten dafür ja auch einige Faktoren zusammenkommen. Aber jetzt hat es gepasst und wir konnten endlich diese Ansage machen. Das bedeutet, dass wir einerseits beschäftigt sind, die Schiffe gut an die Frau und den Mann zu bringen. Wobei es nach den ersten Tagen nicht so aussieht, als ob das ein Problem wäre – eher umgekehrt.

Zweitens arbeiten wir daran, was als Nächstes kommt. Schritt für Schritt werden wir die Flotte wieder in Fahrt bringen. Wir müssen immer wieder schauen, wo es am meisten Sinn macht, wo es möglich ist, an das normale Kreuzfahrerlebnis heranzukommen und zu welchem Zeitpunkt.

Dann haben wir auch eine Begrenzung, wie viele Schiffe wir pro Monat wieder in Fahrt bringen können. Das Crewing muss ja passieren, ein paar Trainings sind hier und da noch notwendig. Und die Schiffe müssen da sein, um alles wieder in Fahrt zu bringen. Ungefähr drei bis vier Schiffe pro Monat, denken wir, könnten es sein.

Müssen eigentlich alle Routen neu geplant werden? Oder ist bald eine Rückkehr zu den bereits früher geplanten, normalen Routen möglich?

Kevin Bubolz: Das müssen wir pragmatisch schrittweise angehen. Ich denke schon, dass wir gerade auch für die nächsten Schiffe, die noch kommen werden, Dinge anpassen müssen, einfach weil noch nicht alle Regionen soweit sein werden. Das wird uns als Welt insgesamt noch eine Weile beschäftigen.

Der Wunsch und das Ziel ist natürlich, zu den normalen, vorher geplanten Routen zurückzukommen. Die nächste Stufe wäre, nur leichte Anpassungen zu machen, vielleicht einen Hafen austauschen oder auslassen. Und die Extremfall-Variante wäre, etwas ganz neues zu machen wie jetzt in der Karibik. Die beiden Routen dort sind ja komplett neu.

In Griechenland tauschen wir jetzt zwar das Schiff, es ist nicht die Norwegian Pearl, sondern ihr Schwesterschiff Norwegian Jade und wir mussten die Türkei rausnehmen und haben dafür weitere griechische Inseln reingenommen. Es ist also eine angepasste Route, aber wir sehen bei unseren Kunden jetzt schon, dass eigentlich alle auf die Jade umbuchen, solange sie kein Problem mit der Impfung haben, weil sie vermuten, zum Reiseterrain noch nicht geimpft zu sein.

Erst einmal wollen die Leute jetzt ja wieder raus und wollen sich auf eine Reise freuen können, die dann auch funktioniert. Da ist das Ziel und die Route erst einmal sogar sekundär. Vielleicht ab nächstem Jahr kommt dann wieder stärker der Wunsch, „ich möchte aber diesen bestimmten Hafen unbedingt dabei haben“.

Werden neue Basishäfen wie Jamaika oder Punta Cana eine Notlösung in der Pandemie bleiben? Oder entwickeln sich da dauerhaft neue Basishäfen und Routen?

Kevin Bubolz: Wir expandieren, bauen demnächst sechs neue Schiffe der Leonardo-Klasse und haben keine Pläne, alte Schiffe zu verkaufen. Das heißt, wir sind im Wachstumsmodus.

Und wir wachsen auch, indem wir neu Ziele anbieten, neue Routen, in manchen Gegenden vielleicht mehr in die Tiefe gehen, ergänzende, neue Routen anbieten und so weiter.

Das heißt wir schauen uns ständig neue Häfen an. Diese Übung war jetzt nicht so, dass wir völlig ins Blaue hinein geschaut haben, wo wir denn mal fahren könnten. Wir haben uns angeschaut, wo viele Amerikaner sowieso auch für landbasierte Urlaube hinfahren: In welche Regionen in der Karibik? Wo könnte es interessant sein, als nächstes Schiffe eventuell hinzulegen?

Natürlich hat man den US-Markt im Blick, aber was auch zum Beispiel sehr interessant ist an der Dominikanischen Republik: Die Routen, die wir da jetzt haben, sind aus Sicht von Lateinamerika und Südamerika eine Non-Visa-Route, wo die Gäste kein US-Visum brauchen. Für diese Märkte ist es sehr interessant, auf so eine Route zu gehen. Da haben die Kollegen schon seit Jahren in internen Meetings immer wieder darauf gepocht und die sind jetzt ganz aus dem Häuschen. Von daher sieht man schon auch das langfristige Potenzial, das so etwas hat.

Es ist also schon auch eine Fortführung von langfristiger Planung und von strategischen Ansätzen. Von daher denke ich auch, dass da mehr kommt und das so etwas neue Brücken in neue Fahrtgebiete sein könnten. So wie diese Pandemie ja alles Mögliche beschleunigt, wie auch die Digitalisierung, wo es Dinge gibt, die vielleicht anders erst später passiert wären.

Wie wichtig sind in diesen Zeiten Umweltschutz und Nachhaltigkeit noch? Geraten diese Aspekte in der Pandemie gerade aus dem Fokus?

Kevin Bubolz: Ich glaube nicht, dass die Pandemie Nachhaltigkeit und Umweltschutz groß bremst. In der öffentlichen Wahrnehmung ist das jetzt vielleicht etwas zurückgetreten, weil die Leute andere Sorgen haben. Aber das Thema war vorher schon stark verankert bei uns allen. Im Vergleich zu vor zehn Jahren sind wir da auf dem nächsten Level angekommen und da werden wir weitermachen und jetzt nicht einen Level zurückgehen.

Das Thema ist nach wie vor ein sehr, sehr wichtiges Thema. Da haben wir als Kreuzfahrtindustrie noch viele Themen zu lösen, an denen wir aktiv arbeiten und viele davon sind langjährige Projekte, wie etwa neue Antriebe für Kreuzfahrtschiff. Das ist etwas, das noch Jahre weiter dauert.

Da wurde nichts unterbrochen oder gestoppt. Wir haben teilweise Drydocks vorgezogen, weil die Schiffe eh vor Ort waren und haben auch da weiter investiert in Umwelttechnologie an Bord. In Hinblick auf neue Investitionen muss man mal abwarten. Denn natürlich mussten sich alle Unternehmen im Reisebereich jetzt erst einmal um ihre Finanzierung kümmern.

Aber sobald jetzt das Ende der Krise absehbar ist – in dem Moment, wo wir wieder normalen Cash-Flow hereinbekommen, ist auch wieder Geld da, um weiter zu investieren. Von daher glaube ich, dass da logischerweise auch weiter sehr viel in Richtung Umwelttechnologien fließen wird, weil eben auch noch viel zu tun ist.

MSC legt umfangreiche Neustartpläne vor, Deutschland-Start ab 19. Juni 2021 geplant

15. April 2021

Am 19. Juni 2021 will MSC Cruises wieder von den deutschen Kreuzfahrthäfen Kiel, Hamburg und Warnemünde aus starten – allerdings nur, „falls die deutschen Häfen bis dahin wieder zur Verfügung stehen“. Insgesamt sechs Schiffe sind fürs Mittelmeer vorgesehen. Bis 1. August würde dann wieder mehr als die Hälfte der MSC-Flotte fahren. Die USA-Abfahrten werden dagegen bis 30. Juni 2021 abgesagt.

Der Neustart von MSC Cruises von deutschen Häfen aus verschiebt sich auf den 19. Juni 2021, geplante Reisen bis dahin werden abgesagt. Dann aber will die schweizerische Reederei innerhalb weniger Tage gleich mit drei Schiffen starten: Die MSC Seaview wird ab 19. Juni ihren Basishafen in Kiel haben, die MSC Preziosa fährt ab 21. Juni von Hamburg aus und die MSC Musica nimmt ab 20. Juni wieder Passagiere in Warnemünde auf. Ziele der drei Schiffe ab Deutschland sollen die norwegischen Fjorde und das Baltikum sein.

Da die ursprünglich für Kiel vorgesehene MSC Virtuosa nun in Großbritannien zu Einsatz kommt, wird die eigentlich eher für warme Fahrtgebiete wie die Karibik gebaute MSC Seaview von Kiel aus eingesetzt. „Wir sind sehr stolz darauf, dass wir die wahrscheinlich einmalige Gelegenheit haben, ein Seaside-Klasse-Schiff bei uns in Deutschland beheimatet zu haben“, schreibt MSC-Deutschland-Geschäftsführer Christina Hein, dazu in einer Pressemitteilung.

Je drei Schiffe im westlichen und östlichen Mittelmeer

Im Mittelmeer will MSC Cruises im Sommer 2021 insgesamt sechs Kreuzfahrtschiffe einsetzen, je drei im westlichen und in östlichen Mittelmeer: MSC Grandiosa (fährt bereits), MSC Seaside (1. Mai) und die ganz neue MSC Seashore (1. August) sowie MSC Orchestra (5. Juni), MSC Splendida (12. Juni) und MSC Magnifica (20. Juni). Insgesamt 15 Ein- und Ausschiffungshäfen sollen die Anreisewege zu den Schiffen möglichst kurz halten.

Eine Neuheit im Mittelmeer wird es auf der Fahrtroute der MSC Seaside geben: Im apulischen Tarent gibt es exklusiv für MSC-Passagiere einen Privatstrand, der die „Bubble“-Landausflüge in geschlossenen Gruppen um einen freien Strandtag ergänzen soll.

Mit dem Sommer-Start von MSC soll auch Venedig wieder als Kreuzfahrt-Hafen zurückkommen: Die MSC Orchestra soll ebenso von dort aus fahren wie die MSC Splendida. Zunächst werden die Schiffe an der Stazione Marittima direkt in Venedig anlegen. Kreuzfahrtschiffe dieser Größe müssen zwar eigentlich nach einem aktuellen Beschluss der italienischen Regierung nach Marghera ausweichen. MSC kommentiert auf Nachfrage von cruisetricks.de, dass die Passagiere „sowohl Venedig besuchen als auch dort einschiffen können“. Dies gilt laut der italienischen Zeitung La Stampa, bis der Anleger in Marghera für das Anlegen von Kreuzfahrtschiffen bereit ist.

Um Laufe des Jahres wolle man bis zur Wintersaison schrittweise wieder die gesamte Flotte wieder in Dienst bringen, schreibt Gianni Onorato, CEO von MSC Cruises, in der

Pressemitteilung zur weiteren Planung: „Ich bin zudem sehr zuversichtlich, dass wir in den kommenden Wochen einige dieser Reiserouten weiter ausbauen und weitere Schiffe mit neuen Routen hinzufügen können, da mehr Häfen und Reiseziele, insbesondere in Spanien und Frankreich, zur Verfügung stehen werden.“

Welche Kreuzfahrtschiffe fahren im Pandemie-Jahr 2021 wieder? Welche starten demnächst?

16. April 2021 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Der Kreuzfahrtmarkt wird im Pandemie-Jahr 2021 zunehmend unübersichtlich. Mit neu geplanten Kreuzfahrten bringen die Reedereien ihre Passagiere wieder an Bord. Doch Absagen und neue Reisen überschneiden sich. Nicht immer ist ganz klar, welches Schiff wo und wann nun tatsächlich fahren wird. Unserer Tabelle versucht, etwas mehr Klarheit zu schaffen.

Die Reedereien kündigen Neustarts nach dem Pandemie-Shutdown freudig an. Die damit zumeist einhergehende Absagen anderer Reisen verstecken sie dagegen unauffällig zwischen den Zeilen der Pressemitteilungen. Einen Überblick zu behalten, welche Kreuzfahrtschiffe tatsächlich wann fahren oder neu starten, wird immer schwieriger.

In separaten Beiträgen finden Sie den aktuellen Stand der Kreuzfahrt-Absagen sowie nähere Details zu eventuellen Impfpflichten je Reederei.

In der folgenden, ständig aktualisierten Tabelle stellen wir zusammen, welche Reederei mit welchen Schiffen zu welchen Terminen einen **ganz konkreten Neustart ankündigt haben oder bereits wieder fahren**. Bitte beachten Sie auch, dass wir die Tabelle nur für **Neustarts bis einschließlich Oktober 2021** führen - darüber hinaus ist wieder mit einem sehr umfangreichen Kreuzfahrtbetrieb zu rechnen, was den Rahmen einer solchen Tabelle deutlich sprengen würde.

In einer zweiten Tabelle listen wir die Neustart-Kreuzfahrten auf, die zwar angekündigt sind, für Deutsche beziehungsweise EU-Bürger aber faktisch nicht erreichbar oder buchbar sind.

Kreuzfahrt-Neustarts 2021

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
AIDA	AIDAperla	aktiv seit 20. März 2021	Kanaren, seit 10. Juli: westliches Mittelmeer, Palma de Mallorca	
	AIDAblu	aktiv seit 23. Mai 2021	Griechenland, Kreta	

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	AIDA Sol	aktiv seit 22. Mai 2021	Kiel (ab 1. Juli: Warnemünde, ab 16. Oktober: Karibik ab/bis Hamburg)	
	AIDA Stella	aktiv 29. Juli 2021	Palma de Mallorca	
	AIDA Prima	aktiv seit 10. Juli 2021	Kiel	
	AIDA Luna	aktiv seit 5. September 2021	Kiel	
	AIDA Mar	aktiv 31. Juli 2021	Hamburg	
Aranui Cruises	Aranui 5	aktiv seit August 2020 (seit 9. Juni 2021 auch wieder für europäische Passagiere)	Tahiti / Südsee, Marquesas	
Azamara	Azamara Quest	aktiv seit 28. August 2021	Piräus	Impfung
	Azamara Pursuit	aktiv seit 28. September 2021	Piräus	Impfung
	Azamara Journey	aktiv seit 13. Oktober 2021	Piräus	Impfung
Celebrity Cruises	Celebrity Millennium	aktiv seit 5. Juni 2021	St. Maarten	Impfung
	Celebrity Apex	aktiv seit 19. Juni 2021	Piräus	Impfung
	Celebrity Flora	aktiv seit 4. Juli 2021	Galapagos	Impfung
	Xpedition, Xploration	aktiv seit 24. Juli (bzw. ab 18. September)	Galapagos	Impfung
Celestyal Cruises	Celestyal Crystal	aktiv seit 12. Juni 2021 (bis 28. August 2021)	Piräus	
	Celestyal Olympia	aktiv seit 28. Juni 2021 (bis 30. August 2021)	Lavrion/Athen	
Costa	Costa Smeralda	aktiv seit 1. Mai 2021	Italien	
	Costa Luminosa	aktiv seit 16. Mai 2021	Italien, Kroatien, Griechenland	
	Costa Firenze	aktiv seit 4. Juli 2021	Italien	
	Costa Deliziosa	aktiv seit 26. Juni 2021	Italien, Griechenland	

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	Costa Diadema	aktiv seit 26. September 2021	Italien, Griechenland, Türkei, Spanien, Portugal	
	Costa Fascinosa	aktiv seit 23. September 2021	nach Südamerika (ab Savona via Lissabon)	
Croisi Europe	La Belle de l'Adriatique	aktiv seit Mitte Juni 2021	Kroatien	
	La Belle des Oceans	aktiv seit Mitte Juli 2021	Korsika	
Crystal Cruises	Crystal Endeavor	aktiv seit 17. Juli 2021	Island, Arktis	Impfung
	Crystal Serenity	aktiv seit 3. Juli 2021	Nassau und Bimini, Bahamas	Impfung
Hapag-Lloyd Cruises	Europa 2	aktiv (mit Unterbrechungen seit 2. August 2020)	Kanaren	
	Europa	aktiv 13. Juli 2021	Hamburg	
	Hanseatic Inspiration	aktiv seit 29. Mai 2021	Kiel	
	Hanseatic Nature	aktiv seit 15. Juni 2021	Hamburg	
	Hanseatic Spirit	aktiv seit 26. August 2021	Hamburg	
Holland America Line	Eurodam	aktiv seit 15. August 2021	Piräus	Impfung
	Nieuw Amsterdam	aktiv 24. Juli 2021	Alaska	Impfung
	Rotterdam	aktiv seit 26. September 2021	Amsterdam	Impfung
Hurtigruten	alle Schiffe der Küstenlinie	aktiv (einige Schiffe durchgehend, alle Schiffe wieder seit Juli 2021)	norwegische Küste	Impfung (als Einreisevoraussetzung nach Norwegen)
	Otto Sverdrup	aktiv seit 24. August 2021	Hamburg	
	Maud	aktiv seit 22. September 2021	Dover	Impfung (noch offen, ob für deutsche Passagiere buchbar)
Lindblad Expeditions	National Geographic Endeavour II	aktiv seit 4. Juni 2021	Galapagos	

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	National Geographic Endurance	aktiv 21. Juli 2021	Reykjavik	
MSC	MSC Grandiosa	aktiv seit 16. August 2020 (mit Unterbrechung von 20.12.20 bis 24.01.2021)	Italien, Malta	
	MSC Seaside	aktiv seit 1. Mai 2021	Italien, Malta	
	MSC Seaview	aktiv seit 3. Juli 2021	Kiel	
	MSC Seashore	aktiv seit 6. August 2021	Barcelona	
	MSC Orchestra	aktiv seit 5. Juni 2021	Venedig, Bari	
	MSC Splendida	aktiv seit 13. Juni 2021	Triest, Bari	
	MSC Magnifica	aktiv seit 20. Juni 2021	Venedig, Bari, Piräus	
	MSC Bellissima	aktiv seit 1. August 2021	Jeddah, Saudi-Arabien	
Nicko Cruises	World Voyager	aktiv seit 10. April 2021	Kanaren, ab 29.5. Azoren, ab 10. Juli Kiel	
	Vasco da Gama	aktiv seit 13. Juli 2021	Kiel	
Norwegian Cruise Line	Norwegian Jade	aktiv 25. Juli 2021	Piräus	Impfung
	Norwegian Epic	aktiv seit 5. September 2021	Barcelona	Impfung
	Norwegian Getaway	aktiv seit 5. September 2021	Civitavecchia	Impfung
Oceania Cruises	Marina	aktiv seit 29. August 2021	Kopenhagen	Impfung
	Riviera	aktiv seit 18. Oktober 2021	Istanbul	Impfung
Phoenix Reisen	Artania	aktiv seit 10. Juli 2021	Bremerhaven	
Plantours (Hochsee)	Hamburg	aktiv seit 29. September 2021	Sevilla, Mittelmeer	
Ponant	(mehrere Schiffe)	aktiv seit 16. Juni 2021		
Princess Cruises	Majestic Princess	aktiv 25. Juli 2021	Alaska	Impfung
Regent Seven Seas Cruises	Seven Seas Splendor	aktiv seit 11. September 2021	Southampton, später Mittelmeer	Impfung

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	Seven Seas Explorer	aktiv seit 16. Oktober 2021	Venedig	Impfung
Royal Caribbean International	Adventure of the Seas	aktiv seit 12. Juni 2021	Nassau, Karibik	
	Jewel of the Seas	aktiv seit 10. Juli 2021	Limassol, Zypern	Impfung
	Harmony of the Seas	aktiv seit 15. August 2021	Barcelona	Impfung
Seabourn	Seabourn Ovation	aktiv seit 3. Juli 2021	Piräus	Impfung
	Seabourn Odyssey	aktiv seit 18. Juli 2021	Bridgetown, Barbados	Impfung
Sea Cloud Cruises	Sea Cloud Spirit	aktiv seit 14. September 2021	Civitavecchia	
	Sea Cloud	aktiv seit 6. August 2021	Piräus	
	Sea Cloud II	aktiv seit 30. August 2021	Nizza	
Seadream	Seadream II	aktiv seit 26. Juni 2021	Piräus	Impfung
	Seadream I	aktiv seit 7. Juli 2021	Norwegen	<i>(Impfung für Einreise nach Norwegen)</i>
Scenic	Scenic Eclipse	aktiv seit 17. Juli 2021	Saudi Arabien	<i>(noch nicht kommuniziert)</i>
Silversea	Silver Moon	aktiv seit 18. Juni 2021	Griechenland	Impfung
	Silver Origin	aktiv seit 18. Juni 2021	Galapagos	Impfung
	Silver Shadow	aktiv 30. Juli 2021	Island	Impfung
TUI Cruises	Mein Schiff 1	aktiv seit 23. Mai 2021	Kiel	
	Mein Schiff 2	aktiv seit 24. Juli 2020	Kanaren, seit 17. Juni westliches Mittelmeer ab Palma de Mallorca	
	Mein Schiff 3	aktiv seit 27. August 2021	Norwegen, ab 16. September Mittelmeer	Impfung
	Mein Schiff 4	aktiv seit 8. Juli 2021	Genua	
	Mein Schiff 5	aktiv seit 13. Mai 2021	Kreta, Griechenland	
	Mein Schiff 6	aktiv seit 11. Juni 2021	Kiel (ursprünglich geplant war Hamburg)	

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
Variety Cruises	mehrere Schiffe	aktiv seit 28. Mai 2021	griechische Inseln	
Viking	Viking Orion	aktiv seit 15. Juni 2021	Hamilton, Bermudas	Impfung (vorerst bis 30. September)
	Viking Sky	aktiv seit 26. Juni 2021	Reykjavik, Island	Impfung (vorerst bis 30. September)
	Viking Venus	aktiv seit 14. Juli 2021	Kroatien	
	Viking Sea	aktiv seit 1. Juli 2021	Valletta, Malta	
Windstar	Star Breeze	aktiv seit 19. Juni 2021	St. Maarten	Impfung
	Wind Star	aktiv seit 19. Juni 2021	Piräus	Impfung
	Wind Spirit	aktiv seit 16. Juli 2021	Tahiti	Impfung

Kreuzfahrt-Neustarts, auf bestimmte Märkte beschränkt

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
American Cruise Lines	5 Schiffe	aktiv teils schon seit 13. März 2021	US-Ostküste	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
Alaskan Dream Cruises	4 Schiffe	aktiv seit Ende April/Anfang Mai 2021	Alaska	Impfung, Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
Bahamas Paradise Cruise Line	Grand Classica	aktiv seit 25. Juli 2021	Palm Beach (Florida) - Grand Bahamas Island	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA (und: unklare Situation bzgl. CDC-Regularien, die solche Kreuzfahrten eigentlich nicht zulassen)
Carnival Cruise Line	Carnival Vista	aktiv seit 3. Juli 2021	Galveston	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit Impfpflicht
	Carnival Horizon	aktiv seit 4. Juli 2021	Miami	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
	Carnival Breeze	aktiv 15. Juli 2021	Galveston	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
				mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
	Mardi Gras	aktiv 31. Juli 2021	Port Canaveral	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Carnival Miracle	aktiv 27. Juli 2021	Seattle/Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
	Carnival Sunrise	aktiv 14. August 2021	Miami	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Carnival Panorama	aktiv 21. August 2021	Long Beach, USA	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
	Carnival Glory	aktiv seit 5. September 2021	New Orleans	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
	Carnival Pride	aktiv seit 12. September 2021	Baltimore	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
	Carnival Dream	aktiv seit 19. September 2021	Galveston	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Carnival Conquest	aktiv seit 8. Oktober 2021	Miami	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Carnival Freedom	aktiv seit 9. Oktober 2021	Miami	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Carnival Elation	aktiv seit 11. Oktober 2021	Port Canaveral	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Carnival Sensation	aktiv seit 21. Oktober 2021	Mobile	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, bis mindestens Oktober mit de-facto-Impfpflicht
Celebrity Cruises	Celebrity Silhouette	aktiv seit 3. Juli 2021	Southampton	Impfung, nur für Briten

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	Celebrity Edge	aktiv seit 26. Juni 2021	Fort Lauderdale/Karibik	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
	Celebrity Equinox	aktiv 25. Juli 2021	Fort Lauderdale/Karibik	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
Coral Expeditions	Coral Adventurer	aktiv seit ca. März 2021	Australien	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten nach Australien
	Coral Discoverer	aktiv seit ca. März 2021	Australien	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten nach Australien
	Coral Geographer	aktiv seit 31. März 2021	Australien	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten nach Australien
Crystal Cruises	Crystal Symphony	aktiv seit 22. August 2021	Boston/Bahamas	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
Cunard Line	Queen Elizabeth	aktiv 13. August 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
Disney Cruise Line	Disney Magic	aktiv 15. Juli 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Disney Wonder	aktiv seit 1. Oktober 2021	San Diego	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
Dream Cruises	Explorer Dream	aktiv 11. Juli 2021 (war bereits von 26. Juli 2020 bis 11. Mai 2021 aktiv)	Taiwan	nur für Taiwanesen
	World Dream	aktiv seit 6. November 2020	Singapur	nur für Bürger Singapurs
	Genting Dream	aktiv 30. Juli 2021	Hong Kong	beschränkt auf Bürger Chinas und Hong Kongs
Fred Olsen	Bolette	aktiv 6. August 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Borealis	aktiv seit 5. Juli 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
Hebridean Island Cruises	Hebridean Princess	aktiv 13. Juli 2021	Liverpool	nur für Briten
Holland America Line	Zuiderdam	aktiv seit 18. September 2021	San Diego	Impfung, Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	Koningsdam	aktiv seit 10. Oktober 2021	San Diego	Impfung, Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Nieuw Amsterdam	aktiv seit 2. Oktober 2021	Seattle (Panamakanal, Karibik)	Impfung, Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
Hurtigruten	Maud	aktiv seit 10. September 2021	Dover, Großbritannien	wahrscheinlich vorerst nur für Briten
Lindblad Expeditions	National Geographic Quest	aktiv seit 5. Juni 2021	Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	National Geographic Venture	aktiv seit 6. Juni 2021	Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	National Geographic Sea Lion	aktiv seit 25. Juni 2021	Charleston, SC / US-Ostküste	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	National Geographic Sea Bird	aktiv seit 6. Juli 2021	Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
Marella Cruises	Marella Explorer	aktiv seit 25. Juni 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Marella Explorer 2	aktiv seit 10. Juli 2021	Großbritannien, ab 3. September Malaga/Spanien	Impfung, nur für Briten
	Marella Discovery	aktiv seit 3. September 2021	Korfu/Griechenland	Impfung, nur für Briten
Mitsui OSK Passenger Line	Nippon Maru	aktiv seit November 2020	Japan	nur für Japaner
MSC	MSC Virtuosa	aktiv seit 20. Mai 2021	Großbritannien	nur für Briten
	MSC Meraviglia	aktiv 2. August 2021	Miami	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	MSC Divina	aktiv seit 16. September 2021	Port Canaveral	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
Norwegian Cruise Line	Norwegian Encore	aktiv 7. August 2021	Seattle/Alaska	Impfung (vorerst bis 31. Dezember 2021)
	Norwegian Gem	aktiv 15. August 2021	Miami	Impfung (vorerst bis 31. Dezember 2021)
	Norwegian Breakaway	aktiv seit 26. September 2021	New York	Impfung (vorerst bis 31. Dezember 2021)

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	Norwegian Joy	aktiv seit 19. Oktober 2021	Miami	Impfung (vorerst bis 31. Dezember 2021)
	Norwegian Bliss	aktiv seit 24. Oktober 2021	Los Angeles	Impfung (vorerst bis 31. Dezember 2021)
NYK Cruises	Asuka II	aktiv seit 2. November 2020	Japan	nur für Japaner
Princess Cruises	Regal Princess	aktiv 31. Juli 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Sky Princess	aktiv seit 30. August 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Majestic Princess	aktiv 25. Juli 2021	Seattle/Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
P&O Cruises	Britannia	aktiv seit 27. Juni 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Iona	aktiv 7. August 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
Poseidon Expeditions	50 Years of Victory	aktiv seit 10. Juli 2021	russische Arktis, Nordpol	Impfung (oder positiver Antikörpertest plus PCR-Test), Reisebeschränkungen bzgl. Russland
Royal Caribbean International	Freedom of the Seas	aktiv seit 2. Juli 2021	Miami/Bahamas	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Odyssey of the Seas	aktiv 31. Juli 2021	Fort Lauderdale/Karibik	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Serenade of the Seas	aktiv 19. Juli 2021	Seattle/Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
	Allure of the Seas	aktiv 8. August 2021	Port Canaveral/Karibik	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Ovation of the Seas	aktiv 13. August 2021	Seattle/Alaska	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA, Impfpflicht
	Symphony of the Seas	aktiv 14. August 2021	Miami/Karibik	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Independence of the Seas	aktiv 15. August 2021	Galveston/Karibik	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
	Mariner of the Seas	aktiv seit 23. August 2021	Port Canaveral/Bahamas	Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA

Reederei	Schiff	geplanter Start-Termin	Hafen/Fahrtgebiet	Bedingungen
	Quantum of the Seas	aktiv seit 1. Dezember 2020	Singapur	nur für Bürger Singapurs
	Anthem of the Seas	aktiv seit 7. Juli 2021	Southampton	Impfung, nur für Briten
	Spectrum of the Seas	September 2021	Hong Kong	beschränkt auf Bürger Chinas und Hong Kongs
Saga Cruises	Spirit of Adventure	aktiv seit 26. Juni 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Spirit of Discovery	aktiv seit 27. Juni 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
Sansha Nanhai Dream Tour Cruise	Nanhai Dream	aktiv seit 9. Dezember 2021	Sanya, China	nur für Chinesen
Silversea Cruises	Silver Muse	aktiv 29. Juli 2021	Alaska	Impfung, Einreiseverbot aus der EU in die USA
Tradewinds Voyages	Golden Horizon	aktiv seit 7. Juli 2021	Großbritannien	nur für Briten
Uncruise Adventures	Safari Quest	aktiv seit 7. Mai 2021	Alaska	Impfung, Einreiseverbot aus Schengen-Staaten in die USA
Viking	Viking Venus	aktiv seit 22. Mai 2021	Großbritannien	Impfung, nur für Briten
	Princess Changle	aktiv seit 10. Dezember 2021	Sanya, China	nur für Chinesen
Virgin Voyages	Scarlet Lady	aktiv 6. August 2021	Portsmouth, Großbritannien	Impfung, nur für Briten

Explizit nicht in der Tabelle enthalten sind Kreuzfahrten, die nicht ausdrücklich als Neustart angekündigt wurden – denn es ist einfach nicht zuverlässig feststellbar, ob diese Reisen eben nur noch nicht abgesagt sind, obwohl ihre Durchführung unwahrscheinlich ist, oder ob die Reederei noch ernsthaft davon ausgeht, sie wirklich durchführen zu können.

Wer 2021 auf Kreuzfahrt gehen will, sollte sich im Reisebüro beraten lassen

Für buchungswillige Kreuzfahrer empfiehlt sich vor allem für Kreuzfahrten im Jahr 2021 die Beratung im spezialisierten Reisebüro. Denn häufig werden auf den Websites von Reedereien noch Kreuzfahrten angeboten, die aus der Planung von vor der Covid-19-Pandemie stammen und einfach nur noch nicht aus dem System gelöscht wurden, weil die Reederei diese Reisen offiziell noch nicht abgesagt hat. Stattfinden können viele dieser Reisen aber faktisch nicht, weil die vielen und ständig wechselnden Reisebeschränkungen das unmöglich machen.

Wer also online ohne weitere Beratung bucht, läuft Gefahr, sich auf eine Reise zu freuen, die es faktisch schon längst nicht mehr gibt. Denn oft ist einfach nicht mehr auseinanderzuhalten, welche Reisen bereits neu geplante Neustart-Kreuzfahrten sind und welche der Reisen noch Überbleibsel aus der Vor-Covid-19-Zeit sind.

TUI Cruises verschärft Coronatest-Anforderungen für Kreuzfahrten ab Mitte Mai

16. April 2021

TUI Cruises verlangt ab Mitte Mai sowohl einen PCR-Coronatest als auch einen Schnelltest vor Abflug. Die Kosten dafür tragen künftig die Passagiere selbst. Die Testanforderungen gelten auch für bereits geimpfte Kunden.

Mit einer doppelten Teststrategie will TUI Cruises die Kreuzfahrten ab 13. Mai noch sicherer machen. Vor diesem Termin bittet die Reederei, den zweiten Test freiwillig durchzuführen. Die neue Regelung gilt sowohl für Mein Schiff 1 und 2 auf den Kanaren als auch für die Mein Schiff 5, die am 13. Mai von Kreta aus erstmals wieder zu Griechenland-Kreuzfahrten in See sticht.

Verlangt wird für Abfahrten ab 13. Mai 2021 nun:

- ein PCR-Test maximal 72 Stunden vor Einreise ins Zielland erforderlich (ab einem Alter von 6 Jahren)
- ein Corona-Schnelltest (Antigen) vor Antritt der Flugreise, frühestens am Abend vor dem Abflug (ab einem Alter von 4 Jahren)
- die Tests müssen auch von bereits geimpften Passagieren absolviert werden.

Der Antigen-Schnelltest soll laut TUI Cruises am Morgen des Abflugs, frühestens aber am Abend davor durchgeführt werden. Akzeptiert wird dabei auch ein Selbsttest. Der Antigentest muss nicht nachgewiesen werden, er wird aber im Gesundheitsfragebogen bei der Einschiffung abgefragt.

Die Kosten für den PCR- sowie den Antigen-Test sind im Reisepreis nur noch bis Abfahrten bis 7. Mai enthalten, danach müssen sie von den Passagieren selbst bezahlt werden. TUI Cruises führt die Kooperation mit den Helios-Kliniken fort, wo diese Tests wie bisher bereitgestellt werden, aber nach dem 7. Mai mit 75 Euro pro Person berechnet und dem Bordkonto belastet werden.

An den Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt und Hamburg kann der Test – ebenfalls auf eigenen Kosten – auch bei Centogene durchgeführt werden oder alternativ in Eigenregie bei anderen Teststellen oder beim Hausarzt. Bei diesen beiden Varianten müssen die Passagiere die Bestätigung des negativen Testergebnisses allerdings bis spätestens 15 Uhr am Tag vor der Abreise selbst an TUI Cruises übermitteln.

An Bord bietet TUI Cruises einen Antigen-Schnelltest für Passagiere an, die ein negatives Testergebnis für die Heimreise benötigen. Auch dieser Test ist selbst zu bezahlen, TUI Cruises berechnet dafür 30 Euro.

US-Kreuzfahrt macht Fortschritte, der Durchbruch ist aber noch nicht in Sicht – ein Update

19. April 2021

Nach monatelangem Stillstand bewegt sich die US-Kreuzfahrt nun zumindest langsam auf einen Neustart zu. Zwar hält die Gesundheitsbehörde CDC weiter an ihren strikten Regeln der Conditional Sailing Order fest. Doch der Druck und die Kritik aus Politik und Wirtschaft wird lauter und schärfer. Wir geben einen Überblick zu den aktuellen Entwicklungen, Stand 18. April 2021.

Für große Medienaufmerksamkeit sorgte die Klage des Bundesstaats Florida gegen die CDC und die US-Bundesregierung. Sie verlangt eine Aufhebung der Restriktionen für die Kreuzfahrt ab spätestens Juli 2021. (*Update:*) Alaska hat am 20. April ebenfalls Klage eingereicht. Die Erfolgsaussichten der Florida-Klage werden unterschiedlich eingeschätzt, in jedem Fall ist aber nicht mit einer kurzfristigen Entscheidung zu rechnen. Die Reedereien bräuchten jedoch ein möglichst baldiges Signal, weil die Vorbereitung der Schiffe für den Neustart bis zu drei Monate in Anspruch nimmt.

Der Klage vorausgegangen war eine Veröffentlichung der CDC mit neuen Details zur Conditional Sailing Order, die jedoch von der Kreuzfahrtbranche als enttäuschend und völlig unzureichend bezeichnet und als weitere Verzögerungstaktik verstanden wird. Eine höfliche, aber deutliche Aufforderung des CEOs von Norwegian Cruise Line Holdings, Frank Del Rio, an die Direktorin der CDC, Rochelle Walensky, die Kreuzfahrt ab 4. Juli 2021 für vollständig geimpfte Passagiere wieder zuzulassen, blieb nach Aussage von Del Rio auch zehn Tage später unbeantwortet.

Impfpflicht für Passagiere wird bei den meisten US-Reedereien vorerst zum Standard

Der Vorschlag von NCLH, unter welchen Bedingungen die Kreuzfahrt in dem so wichtigen Markt USA im Juli 2021 neu starten könnte, enthält insbesondere ein Bekenntnis zu einer strikten Impfpflicht für alle Passagiere an Bord der Schiffe von Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises.

Die meisten anderen US-Reedereien haben ebenfalls bereits Impfpflichten für Passagiere auch auf Reisen ohne US-Häfen, etwa in der Karibik oder in Europa, angekündigt – allerdings nur für Erwachsene und nicht für Kinder, für die es bislang ja keine zugelassenen Impfstoffe gibt. Das gilt zumindest für den Start außerhalb der USA.

Ansonsten halten sich die Reedereien diese Entscheidung weiterhin offen. Jüngste Veröffentlichungen der CDC erwähnen Impfungen als wichtigen Bestandteil der Strategie zwar deutlich. Andererseits verbietet aber beispielsweise der Gouverneur von Florida ausdrücklich, das Unternehmen von ihren Kunden einen Impfnachweis verlangen (Executive Order 21-81 vom 2. April 2021 - *PDF-Link*).

Welche Reedereien bereits Impfpflichten angekündigt haben, finden Sie in unserer Übersicht „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“. Insbesondere Carnival Cruise Line will sich derzeit noch nicht festlegen und wartet auf offizielle Regeln der CDC dazu.

Situation für Alaska bleibt für 2021 prekär

Der Bundesstaat Alaska erwägt inzwischen ebenfalls eine Klage gegen die CDC (Update: Am 20. April wurde die Klage tatsächlich eingereicht). Für Alaska ist die Lage allerdings verfahrenreicher als in Florida: Während in Florida die Aufhebung oder Lockerung der Conditional Sailing Order für einen Neustart der Kreuzfahrt ausreichen würde, benötigt Alaska weitere Gesetzgebung des Kongresses in Washington. Denn neben dem faktischen Kreuzfahrtverbot der CDC kommt hier noch ein tatsächliches Kreuzfahrtverbot für kanadischen Häfen bis Februar 2022 hinzu.

Da Kreuzfahrten für größere Schiffe ohne Zwischenstopp in Kanada aber an einem aus dem Jahr 1886 stammenden Gesetz namens Passenger Vessel Service Acts (PVSA) scheitern, müsste der Kongress eine Ausnahmeregelung schaffen. Ein entsprechendes Gesetzgebungsverfahren läuft, der Ausgang ist aber ungewiss, weil der PVSA seit Jahrzehnten ein heftig umstrittenes Politikum darstellt.

Alaska – ebenso wie Neuengland – könnte als Kreuzfahrt-Destination 2021 also den wenigen Reedereien mit kleinen Schiffen unter US-Flagge und mit weniger als 250 Personen an Bord vorbehalten bleiben. Erste, kleine Schiffe fahren bereits wieder in US-Gewässern und am Mississippi River, weitere, insbesondere in Alaska sollen folgen.

Politiker-Forderungen und Gesetzgebungsverfahren für Kreuzfahrt-Neubeginn

Hatten sich Politiker vor allem aus Alaska und Florida zunächst nur lautstark zu Wort gemeldet, gibt es inzwischen eine Gesetzesinitiative sowohl im US-Senat als auch im Repräsentantenhaus, die eine Aufhebung der Conditional Sailing Order (CSO) vorsehen. Republikanische Senatoren aus Alaska und Florida sowie eine republikanische Abgeordnete im Repräsentantenhaus haben den „Careful Resumption Under Improved Safety Enhancements (Cruise) Act“ im Senat eingebracht, der eine Ablösung der CSO durch pragmatische Regeln und Maßnahmen zur Risikominimierung für einen Kreuzfahrt-Neustart zum 4. Juli 2021 verlangt. Im September 2020 war eine Gesetzesinitiative namens „Set Sail Safely Act“ noch erfolglos geblieben, die ebenfalls von republikanischen Senatoren eingebracht worden war.

Aber es gibt auch Gegenstimmen aus der Politik: Die Abgeordnete Doris Matsui (Demokratin aus Kalifornien) und der Senator Richard Blumenthal (Demokrat aus Connecticut) forderten kürzlich die CDC-Direktorin Walensky dazu auf, strikt an der Conditional Sailing Order festzuhalten und Kreuzfahrten gegebenenfalls auch sofort wieder zu stoppen, sollte es an Bord zu Covid-19-Ausbrüchen kommen.

Kleine Schritte des Entgegenkommens bei der CDC

Von der CDC gibt es derweil keine Signale, die darauf hindeuten könnten, dass die Gesundheitsbehörde ihre grundsätzliche Haltung aufgeben könnte. Politiker und die Kreuzfahrtbranche fordern eine komplette Aufgabe der Conditional Sailing Order, weil das Konzept veraltet sei und nicht mehr zur aktuellen Situation mit einer in den USA inzwischen schon relativ hohen Impfquote und neuen, wissenschaftlichen Erkenntnissen zu Covid-19 passe.

Anpassungen sind bei den CDC-Regeln aber nur in sehr kleinen Schritten erkennbar. Als positives Signal deuten US-Medien bereits Details wie etwa, dass die CDC nun nicht mehr verlangt, dass Terminalgebäude nach jeder Nutzung zunächst zwölf Stunden leer stehen müssen, bevor das nächste Kreuzfahrtschiff abgefertigt werden darf. Das bedeutet immerhin, dass Kreuzfahrtschiffe am selben Terminal und am selben Tag sowohl Passagiere der vorhergehenden Kreuzfahrt ausschiffen als auch neue Passagiere einschiffen könnten – vorausgesetzt, sie dürften überhaupt erst einmal wieder fahren.

Bei ihren Reisewarnungen stuft die CDC Kreuzfahrten unabhängig von Impfungen weiterhin in die höchste Risikostufe Level 4 ein, während sie allgemeines Reisen insbesondere für Geimpfte innerhalb der USA als „sicher“ einstuft, international immerhin mit entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen für vertretbar hält.

Evakuierung von St. Vincent per Schiff, aber mit CDC-Warnung

Die Haltung der CDC gegenüber der Kreuzfahrt hat in der vergangenen Woche auch zu einer reichlich skurrilen Situation geführt: Nach dem Ausbruch des Vulkans La Soufriere auf der Karibik-Insel St. Vincent waren Kreuzfahrtschiffe dorthin gefahren, um bei der Evakuierung zu unterstützen.

Die für St. Vincent zuständige US-Botschaft auf der Nachbarinsel Barbados gab einen „Natural Disaster Alert“ heraus und wies auf die Gelegenheit zur Evakuierung für US-Bürger auf St. Vincent mit der Celebrity Reflection nach St. Maarten hin...

... nicht ohne in derselben Notiz die Warnung der CDC vor Kreuzfahrtschiffen zu wiederholen: „Die CDC rät von Reisen auf Kreuzfahrtschiffen ab.“

Costa schickt vier Schiffe ins Mittelmeer, sagt Deutschland-Abfahrten und Nordeuropa für Sommer 2021 ab

22. April 2021

Costa konzentriert sich im Sommer 2021 auf das Mittelmeer mit je zwei Schiffen im westlichen und östlichen Mittelmeer: Costa Smeralda und Costa Firenze sowie Costa Luminosa und Costa Deliziosa. Die Sommer-Kreuzfahrten in Nordeuropa bis Mitte

September 2021 sagt Costa dagegen nun als eine der ersten Reedereien in diesem Jahr ab. Betroffen sind davon auch die Abfahrten von deutschen Häfen aus.

Im westlichen Mittelmeer setzt Costa neben der bereits dafür angekündigten Costa Smeralda (ab 1. Mai) auch die Costa Firenze ein, die am 4. Juli 2021 starten soll. Das erst Ende 2020 fertiggestellte Kreuzfahrtschiff fährt auf ihren Premiere-Reisen eine rein italienische Route mit Savona, Civitavecchia, Palermo, Neapel, Messina und Cagliari.

Von 12. September bis Mitte Oktober 2021 sollen auf der Route der Costa Firenze mit Savona, Civitavecchia, Neapel, Ibiza, Barcelona und Marseille dann auch zwei spanische und ein französischer Hafen hinzukommen. Die Costa Smeralda wechselt dagegen nach anfangs ebenfalls rein italienischer Route schon am 3. Juli auf eine Strecke, die auch Marseille, Palma de Mallorca und Barcelona beinhalten soll.

Im östlichen Mittelmeer schickt Costa neben der bereits früher angekündigten Costa Luminosa (ab 16. Mai) nun auch die Costa Deliziosa auf Reisen. Sie startet am 26. Juni mit den Häfen Venedig, Katakolon, Korfu und Bari sowie einem zweitägigen Stopp über Nacht auf Mykonos.

Intensiveres Destinationserlebnis im Mittelmeer

Auf den Mittelmeer-Routen der vier Schiffe will Costa das Destinationserlebnis intensivieren. Bei längeren Hafenstopps soll den Passagieren mehr Zeit an Land bleiben. Beim Ausflugsprogramm sollen neue Exkursionen abseits der ausgetretenen Pfade hinzukommen und dann auch jeweils exklusiv für Costa-Passagiere zur Verfügung stehen.

Außerdem baut Costa das Kulinarik-Programm weiter aus, bei dem die Küche sich unter anderen mit Degustationsgerichten an regionalen Spezialitäten des jeweiligen Fahrtgebiets ausrichtet.

Absage der Deutschland- und Nordeuropa-Kreuzfahrten für die Sommersaison 2021

Abgesagt hat Costa allerdings jetzt die Nordeuropa-Kreuzfahrten in der Sommersaison 2021. Betroffen sind davon die Reisen der Costa Diadema, Costa Favolosa, Costa Fascinosa und Costa Fortuna – und damit auch alle Kreuzfahrten, die von deutschen Kreuzfahrthäfen aus geplant waren.

Die italienische Reederei ist damit die erste große Reederei, die Nordeuropa als Fahrtgebiet für den Sommer bereits aufgibt und die Reisen entsprechend frühzeitig storniert.

Costa schreibt dazu in einer Pressemitteilung: „Die Ungewissheit bezüglich der Wiedereröffnung der betreffenden Destinationen ist zu groß und die Durchführbarkeit der Routings könnte darum derzeit nicht garantiert werden.“

Das sind die Regeln für Kreuzfahrten in Großbritannien im Sommer 2021

24. April 2021

Großbritannien hat einen Öffnungsplan in der Corona-Krise, der explizit auch die Kreuzfahrt berücksichtigt. Jetzt hat die Regierung dort die konkreten Bedingungen und Beschränkungen veröffentlicht, mit denen Kreuzfahrt ab 17. Mai 2021 wieder beginnen kann. Die Reisen sind ausschließlich für Briten und Iren buchbar. Eine gesetzliche Impfpflicht für Kreuzfahrtpassagiere ist nicht vorgesehen.

Die neuen Regeln für die Kreuzfahrt in Großbritannien sind Teil des Stufenplans der britischen Regierung für die kommenden Monate, der eine weitgehende Öffnung des öffentlichen Lebens vorsieht. Die Öffnungsregeln beziehen sich ausschließlich auf nationale Reisen. Internationale Kreuzfahrten werden explizit als „illegal“ bezeichnet.

Erste Kreuzfahrten dürfen in England frühestens ab dem 17. Mai beginnen. Für Schottland, Wales und Nordirland gelten gegebenenfalls zusätzliche Reisebeschränkungen. Die zulässigen Kreuzfahrten sind begrenzt auf Häfen in Großbritannien und ausschließlich zugänglich für Bürger von Großbritannien, Jersey, Guernsey, Isle of Man und Irland.

Eine Impfpflicht für Kreuzfahrt-Passagiere ist in den Regeln nicht vorgesehen. Dennoch haben sich – bis auf MSC – nahezu alle am Neustart in UK beteiligten Reedereien bereits darauf festgelegt, von ihren Passagieren zumindest im Alter über 18 eine vollständige Impfung zu verlangen.

MSC macht voraussichtlich am 20. Mai als erste Reederei den Vorreiter mit der MSC Virtuosa ab Southampton. Insgesamt 22 Schiffe sind für Sommer-Kreuzfahrten in Großbritannien bereits angekündigt, die Starttermine liegen zwischen Juni und August.

Passagierzahl- und Kontaktbeschränkungen an Bord

Mit höchstens 1.000 Passagiere oder einer maximalen Auslastung von 50 Prozent dürfen die Schiffe vorerst fahren, je nachdem, welche der beiden Zahl niedriger ist. Für Innenräume auf den Kreuzfahrtschiffen hat die britische Regierung klare Kontaktbeschränkungen definiert: Unabhängig davon, ob Passagiere eine Reise gemeinsam oder unabhängig voneinander gebucht haben, dürfen sich maximal sechs Personen aus zwei Haushalten treffen, also beispielsweise in einer Bar nahe zusammensitzen.

In der nächsten Öffnungsstufe ab 21. Juni könnten die Kontaktzahl-Beschränkung und die Kapazitätsgrenze dann entfallen.

Insgesamt stellt die britische Regierung die Öffnung unter dem Vorbehalt, dass bis zu den Stichtagen der Öffnungsschritte folgende vier Bedingungen erfüllt sind:

- erfolgreiche Fortführung des Impfprogramms,
- Nachweis, dass die Impfungen zu einem Rückgang an Krankenhauseinweisungen und Todesfällen bei geimpften Menschen führen,

- Gegebenenfalls wieder steigende Infektionszahlen das Gesundheitssystem nicht übermäßig belasten,
- neue Virus-Varianten das Infektionsrisiko nicht deutlich erhöhen.

Kreuzfahrt-Trends im Corona-Jahr 2021 und danach

26. April 2021

Im Frühjahr 2021 stehen die Signale in der Kreuzfahrt auf Aufbruch. Die Reedereien werden für den Neustart in der Corona-Krise kreativ. Wir werfen einen Blick auf die aktuellen Trends und versuchen eine Einschätzung, welche Neuerungen und Veränderungen auch für die Zeit nach der Pandemie attraktiv bleiben könnten.

Die Corona-Pandemie verändert die Kreuzfahrt gerade grundlegend: ungewöhnliche Basishäfen, neue Fahrtrouten, längere Reisen, mehr Seetage, No-Fly-Cruises. Ob aus solchen Notlösungen dauerhafte Trends werden, muss sich noch zeigen. Doch einige der Ideen, die sich aktuell abzeichnen, könnten sich durchaus auch nach der Pandemie durchzusetzen.

Der weitgehende Stillstand der Kreuzfahrt seit Ende März 2020 hat aber auch einen bislang weitgehend verborgenen Effekt, der sich erst nach dem Neustart wieder zeigen wird: Statt alle Ressourcen in den rasanten und boomenden Alltag zu stecken, hatten und haben die Reedereien auch viel Zeit für neue Projekte und Ideen, können gewohnte Routinen hinterfragen und sich intensiver den strategischen Aspekten widmen.

Die Trends, die sich jetzt schon deutlich abzeichnen, sind mutmaßlich nur Vorboten für viele Veränderungen und Innovationen in der Kreuzfahrt-Branche, die jetzt während der Pandemie entstehen oder sich viel schneller entwickeln, als das zuvor möglich oder nötig war. Für Kreuzfahrt-Fans werden das spannende Zeiten.

Regional und national begrenzte Fahrtgebiete

Für den Sommer 2021 ist schon jetzt klar: Kreuzfahrten werden sich erst einmal auf eingeschränkte Fahrtgebiete begrenzen, so wie sie im Winter auf den Kanaren oder in Italien bereits funktioniert haben, ebenso in Taiwan, Singapur, China und Australien. Weniger beteiligte Länder und Behörden bedeutet weniger Risiko in Hinblick auf kurzfristige Änderungen. Und so beginnt im Sommer 2021 beispielsweise die Kreuzfahrt in Großbritannien zwar in recht großem Umfang, aber limitiert auf britische Passagiere und britische Häfen.

Länderübergreifende Routen werden nach und nach hinzukommen, mutmaßlich aber auch immer wieder mit Rückschlägen und Veränderungen zu kämpfen haben. Das ist ein Trend, auf den sich Kreuzfahrt-Urlauber zumindest im Pandemie-Jahr 2021 einstellen müssen, der aber für die Zeit danach sicherlich keinen Bestand haben wird.

„Blaue Reisen“ - Kreuzfahrten ohne Hafenstopps

Die Bezeichnung als „Blaue Reisen“ hat TUI Cruises erfunden, aber das aus der Not geborene Konzept haben natürlich auch andere übernommen: Kreuzfahrten ohne Hafenstopps, oder mit vielen Seetagen und nur wenigen Hafenstopps. Wenn Norwegen keine Touristen ins Land oder an Land lässt, warum nicht die Fjorde vom Schiff aus bewundern? Warum nicht einfach mal zum Sonnenuntergang in die Kaldera von Santorini und das orange-rote Abendlicht auf den leuchtend weißen Häusern der griechischen Insel vom Wasser aus mit einem Glas Sekt in der Hand genießen?

Was zu Beginn der Kreuzfahrten im Sommer 2020 funktioniert hat, kehrt teilweise auch im Sommer 2021 wieder zurück. Beim Neustart in Großbritannien stehen einige solche Kreuzfahrten ohne Hafenstopps am Programm und für den erhofften Wiederbeginn von deutschen Häfen aus wird das ebenfalls wieder eine Option sein, wenn beispielsweise Norwegen seine Häfen weiter geschlossen hält.

Ist das ein Trend, der nach der Pandemie erhalten bleibt? Dass etwas weniger Hafenstopps und dafür zusätzliche Erholungstage ohne Landgang recht reizvoll sein können, haben viele jetzt Passagiere erlebt. Kreuzfahrten mit weniger und dafür längeren Hafenstopps, mehr Seetagen und weniger „jeden Tag ein anderer Hafen“-Stress tauchen daher in Zukunft vielleicht öfter in den Katalogen der Reedereien auf.

No-fly-Cruises: Reisen zu fernen Zielen ohne Flug

„Warum gab es so etwas nicht schon früher?“, werden sich einige fragen, wenn sie die Südamerika- und Antarktis-Kreuzfahrt von Plantours ab 19. Oktober 2021 sehen – mit der Hamburg, von Hamburg aus. Ein wenig Zeit müssen die Passagiere dafür freilich mitbringen: 64 Tage bis in die Antarktis mit Zielhafen Ushuaia. Auf dieser Strecke sparen sich die Passagiere zumindest einen von zwei sonst für die Antarktis nötigen Langstreckenflügen. Wer wieder mit der Hamburg auch wieder zurück nach Europa fährt, kommt am 19. Februar 2022 in Lissabon an.

Eine ähnliche Idee hatte TUI Cruises schon für Weihnachten und Silvester 2020 entwickelt: Von Deutschland aus in die Karibik und zurück mit mehrtägigem Landgang auf einer Privatinsel. Letztlich wurde daraus nichts, die Reise musste wegen des Weihnachts-Lockdowns in Deutschland kurzfristig abgesagt werden. Aber die Idee hatten so viele Passagiere gut gefunden, dass diese Reise sehr schnell ausgebucht gewesen war.

Eine grundsätzlich sehr reizvolle Idee, allerdings eher aus Sicht des US-amerikanischen Publikums interessant, ist die 24tägige Kreuzfahrt der Nieuw Statendam im August 2022. Sie erkundet von Boston aus Island intensiv und hat Häfen wie Reykjavík, Djúpivogur, Seydisfjörur, Akureyri, Isafjörur und Grundarfjörur auf dem Programm.

„No-fly-Cruises“ ist der Trend, der hinter solchen Kreuzfahrten steckt: Ferne Ziele ansteuern, ohne dafür ins Flugzeug steigen zu müssen. Bei den vielfältigen und günstigen Flugverbindungen vor der Pandemie war es wenig verlockend, lange Strecken übers offene Meer in Kauf zu nehmen, wenn man das gleiche Ziel mit dem Flugzeug in wenigen Stunden erreichen konnte.

Jetzt ist alles anders: Das Schiff dient als zuverlässiges und komfortables Zuhause, ohne mehrfach umsteigen zu müssen und zu riskieren, dass neue Reisebeschränkungen die Reise kurzfristig zunichtemachen. Und wer etwas mehr Zeit hat, wird den Gedanken auch nach der

Pandemie reizvoll finden, die gerade gewonnene Erholung nicht wieder durch einen Langstreckenflug auf dem Weg nach Hause zunichte zu machen.

Auch Weltreisen stehen für 2022 und 2023 übrigens hoch im Kurs: Einige sind bereits ausgebucht, die Nachfrage ist enorm. Neue Kreuzfahrtskonzepte mit recht langer Reisedauer sind hinzugekommen, beispielsweise die Grand Cruises bei Costa – 50tägige Kreuzfahrten von Genua nach Buenos Aires und umgekehrt.

Neue Basishäfen: St. Maarten, Bahamas, Bermudas, Zypern ...

Aus der Not heraus geboren ist der aktuelle Trend, Kreuzfahrtschiffe von Häfen aus starten zu lassen, die vor der Pandemie typischerweise nicht als Basishäfen dienten. US-Reedereien leiden unter der restriktiven Politik der Gesundheitsbehörde CDC, die faktisch keine Kreuzfahrten von US-Häfen aus zulässt. Das verhindert vor allem Karibik-Kreuzfahrten von Florida aus.

Also werden die Reedereien kreativ und etablieren für einzelne Schiffe neue Basishäfen, beispielsweise St. Maarten auf den niederländischen Antillen, Nassau auf der Bahamas-Insel New Providence, Bridgetown auf Barbados oder auch die Bermudas sind per Flugzeug von den USA aus gut zu erreichen und liegen außerhalb des Einflussbereichs der CDC.

In Europa locken stark vom Tourismus abhängige Länder wie Griechenland, aber auch Zypern mit attraktiven Konditionen die Reedereien. Und so starten im Sommer 2021 wohl auch im Mittelmeer Kreuzfahrtschiffe von Häfen, die zuvor nicht oder zumindest von US-Reedereien nicht typischerweise als Basishafen genutzt wurden.

Vorteil für Karibik-Inseln

Was die angestammten Häfen wie etwa Miami, Fort Lauderdale oder Port Canaveral in Florida in Alarmstimmung versetzt, freut die Profiteure dieser Entwicklung auf den Inseln der Karibik, Bahamas und Bermudas, die sich auf diese Weise dringend benötigte Tourismus-Dollars in die lokale Wirtschaft holen.

Zugleich erhoffen sie sich, durch ihre Reederei-freundliche Politik gute Beziehungen auch für die Zukunft aufzubauen und sich gegenüber den Reedereien als verlässliche Partner in der Krise zu präsentieren. Das könnte ihnen auch langfristig mehr Kreuzfahrt-Tourismus einbringen. Ob diese Rechnung aufgeht, wird wohl erst die Zeit nach Covid-19 zeigen.

Digitalisierung: von Contact Tracing zu personalisiertem Service

Reedereien, die ihre Neubauten in den vergangenen Jahren mit umfassender Digitaltechnik ausgestattet oder ältere Schiffe nachgerüstet haben, profitieren von dieser Investition während der Pandemie. Entsprechend schnell schreitet die Digitalisierung auch an Bord vieler anderer Kreuzfahrtschiffe gerade voran.

Was als Technik zu einem möglichst genauen Orten von Passagieren an Bord und für individuelle Services gedacht war, bringt nun große Vorteile bei der Kontakt-Nachverfolgung.

Beispielsweise hat MSC seine neuesten Kreuzfahrtschiffe seit der MSC Meraviglia mit Tausenden von kleinen Geräten auf Basis von NFC, Bluetooth und Wlan ausgestattet,

darunter rund 700 Wlan-Hotspots, über 350 interaktive Displays, über 3.000 Bluetooth-Beacons sowie Türschlösser auf NFC-Funktechnik.

Princess Cruises hat die meisten Schiffe der Flotte mit der Ocean-Medallion-Technik aus- oder nachgerüstet, mit deren Ortungstechnik die Passagiere sogar ihre Kabinentür berührungsfrei entriegeln oder Bargetränke an beliebige Orte am Schiff bestellen.

Royal Caribbean setzt auf der Quantum of the Seas in Singapur Videoüberwachung mit Gesichts- und Personenerkennung in Kombination mit Tracking-Armbändern ein und hat alle Schiffe der Quantum-Class von Anfang an mit umfangreicher Smart-Ship-Technik ausgerüstet.

Was die Kontakt-Nachverfolgung in der Corona-Pandemie sehr nützlich ist, wird aber eben auch danach viele Vorteile bringen. Die Möglichkeiten reichen von personalisierten und sogar verhaltensbasierten Angeboten und Rabatten in Bordshops, bei Ausflügen oder Show-Reservierungen bis zu ortsabhängige Services wie Pizza- oder Getränkebestellungen direkt an die Sonnenliege am Pool.

Bessere Verteilung der Menschen am Schiff schafft mehr individuellen Freiraum

Für die Reedereien sehr interessant sind aber auch „Crowd Control“-Möglichkeiten, die sich aus den Echtzeit-Daten des Aufenthaltsortes der Passagiere und in Kombination mit Informationen über Gewohnheiten und Vorlieben ergeben. Denn damit lässt sich eine gleichmäßige Verteilung der Passagiere über die verschiedenen Einrichtungen an Bord aktiv steuern.

Zugleich lassen sich mit Hilfe der vielen, gesammelten Daten mit sogenannter künstlicher Intelligenz auch Prognosen erstellen. Beispielsweise: Wie viele Menschen werden sich unter welchen Bedingungen zu welchen Zeiten wo aufhalten? Beobachtet das System beispielsweise häufig einen zu bestimmten Zeiten großen Andrang in den Shops, könnten künftig zusätzliche Verkaufstische am Pool für Entlastung sorgen. Wird ein hoher Belegungsgrad der Sonnenliegen am Hauptpool prognostiziert, lockt vielleicht ein Livemusik-Act oder eine Kurz-Show im Atrium mehr Passagiere dorthin.

Insgesamt vermittelt eine solche aktive Steuerung der Menschen vor allem auf sehr großen Schiffen das Gefühl, mit eigentlich viel weniger Menschen unterwegs zu sein, weil durch gleichmäßige Verteilung der Passagiere überall am Schiff eine weniger volle, viel individuellere Atmosphäre entsteht. Bei künftigen Kreuzfahrtschiff-Neubauten können mehr Passagierkabinen eingeplant werden, wenn trotz zusätzlicher Menschen nicht das Gefühl entsteht, es sei voller.

Corona-Impfung und Tests vor der Kreuzfahrt: ab sofort dauerhaft?

Der derzeit offensichtlichste Trend wird aber wohl der am wenigsten beständige sein: Corona-Tests und Impfpflichten vor Kreuzfahrten.

In Deutschland und Kontinental-Europa ist eine Impf-Pflicht aufgrund der noch recht niedrigen Impfquote ohnehin für den Sommer und wohl auch Herbst 2021 nicht durchsetzbar oder wirtschaftlich sinnvoll. Ob sich das im Spätherbst oder Winter ändert, muss sich noch

zeigen. Für US-Reedereien und in Großbritannien hält die Impfpflicht dagegen gerade Einzug in die Kreuzfahrt.

Geht es nach den Reedereien, soll die Impfpflicht möglichst bald wieder verschwinden oder erst gar nicht eingeführt werden. NCL-Europachef Kevin Bubolz erklärt kürzlich im cruisetricks.de-Interview: „Ich glaube nicht, dass es langfristig der Standard wird.“ Das Ziel sei es, baldmöglichst zurück zur Normalität zu gelangen, und „Normalität bedeutet, dass man solche Vorschriften nicht machen muss.“

So wie in der einen oder anderen Umsetzung des Impftitels, werden auch die lästigen und teuren PCR- und Antigen-Tests ein notwendiges Übel bleiben, solange die Pandemie anhält – aber eben auch nicht darüber hinaus.

Tatsächlich liegt nahe, dass nach Abklingen der Corona-Pandemie keine Impfpflicht mehr bestehen wird, so wie auch davor schon nirgendwo eine Impfung etwa gegen Influenza verlangt wurde, obwohl ein überall in der Gesellschaft auch an Land ein latentes Ansteckungsrisiko besteht.

Wann es allerdings soweit sein wird, dass man auf einen Impfnachweis und negatives Coronatest-Ergebnis verzichten kann, ist aktuell nicht abschätzbar.

Oceania und Regent kündigen Neustart an, NCL bringt zwei zusätzliche Schiffe im Mittelmeer

28. April 2021

Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises haben für Ende August beziehungsweise Anfang September 2021 den Neustart nach der Corona-Pause angekündigt. Beide Reedereien starten in Europa. Norwegian Cruise Line bringt im Herbst 2021 außerdem zwei weitere Kreuzfahrtschiffe ins Mittelmeer.

Mit der Marina will Oceania Cruises am 29. August 2021 von Kopenhagen aus wieder in See stechen. Die Reisen der übrigen fünf Schiffe – Riviera, Regatta, Insignia, Nautica und Sirena – sagt Oceania dagegen ab. Für sie sollen gestaffelte Neustart-Termine demnächst bekannt gegeben werden.

Bei der Ultraluxus-Schwesterreederei Regent Seven Seas Cruises macht die Seven Seas Splendor den Anfang. Sie fährt zum ersten Mal wieder mit Passagieren am 11. September 2021 ab Southampton auf einer Route in Großbritannien. Anschließend wechselt sie ins Mittelmeer und anschließend in die Karibik. Auch Regent sagt die Kreuzfahrten der übrigen Schiffe zunächst bis 30. September 2021 ab.

Norwegian Cruise Line hatte den Neustart nach der Corona-Pause bereits vor einigen Wochen mit drei Kreuzfahrtschiffen bekanntgegeben. Den Anfang macht die Norwegian Jade am 25. Juli ab Piräus. Nun kommen mit der Norwegian Epic und Norwegian Getaway zwei weitere

Schiffe hinzu, die beide im Mittelmeer fahren sollen: Die Norwegian Epic startet am 5. September 2021 in Barcelona, die Norwegian Getaway ebenfalls am 5. September in Civitavecchia.

Sowohl Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises als auch Norwegian Cruise Line verlangen von allen Passagieren ausnahmslos eine vollständige Impfung gegen Covid-19. Diese Sicherheitsmaßnahme gilt für die drei Kreuzfahrtmarken von Norwegian Cruise Line Holdings vorerst für alle Reisen bis Ende Oktober 2021.

Eine Übersicht aller Kreuzfahrtschiffe, für welche die Reedereien nach der Corona-Pause im Sommer und Herbst 2021 wieder einen konkreten Start-Termin mit teils neu geplanten Routen angekündigt haben, finden Sie in unserem Beitrag „Welche Kreuzfahrtschiffe fahren im Pandemie-Jahr 2021 wieder? Welche starten demnächst?“. Außerdem finden Sie bei uns eine ständig aktualisierte Tabelle zum Thema „Übersicht aktueller Kreuzfahrt-Absagen“.

USA-Neustart rückt näher, Gesundheitsbehörde CDC lockert die Regeln deutlich

29. April 2021

Der Neustart der Kreuzfahrt von US-amerikanischen Häfen rückt offenbar deutlich näher. Wie die Tageszeitung USA Today berichtet, will die Gesundheitsbehörde CDC die bislang als kaum umsetzbar betrachteten Regeln für die Kreuzfahrt deutlich lockern. Vielleicht sogar schon im Juli 2021 könnten die ersten Schiffe wieder in See stechen. Zugleich wird es für US-Kreuzfahrten wohl eine Impfpflicht geben.

Die USA Today berichtet von einem Brief der US-Gesundheitsbehörde CDC an die Kreuzfahrt-Industrie vom Mittwoch, 28. April 2021, mit dem einige wichtige Punkte der Conditional Sailing Order (CSO) neu geregelt werden. Die CSO ist das Regelwerk für den Neustart der Kreuzfahrt von US-Häfen aus. Inzwischen haben Reedereien wie Royal Caribbean den Brief in Statements bestätigt.

Insbesondere entfällt dem Brief zufolge die Pflicht zu mehreren Test-Kreuzfahrten vor dem eigentlichen Neustart, wenn für die regulären Passagierfahrten mindestens 98 Prozent der Crew sowie 95 Prozent der Passagiere vollständig gegen Covid-19 geimpft sind. Zudem verkürzt sich der Prüfzeitraum für solche Test-Kreuzfahrten – und mutmaßlich auch für den Antrag auf Befreiung davon – von bisher 60 auf nur noch fünf Tage.

Geimpfte Passagiere müssten demnach dann auch kein negatives PCR-Testergebnis mehr bei der Einschiffung vorliegen. Ein Antigen-Schnelltest direkt bei der Einschiffung würde genügen. Da die aufwendigen Test-Kreuzfahrten nur mit geimpften Passagieren vermeidbar sind, ist davon auszugehen, dass die US-Reedereien zumindest für die ersten Monate eine Impfpflicht für ihre Reisen einführen werden. Bei den Reisen außerhalb der USA ist das bereits jetzt im Wesentlichen der Fall.

Weitere Erleichterungen betreffen die sehr detailliert reglementierten Verträge, die Reedereien und Kreuzfahrthäfen in Hinblick auf den Infektionsschutz abschließen müssen. Diese Verträge müssen nur nicht mehr zwingend jeweils zwischen einer Rederei und einem Hafen abgeschlossen werden, sondern dürfen auch übergreifend mit mehreren Häfen geschlossen werden, solange sich alle Vertragsparteien zu den gleichen Maßnahmen verpflichten.

Und auch die Isolations- und Quarantäne-Regeln für den Fall, dass an Bord eines Kreuzfahrtschiffs positive Fälle auftreten sollten, werden wohl deutlich realistischer. Positiv getestete Passagiere dürften demnach beispielsweise im eigenen Auto nach Hause fahren, Flugpassagiere zur Quarantäne in Hotels untergebracht werden.

Anpassung der Regeln an die übrige Freizeit- und Reisebranche in den USA

Insgesamt passt die CDC mit diesen Vereinfachungen ihre Politik dem an, was sie bereits für die gesamte restliche Freizeit- und Reisebranche vorgibt. Zuletzt hatte sich vehementer Widerstand gegen diese Ungleichbehandlung aus der Kreuzfahrtbranche und besonders mit der Kreuzfahrt verbundenen Bundesstaaten wie Florida und Alaska formiert.

Noch sind die neuen Bedingungen lediglich aus dem Bericht der USA Today bekannt. Die Zeitung gibt an, dass ihnen der entsprechende Brief der CDC vorliegt. Sollte sich der Inhalt so bestätigen, würde sich für die Kreuzfahrt-Reedereien in den USA der Zeitrahmen zum Vorbereiten des Neustarts deutlich verkürzen und der administrative Aufwand wesentlich reduzieren.

Um Kreuzfahrten von amerikanischen Häfen aus bereits im Juli wieder aufnehmen zu können, bleibt allerdings dennoch nicht viel Spielraum. Denn in den vergangenen Wochen hatten die Reedereien immer wieder angesprochen, dass allein die technische und personelle Vorbereitung der Kreuzfahrtschiffe bis zum 90 Tage in Anspruch nehmen.

Und für den Neustart ohne vorausgehende Test-Kreuzfahrten müssten die Reedereien zudem ausreichend voll geimpfte Crew-Mitglieder rekrutieren, was angesichts niedriger Impfquoten gerade in vielen typischen Herkunftsländern von Kreuzfahrtschiff-Crew keine einfache Aufgabe ist. Zusätzlich erschwert wird die Rekrutierung durch die dramatische Situation in Indien. Royal Caribbean hat bereits verlautbaren lassen, dass derzeit keine Crew-Mitglieder aus Indien eingestellt werden. Dennoch sagte Michael Bayley, CEO von Royal Caribbean International, in einem Kommentar zu dem CDC-Brief, er halte einen Neustart im Juli nun für realistisch.

MSC startet Impfprogramm für Crew der gesamten Kreuzfahrtschiff-Flotte

1. Mai 2021

MSC Cruises hat mit Corona-Impfungen für die Crew-Mitglieder der Kreuzfahrtschiffe begonnen, die derzeit bereits fahren und demnächst neu starten sollen. Geimpft werden soll schrittweise die Crew sämtlicher MSC-Schiffe.

Eigenen Angaben zufolge hat MSC Cruises bereits begonnen, Crew-Mitglieder seiner Kreuzfahrtschiffe gegen Covid-19 zu impfen. Auf der MSC Bellissima soll bereits jetzt die komplette Besatzung geimpft sein. In der ersten Phase sollen, so MSC, die Crew-Mitglieder auf den zehn Kreuzfahrtschiffen geimpft werden, mit denen die Reederei den Betrieb in den kommenden Wochen wieder aufnehmen will.

MSC-Cruises-CEO Gianni Onorato wird in einer Pressemitteilung mit den Worten zitiert: „Unser Ziel ist es, eine weitere Sicherheitsstufe für unsere Mitarbeiter und die Gäste, die sie an Bord begrüßen werden, hinzuzufügen und so den Restart der Branche in diesem Sommer anführen zu können.“

Wenig Details gibt MSC Cruises bislang dazu preis, auf welchem Weg die Reederei den Impfstoff für die Kreuzfahrtschiff-Crew beschafft und welche Impfstoffe zum Einsatz kommen. Zu diesem Thema heißt es lediglich, das Programm sei mithilfe von nationalen Regierungsbehörden, Destinationen und privaten Unternehmen „entwickelt und in die Tat umgesetzt worden“. *Nähere Details waren am Wochenende nicht zu erhalten. Wir ergänzen, wenn wir auf unsere Nachfrage hin mehr dazu erfahren.*

Crew der MSC Bellissima bereits komplett geimpft

Das erste Schiff, auf dem die Impfungen bereits abgeschlossen sind, ist die MSC Bellissima. Das Schiff befindet sich derzeit in Dubai. Das Emirat am Persischen Golf stellt Corona-Impfungen bekanntermaßen unter bestimmten Bedingungen auch für Ausländer bereit. Die übrigen für den Neustart eingeplanten Schiffe befinden sich dagegen derzeit in Häfen in Italien sowie auf Malta.

MSC Cruises plant die Wiederaufnahme des Kreuzfahrtbetriebs im Frühjahr und Sommer 2021 mit insgesamt zehn Schiffen. Die MSC Grandiosa fährt bereits, die MSC Seaside startet am heutigen Samstag, 1. Mai, beide auf Italien-Routen. Weitere Schiffe sollen in Italien, Griechenland sowie in der zweiten Juni-Hälfte auch ab drei deutschen Häfen hinzukommen.

Exklusiv für britische Passagiere soll die MSC Virtuosa am 20. Mai in Southampton starten. Die Crew-Mitglieder dieses Schiffs sollen noch vor ihrer Jungfernfahrt geimpft sein. Das Schiff liegt aktuell in Le Havre, Frankreich.

Laut MSC Cruises habe man für die zehn Schiffe, die in diesem Sommer im Mittelmeer und in Nordeuropa eingesetzt werden, bestätigte Routen mit Häfen in Italien, Malta, Griechenland, Kroatien, Montenegro und Großbritannien sowie nach einer noch zu erfolgenden Hafenöffnung für Kreuzfahrtschiffe auch Deutschland. Sobald Reisebeschränkungen gelockert werden, sollen außerdem Ziele unter anderem in Frankreich und Spanien hinzukommen.

Kreuzfahrt-Reedereien beginnen mit Covid-19-Impfung der Crew

2. Mai 2021

Mehrere Reedereien und Kreuzfahrt-Häfen haben damit begonnen, Crew-Mitglieder von Kreuzfahrtschiffen gegen Covid-19 zu impfen. Bislang mussten sie darauf setzen, dass Crew im jeweiligen Heimatländern geimpft wird. In Port Canaveral, Miami und Galveston beginnen die Impfungen Ende April beziehungsweise Anfang Mai. MSC hat auf der MSC Bellissima in Dubai sogar schon alle Crew-Mitglieder geimpft.

Für einen möglichen Neustart der US-Kreuzfahrt Mitte Juli 2021 ist die Impfung der Crew essenziell. Aber auch im Rest der Welt soll die Crew-Impfung für einen höheren Infektionsschutz an Bord sorgen, teils auch in Kombination mit einer Impfpflicht für Passagiere. Die Impfungen sollen aber auch schrittweise die Inbetriebnahme von immer mehr Schiffen zulassen, mehr Freiheiten wie etwa individuelle Landgänge ermöglichen und den Anlauf weiterer Länder und Häfen erleichtern beziehungsweise planbarer machen.

Bislang mussten die Reedereien darauf hoffen, dass sich Crew-Mitglieder möglichst frühzeitig in ihren jeweiligen Heimatländern gegen Covid-19 impfen lassen können. Die dramatische Situation in Indien, einem wichtigen Herkunftsland von Kreuzfahrtschiff-Crew, bremst die Bemühungen um geimpfte Crew zusätzlich und hatte beispielsweise Royal Caribbean vor wenigen Tagen bereits dazu veranlasst, vorerst keine Mitarbeiter mehr aus Indien zu engagieren.

Als erster Kreuzfahrthafen in den USA hat Port Canaveral mit der Impfung von Kreuzfahrtschiff-Crew sowie der Mitarbeiter in den Kreuzfahrt-Terminals begonnen. Bis zu 1.000 Personen sollen hier nun täglich geimpft werden.

Auch Port Galveston hat den Beginn einer Impfkampagne angekündigt. Dort sollen zu Wochenbeginn als erstes rund 350 Crew-Mitglieder der Carnival Breeze und der Carnival Vista geimpft werden.

Auch in Miami hat die Impfung von Kreuzfahrtschiff-Crew offenbar bereits begonnen. Michael Bayley, CEO von Royal Caribbean International, schrieb am 1. Mai auf Facebook, dass gerade die Crew der Explorer of the Seas geimpft werde und am Tag darauf Liberty of the Seas und Celebrity Equinox folgen sollen.

Die US-Bundesstaaten Texas und Florida haben inzwischen eine hohe Impfquote in der Bevölkerung erreicht und so viel Impfstoff zur Verfügung, dass die Gouverneure beschlossen haben, den Impfstoff auch für Kreuzfahrtschiff-Crew freizugeben. Das dürfte den Neustart der Kreuzfahrt beschleunigen, von der in diesen Staaten viele Arbeitsplätze und Zulieferbetriebe abhängig sind.

Die Crew der Carnival Paradise wurde bereits im April auf Barbados geimpft, wie aus einem Video der Carnival-Cruise-Line-Präsidentin Christine Duffy hervorgeht.

In Europa hatte MSC Cruises am 30. April ein umfassendes Impfprogramm für die Crew-Mitglieder aller MSC-Kreuzfahrtschiffe angekündigt. In der ersten Phase soll die Crew der

zehn Schiffe geimpft werden, die für die bevorstehende Wiederinbetriebnahme vorgesehen sind beziehungsweise bereits wieder fahren. Die Crew der MSC Bellissima, die derzeit in Dubai liegt, ist laut MSC Cruises bereits komplett geimpft.

Norwegian Cruise Line erlaubt individuelle Landausflüge

3. Mai 2021

Norwegian Cruise Line lässt auf den Neustart-Kreuzfahrten, die ab Ende Juli 2021 auch in Europa beginnen, individuelle Landgänge zu. Im Rahmen der lokalen Vorschriften in den Häfen soll Landgänge mit der strikten Impfpflicht für NCL-Kreuzfahrten in diesem Sommer auch ohne organisierte Gruppenausflüge möglich sein.

Bei Reedereien mit großen Kreuzfahrtschiffen gilt seit Beginn der Corona-Pandemie: Landgänge nur in geschlossenen, von der Reederei organisierten Gruppen. In Kombination mit Covid-19-Tests vor und teils während der Reise sowie weiteren Infektionsschutzmaßnahmen schaffen die Reedereien an Bord der Schiffe eine geschützte, nach außen abgeschottete Blase. Diese „Bubble“ wird auf die Landgänge erweitert, um sowohl den Eintrag von Covid-19-Infektionen aufs Schiff zu verhindern als auch die lokale Bevölkerung vor möglichen Infektionen zu schützen. Lediglich auf kleinen Schiffen wie der Europa 2 waren teils individuelle Landgänge in Absprache mit lokalen Behörden zeitweise möglich.

Mit Ausnahme insbesondere der deutschen Reedereien wie AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises sowie einigen europäischen Anbietern wie Costa, MSC und Celestyal Cruises verlangen bereits zahlreiche Reedereien eine vollständige Corona-Impfung für ihre Kreuzfahrten, die im Laufe des Sommers 2021 wieder beginnen sollen.

Norwegian Cruise Line startet mit der Norwegian Jade am 25. Juli 2021 in Piräus erstmals seit Beginn der Pandemie im März 2020, weitere vier Schiffe folgen im August und Anfang September im westlichen Mittelmeer und in der Karibik. Auf diesen Kreuzfahrten gilt eine strikte Impfpflicht für alle Passagiere. Und genau diese Impfpflicht soll nun auch individuelle Landgänge wieder möglich machen.

Auf cruisetricks.de-Anfrage erklärt NCL: „Angesichts des obligatorischen Impfprotokolls der Reederei für alle Reisenden auf Reisen bis zum 31. Oktober 2021 steht es den Gästen nun frei, die Anlaufhäfen auf eigene Faust zu erkunden, entsprechend den Protokollen des jeweiligen Hafens, und sie können Landausflüge nach eigenem Ermessen buchen.“

Bereits in einem cruisetricks.de-Interview Anfang April hatte NCLs Europachef Kevin Bubolz erklärt: „Wir wollen so weit wie möglich und so schnell wie möglich zum normalen Kreuzfahrerlebnis zurückkommen, aber wir wollen niemals einen Kompromiss bei der Sicherheit eingehen. Da ist die absolute Linie.“

Für Kreuzfahrten nach dem 31. Oktober 2021 will NCL die Lage zunächst weiter beobachten und die Regeln gegebenenfalls anpassen, je nach Infektionslage und behördlichen

Anforderungen. Am 31. Oktober 2021 läuft auch die „Conditional Sailing Order“ der US-Gesundheitsbehörde aus, die den Neustart der Kreuzfahrt in den USA regelt und sehr strikte Bedingungen stellt.

Holland America Line startet im August 2021 in Griechenland

5. Mai 2021

Holland America Line will am 15. August 2021 den Neustart nach der Pandemie-Pause schaffen. Die Eurodam soll auf zunächst vier Kreuzfahrten von Piräus aus fahren. Alle Passagiere müssen vollständig geimpft sein.

Mit dem Neustart von Holland America Line endet im August eine lange Kreuzfahrt-Pause, in der die Reederei ihre Reisen meist schon sehr frühzeitig und langfristig abgesagt hatte. Holland America Line, die Crew und die Passagiere waren zu Beginn der Pandemie besonders hart getroffen worden.

Die Eurodam wird als erstes HAL-Schiff auf zunächst vier Kreuzfahrten ab 15. August wieder mit Passagieren in See stechen. Von Piräus aus fährt das Schiff nach Kotor in Montenegro sowie zu den griechischen Inseln Korfu (Kéira), Santorini (Thíra) sowie Mykonos. Diese Route wiederholt sich am 29. August, während die Eurodam dazwischen am 22. August Haifa in Israel sowie Nafplion, Mykonos und Rhodos in Griechenland ansteuert. Die beiden Routen lassen sich auch zu 14tägigen Reisen verbinden.

Als Voraussetzung für diese Kreuzfahrten gilt eine Pflicht zur vollständigen Covid-19-Impfung spätestens 14 Tage vor Reisebeginn. Darüber hinaus gelten ähnliche Infektionsschutzmaßnahmen wie bei anderen Reedereien inklusive Abstandsregeln und Maskenpflicht an Bord. Zur Frage, inwieweit Landgänge auch individuell oder noch in geschlossenen Gruppenausflügen möglich sein werden, mache Holland America Line derzeit noch keine klaren Angaben und verweist auf die nationalen Regelungen in Griechenland.

Eigentlich hätte die Eurodam in diesem Sommer in Alaska eingesetzt werden sollen. Diese Routen nimmt – sofern die Alaska-Kreuzfahrten in diesem Jahr doch noch stattfinden können – die Nieuw Amsterdam. Ansonsten hat Holland America Line die restlichen Europa-Kreuzfahrten vom 1. bis 25. Juli auf der Volendam und vom 1. Juli bis zum 31. August auf der Westerdam jetzt abgesagt.

Großer Fortschritt in den USA: CDC veröffentlicht konkrete Details für einen baldigen Neustart der Kreuzfahrt

6. Mai 2021

Die US-Gesundheitsbehörde hat die lange erwarteten und vehement eingeforderten Richtlinien zu Test-Kreuzfahrten definiert. Zudem hat sie die Regeln für reguläre Kreuzfahrten veröffentlicht. Zuletzt hatte die CDC bereits eine Alternative für Kreuzfahrten mit geimpften Passagieren aufgezeigt.

Aufatmen bei den Kreuzfahrt-Reedereien, die wieder von US-amerikanischen Häfen aus fahren wollen: Die US-Gesundheitsbehörde hat gleich zwei wichtige Dokumente veröffentlicht, die eine relativ schnelle und konkrete Vorbereitung für den Neustart zulassen. Der erhoffte Neustart Mitte Juli bis Anfang August wird damit deutlich realistischer.

Bei den nun veröffentlichten Dokumenten geht es einerseits um konkrete Regeln und Beschränkungen für Passagier-Kreuzfahrten ab US-amerikanischen Häfen und in US-Gewässern.

Zum Problem könnte allerdings noch ein Gesetz in Florida werden, das den Reedereien verbietet, von ihren Passagieren einen Impfnachweis zu verlangen. Bislang haben alle US-Reedereien für ihre Neustart-Kreuzfahrten außerhalb der USA, also in der Karibik und in Europa, eine Impfpflicht angekündigt.

Impfung nicht behördlich vorgeschrieben, aber strikte Maskenpflicht auch im Freien (*Update: inzwischen gelockert*)

Vollkommen glücklich dürften allerdings weder Reedereien noch Kreuzfahrt-Fans über die CDC-Regeln sein. Für die meisten Diskussionen dürfte die strikte Masken-Pflicht an Bord führen: Selbst beim Sonnenbaden am Pool gilt die Maskenpflicht (zumindest für nicht geimpfte Passagiere) und auch im Restaurant darf die Maske lediglich kurzzeitig unmittelbar zum Essen abgenommen werden (gilt auch für Geimpfte). Immerhin dürften die Passagiere aber ohne Maske zum Schwimmen in den Pool - dort dann mit Mindestabstand zwei Meter.

***Update:** Die CDC hat die unten aufgeführten Regeln inzwischen deutlich gelockert, sofern 95 Prozent der Passagiere und Crew-Mitglieder geimpft sind. Masken müssen nur noch dort getragen werden, wo Abstände nicht gewährleistet sind und selbst Buffets zur Selbstbedienung sind für Geimpfte nun erlaubt.*

Zu den Bedingungen der CDC für Kreuzfahrten ab US-Häfen im Rahmen der aktuell bis 30. Oktober 2021 befristeten „Conditional Sailing Order“ gehören unter anderem:

- Covid-19-Labortests vor der Einschiffung nach zuvor genehmigten Verfahren
- Abstandsregel zwei Meter und entsprechende Bodenmarkierungen in öffentlichen Bereichen
- strikte Maskenpflicht ausnahmslos überall an Bord auch im Freien mit Ausnahme kurzer Zeiträume beim Essen und Trinken (nicht aber während der gesamten Zeit am Restaurant-Tisch) sowie beim Schwimmen im Pool; Geimpfte müssen im Freien keine Maske tragen.
- keine Buffets zur Selbstbedienung
- Essen und Bars in Außenbereichen sowie Room-Service für die Mahlzeiten müssen angeboten werden

- begrenzte Personenzahl und Abstandsmaßnahmen in allen öffentlichen Bereichen inklusive Fitness-Studio und Pools
- diverse Vorschriften für die Klimaanlage und Luftzufuhr
- ursprünglich verpflichtend, später korrigiert zu einer Empfehlung: Landgänge ausschließlich in geschlossenen Gruppen (Bubble-Konzept), nicht individuell.

Covid-19-Impfungen für Kreuzfahrt-Passagiere schreibt die Behörde nicht vor, empfiehlt sie aber.

Für Klarheit sorgt die CDC nun auch in Hinblick auf Corona-Tests bei der Einschiffung: Sie akzeptiert sowohl PCR- als auch Antigentests. Vollständig geimpfte Passagiere müssen nicht getestet werden, ebenso genesene - hier allerdings nur aus dem engen Zeitrahmen von 90 Tagen nach Genesung.

Regeln für Test-Kreuzfahrten vor dem eigentlichen Neustart

Andererseits definiert die CDC nun auch die genauen Bedingungen, zu denen die vorgeschriebenen Test-Kreuzfahrten vor dem eigentlichen Neustart stattfinden müssen. Mit diesen Tests sollen die Reedereien der CDC beweisen, dass ihre Infektionsschutzkonzepte funktionieren und praktisch umsetzbar sind. Testfahrten müssen 30 Tage vor Beginn bei der CDC angemeldet werden.

Vorgeschrieben ist – entgegen der ursprünglich strengeren Planung – nur noch mindestens eine Test-Kreuzfahrt je Schiff mit einer Dauer von zwei bis sieben Tagen mit mindestens zehn Prozent der Passagierkapazität. Alle Testpassagiere müssen über 18 Jahre alt und vollständig geimpft sein oder ausdrücklich erklären, dass sie keiner Risikogruppe angehören.

Würden während der Reise 1,5 Prozent der Passagiere oder 1 Prozent der Crew positiv getestet, müsste die Kreuzfahrt abgebrochen werden und der Test wäre gescheitert.

PCR-Tests werden drei bis fünf Tage nach der Reise durchgeführt. Mindestens 75 Prozent der Passagiere müssen ihre Testergebnisse vorlegen. Sie verpflichten sich auch dazu, das Auftreten von Symptomen bis 14 Tage nach Ende der Reise zu melden.

Nach einer erfolgreichen Test-Kreuzfahrt kann das jeweilige Schiff dann zeitnah von der CDC die Genehmigung für reguläre Kreuzfahrten erhalten.

Alternative zu Test-Kreuzfahrten: 95 Prozent der Passagiere geimpft

Reedereien können die Phase der Test-Kreuzfahrten sogar ganz vermeiden, sofern auf dem jeweiligen Schiff mindestens 95 Prozent der Crew (*ursprünglich hatte die CDC hier 98 Prozent verlangt*) sowie 95 Prozent der Passagiere vollständig gegen Covid-19 geimpft sind. Inwieweit das auch auf Kinder zutrifft, ist noch unklar. Mit der Impfung der Crew haben Reedereien in einigen US-Häfen bereits begonnen.

Florida verbietet Impfnachweis als Bedingung

Für Komplikationen sorgt allerdings der Gouverneur von Florida, Ron DeSantis. Einerseits hatte er sich vehement für den Neustart der Kreuzfahrt eingesetzt und dafür sogar die

Bundesregierung in Washington und die CDC verklagt. Zahlreiche Arbeitsplätze und Unternehmen hängen in Florida an der Kreuzfahrt.

Andererseits verbietet DeSantis allen Behörden, Schulen und Privatunternehmen, die in Florida aktiv sind, von Kunden einen Impfnachweis zu verlangen. Zunächst gilt dies per Verordnung („executive order“), ab 1. Juli tritt ein entsprechendes Gesetz in Kraft. Rund 40 Prozent der Republikaner-Wähler wollen sich Umfragen zufolge nicht impfen lassen und DeSantis befindet sich offenbar bereits in der Vorbereitung auf seinen Wahlkampf zur Wiederwahl im kommenden Jahr.

Theoretisch könnten Reedereien die Testkreuzfahrten auch ohne Impfnachweis der Freiwilligen durchführen. Allerdings würde dabei das Risiko auf einen Fehlschlag der Tests deutlich steigen und damit wiederum den Neustart gefährden.

Die Alternative der CDC ohne diese vorgeschalteten Tests greift nur bei mindestens 95 Prozent geimpften Passagieren, sodass diese Variante zumindest von den mit Abstand wichtigsten Häfen – Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral – möglicherweise ausscheidet.

Inwieweit Florida allerdings überhaupt die Befugnis hat, die Kreuzfahrt in diesem Punkt zu regulieren, scheint noch unklar zu sein. Die Test-Kreuzfahrten könnten eventuell dennoch mit geimpften Test-Passagieren stattfinden, weil es sich dabei formell möglicherweise nicht um „Kunden“ der Reedereien handelt und die Verordnung darauf nicht anwendbar wäre. Klare juristische Aussagen gibt es dazu bislang aber nicht (*Stand: 6. Mai 2021*).

Das vorläufige Ende der Verzögerungstaktik der CDC

Eigentlich sollten Kreuzfahrten in den USA theoretisch schon seit 1. November 2020 wieder möglich sein. Doch die US-Gesundheitsbehörde hatte sich monatelang Zeit gelassen, die entsprechenden Ausführungsanweisungen („technical instructions“) zu veröffentlichen, nach denen die Reedereien den Neustart überhaupt erst einmal vorbereiten können.

Am 2. April hatte die US-Gesundheitsbehörde CDC die Kreuzfahrtindustrie noch zu heftigen Protesten veranlasst, weil sie nach über fünf Monaten Wartezeit erneut keinen wesentlichen Fortschritt in Hinblick auf einen Wiederbeginn der Kreuzfahrt in den USA ermöglicht hatte. Die Bundesstaaten Florida, Alaska und Texas sind seitdem – freilich mit wenig Erfolgsaussichten – sogar gegen die CDC vor Gericht gezogen, um eine Öffnung zu erzwingen.

Nach einigen positiven Signalen in den vergangenen Wochen hat die CDC nun alle vorerst nötigen Informationen und Dokumente veröffentlicht beziehungsweise in einigen wesentlichen Punkten praktikabler gestaltet, damit die Reedereien den Neustart konkret in Angriff nehmen können.

Schwieriger ist die Situation dagegen wieder bei der Crew-Rekrutierung geworden. Durch aktuell sehr hohe Infektionszahlen in einigen typischen Herkunftsländern für Kreuzfahrtschiff-Crew wie etwa Indien oder Brasilien stellen einige Reedereien wie etwa NCL und Royal Caribbean zeitweise niemanden aus solchen Hochinzidenz-Ländern ein oder führen aufwendige Test-, Impf- und QuarantäneprozEDUREN ein.

AIDA startet am 22. Mai, TUI Cruises am 23. Mai 2021 wieder mit Kreuzfahrten ab Kiel

6. Mai 2021 | zuletzt aktualisiert: 7. Mai 2021

Mit der Öffnung für den Tourismus in Schleswig-Holstein am 17. Mai dürfen auch Kreuzfahrtschiffe wieder von Kiel aus fahren. TUI Cruises kündigt den Neustart für Pfingstsonntag, 23. Mai an. AIDA will bereits am 22. Mai in Kiel wieder an den Start gehen.

Welches Schiff der „Mein Schiff“-Flotte am Pfingstsonntag, 23. Mai 2021, von Kiel aus fahren wird, will TUI Cruises in der kommenden Woche bekannt geben. Auch die Dauer und die Fahrtroute nennt TUI Cruise aktuell noch nicht. Fest steht jedoch, dass die ersten Reisen zunächst „Blaue Reisen“, also reine Panoramafahrten ohne Hafenstopps sein werden.

AIDA schickt die AIDASol ins Rennen. Weitere Details zu diesen Kurzreisen sollen ebenfalls demnächst bekannt gegeben werden.

Möglich wird der Kreuzfahrt-Start in Kiel, weil die Kreuzfahrt gleichgestellt ist mit Hotels. Ausschlaggebend für die Öffnung ist dabei der Corona-Inzidenzwert und damit die Regelungen am jeweiligen Abfahrtsort des Kreuzfahrtschiffs. Eine Kooperation oder Koppelung bezüglich der Neustarts mit den anderen großen Kreuzfahrthäfen in Deutschland wie Hamburg, Rostock-Warnemünde oder Bremerhaven war zeitweise diskutiert, letztlich aber verworfen worden, weil es den Neustart insgesamt noch weiter hinausgezögert hätte.

TUI Cruises ist aktuell mit der Mein Schiff 2 auf den Kanaren aktiv und startet am 13. Mai mit der Mein Schiff 5 wieder von Kreta in Griechenland. Die Mein Schiff 1, die ebenfalls auf den Kanaren unterwegs war, fährt dort inzwischen nicht mehr und könnte daher das Schiff sein, das die Kiel-Routen übernimmt. Auf diesen Reisen sind auch Hafenstopps im Programm und entsprechend Landausflüge möglich, allerdings nur in geschlossenen Ausflugsgruppen und nicht individuell.

AIDA fährt derzeit mit der AIDAPERLA auf den Kanaren und will am 23. Mai von Korfu aus Griechenland-Kreuzfahrten anbieten.

Bislang hatte lediglich MSC Cruises Kreuzfahrten von deutschen Häfen aus ab Juni angekündigt und dabei auf eine baldige Öffnung spekuliert. Von Kiel soll die MSC Seaview nach den bisherigen Plänen am 19. Juni wieder fahren. Das Schiff liegt derzeit noch in Triest in Italien. Costa Kreuzfahrten hatte sich dagegen schon frühzeitig dazu entschlossen, Nordland-Kreuzfahrten für diesen Sommer komplett abzusagen und damit auch die ursprünglich geplanten Deutschland-Abfahrten.

Hapag-Lloyd Cruises fährt ab 29. Mai wieder von Deutschland aus

7. Mai 2021

Hapag-Lloyd Cruises beginnt am 29. Mai 2021 wieder mit Kreuzfahrten ab einem deutschen Hafen. Die Hanseatic Inspiration fährt von Kiel aus anfangs Panorama-Routen ohne Landgänge sowie Expeditionsrouten bis Anfang August.

Das neueste Expeditionskreuzfahrtschiff von Hapag-Lloyd Cruises, die Hanseatic Inspiration, fährt ab 29. Mai 2021 ab Kiel. Die neu geplanten Sommerreisen sind für den Zeitraum von Ende Mai bis Anfang August geplant und beginnen zunächst ohne Landgänge. Insgesamt neun Reisen sind ab Deutschland geplant, wobei der jeweilige Abfahrthafen laut Hapag-Lloyd Cruises den aktuellen Fallzahlenentwicklungen und behördlichen Genehmigung unterliegt.

Die Routen der Hanseatic Inspiration führen in die Nord- und Ostsee, unter anderem in die Fjord- und Schärenlandschaften Schwedens und Dänemark sowie nach Rügen, Borkum oder Sylt.

In einer Pressemitteilung schreibt die Reederei: „Ganz im Expeditionsstil können die Gäste unterwegs viele angesteuerte Ziele auch aus dem Zodiac und mit ganz neuen Perspektiven entdecken. Gemeinsam mit erfahrenen Experten und Wissenschaftlern, darunter Biologen, Historiker und Geologen, fahren sie mit den expeditionstauglichen Schlauchbooten durch die Kanäle Kopenhagens oder erkunden die Ufer der Erbsen- beziehungsweise Ochseninseln sowie Helgolands. Auch durch die Inseln von Stockholms Schärengarten ist eine Zodiacfahrt geplant.“

Auf der ersten Reise ab 29. Mai kreuzt die Hanseatic Inspiration beispielsweise vor den Kreidefelsen der Insel Mön, fährt in den Himmerfjord bei Södertälje in Schweden, durch die Schärengärten vor Stockholm und in den Sandviksfjord vor Norrköping. Ebenfalls geplant sind Zodiactouren vor den Erbseninseln mit ihrer gut erhaltenen Festung und den Ochseninseln in der Flensburger Förde.

Für die Kreuzfahrten mit der Hanseatic Inspiration gelten das bereits etablierte Infektionsschutzkonzept der Reederei mit entsprechenden Corona-Tests vor der Reise, Die Passagierkapazität ist auf 40 Prozent begrenzt.

Die Europa 2 ist mit Unterbrechungen bereits wieder seit Sommer 2020 in Fahrt und ist derzeit auf den Kanaren aktiv. Am 15. Mai wechselt sie ins östliche Mittelmeer, wo sie mit Basishafen Heraklion auf Routen mit griechischen Häfen fahren soll.

AIDA startet am 1. Juli ab Warnemünde mit der AIDAsol

13. Mai 2021 | zuletzt aktualisiert: 14. Mai 2021

Warnemünde wird der zweite deutsche Hafen, von dem aus AIDA Cruises im Sommer den Kreuzfahrtbetrieb wieder aufnimmt. In Kiel startet AIDA schon am 22. Mai wieder mit der AIDAsol, die dort im Juli von der AIDAprima abgelöst wird. Der Wegfall der Einreisequarantäne macht auch Kreuzfahrten im europäischen Ausland etwa auf den Kanaren und in Griechenland deutlich einfacher.

Die AIDASol beginnt am 22. Mai in Kiel, wechselt dann aber schon einen Monat später nach Warnemünde. Die Überführungsfahrt findet vom 26. Juni bis 1. Juli statt. Von da an fährt die AIDASol von Warnemünde vorerst bis 18. Juli drei- und viertägige Routen ohne Hafenstopps, die sich auch zu einwöchigen Reisen kombinieren lassen.

In Kiel übernimmt die größere AIDAprima die Kreuzfahrten und fährt dort von 3. Juli bis 23. Oktober siebentägigen Reisen. Landgänge sind zunächst nicht vorgesehen, sollen aber hinkommen, sobald sich Destinationen in Nord- und Ostsee wieder für den Tourismus öffnen und damit auch Landgänge von Kreuzfahrtpassagieren erlauben.

Zugleich werden Kreuzfahrten auf den Kanarischen Inseln und in Griechenland deutlich einfacher. Neue, bundesweite Regeln für die Rückreise nach Deutschland erlauben die Wiedereinreise aus einem Risikogebiet jetzt ohne Quarantänepflicht. Das gilt bei Vorlage eines negativen Corona-Tests, den Passagiere bei AIDA beispielsweise schon an Bord durchführen lassen können und bis spätestens 24 Stunden nach Einreise nach Deutschland vorlegen müssen. Keinen Test müssen vollständig geimpfte und Corona-Genesene vorlegen, um die Quarantäne zu vermeiden. Die Anmeldepflicht über das Online-Formular der Bundesregierung für die Einreise entfällt dagegen nicht.

AIDA ist derzeit mit der AIDAprima rund um die Kanaren ab Gran Canaria unterwegs und will am 23. Mai mit AIDAbu auch wieder in Griechenland ab Korfu starten.

MSC Cruises verschiebt Kiel-Neustart auf Juli, sagt Warnemünde und Hamburg ab

18. Mai 2021

MSC Cruises muss mit seinen ambitionierten Zielen für den Neustart ab deutschen Häfen zurückstecken: Der Start der MSC Seaview ab Kiel Mitte Juni wird auf Mitte Juli verschoben. Dann geht es in die Ostsee, inklusive Landausflügen. Die Reisen der MSC Musica ab Warnemünde und der MSC Preziosa ab Hamburg sagt die Reederei für die restliche Sommersaison ab.

MSC verschiebt den Neustart der MSC Seaview ab Kiel auf 3. Juli. Eigentlich sollte der Kiel-Neustart schon am 19. Juni stattfinden sollen. Auch die Fahrtroute ändert sich: Die MSC Seaview fährt in der Ostsee die Häfen Tallinn in Estland sowie Visby und Nynashamn in Schweden an. Ursprünglich waren Stopps in Kopenhagen, Helsinki und St. Petersburg geplant.

Bei den Kreuzfahrten mit der MSC Seaview ab Kiel sollen in allen angelaufenen Häfen Landausflüge möglich sein. Sie finden zum Infektionsschutz nach dem „Bubble“-Konzept statt, also ausschließlich in organisierten Gruppen, nicht individuell.

Mit der MSC Seaview schickt MSC Cruises erstmals ein Schiff dieser Schiffsklasse in den Norden. Die eigentlich für Nordland- und Ostseereisen ab Kiel eingeplante MSC Virtuosa fährt im Sommer in Großbritannien für den britischen Markt.

Kreuzfahrten ab Warnemünde und Hamburg abgesagt

Die ursprünglich ebenfalls für Mitte Juni angekündigten Kreuzfahrten der MSC Musica ab Warnemünde (20. Juni) und der MSC Preziosa ab Hamburg (21. Juni) hat MSC Cruises für die gesamte Sommersaison 2021 abgesagt.

MSC Cruises hatte Mitte April als erste Reederei Termine für ihren Neustart an deutschen Kreuzfahrthäfen bekannt gegeben. TUI Cruises und AIDA folgten mit der Ankündigung für Kiel, AIDA zusätzlich für Warnemünde erst drei bis vier Wochen später. In Kiel starten die beiden deutschen Reedereien am 22. beziehungsweise 23. Mai. Auch Hapag-Lloyd Cruises hatte bis zum 7. Mai gewartet, ehe sie ihre neue Route mit der Hanseatic Inspiration ab Kiel bekanntgaben.

Celebrity Cruises: freie Landgänge und keine Maskenpflicht für Geimpfte

19. Mai 2021

Celebrity Cruises lockert das Infektionsschutzkonzept für die Sommerkreuzfahrten im Mittelmeer und in der Karibik in zwei wesentlichen Punkten: Geimpfte müssen demnach an Bord keine Maske tragen und Landgänge sind grundsätzlich auch individuell möglich. Davon profitiert ein Großteil der Passagiere, weil auf diesen Reisen für Passagiere ab 16 Jahren eine Impfpflicht gilt.

Die neuen Regeln bei Celebrity Cruises nannte Celebritys Vice President of Sales, Dondra Ritzenthaler, in einem Webinar für Expedienten. Die Lockerungen laufen parallel zu den Regeln der US-Gesundheitsbehörde CDC in den USA an Land. Denn dort hatte die CDC überraschend erklärt, dass Geimpfte grundsätzlich keine Maske mehr tragen müssen, mit Ausnahme beispielsweise von großen Menschenansammlungen und in öffentlichen Verkehrsmitteln.

Zwar gelten diese neuen CDC-Regeln nur in den USA an Land, während die Behörde für Kreuzfahrtschiffe weiterhin wesentlich strengere Vorschriften macht. Für Kreuzfahrten außerhalb der USA gelten die CDC-Vorschriften aber nicht, sodass sich Celebrity Cruises hier an den Regeln orientieren kann, wie amerikanische Passagiere sie auch von zu Hause an Land kennen.

Die neuen Regeln betreffen insbesondere die geplanten St. Maarten-Abfahrten der Celebrity Millennium und Piräus-Abfahrten der Celebrity Apex ab Juni 2021.

Landgänge sollen, soweit die jeweiligen lokalen Behörden das zulassen, auch individuell möglich sein. Und auch Back-to-back-Kreuzfahrten – also die Kombination zweier Reisen hintereinander ist nun erlaubt. Geimpfte müssen dafür lediglich einen zweiten Antigentest absolvieren, Ungeimpfte einen PCR-Test.

Celebrity Cruises senkt zugleich das Alter, ab dem eine Impfpflicht gilt, von 18 auf 16. Kinder und Jugendliche bis einschließlich 15 Jahren dürfen also nicht an individuellen

Landausflügen teilnehmen. Für sie gilt auch Maskenpflicht in Innenräumen an Bord, nicht aber auf den Außendecks sowie am Platz im Restaurant.

Damit nähert sich Celebrity Cruises zumindest bei den Kreuzfahrten außerhalb der USA in Hinblick auf den Umgang mit nicht geimpften Passagieren den Infektionsschutzregeln der europäischen Reedereien an, die dort schon seit Sommer 2020 in ähnlicher Form gelten. Allerdings kommt bei Celebrity Cruises die Impfpflicht hinzu, die in Deutschland und Europa auf Kreuzfahrtschiffen bislang nicht üblich ist. In der Praxis wird die Impfpflicht bei Celebrity Cruises im Vergleich also deutlich mehr Freiheiten bringen.

Bei welchen Reedereien derzeit eine Impfpflicht gilt oder angekündigt ist, finden Sie in unserem Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Royal Caribbean sagt Bermudas-Neustart-Reisen der Vision of the Seas ab

20. Mai 2021

Eigentlich sollte die Vision of the Seas am 26. Juni 2021 von den Bermudas aus wieder auf Kreuzfahrt gehen. Nun hat Royal Caribbean diese Reisen abgesagt. Amerikaner würden angesichts der immer wahrscheinlicher werdenden, baldigen Öffnung für die Kreuzfahrt in den USA Abfahrten von dortigen Häfen bevorzugen, schreibt die Reederei zur Begründung in einer Mitteilung an Reisebüros.

Die Kreuzfahrten der Vision of the Seas von den Bermudas zwischen 26. Juni und 28. August 2021 hätten einen Hafenaufenthalt dort über Nacht sowie einen Stopp auf der Privatinsel Coco Cay beinhaltet. Royal Caribbean International hatte die Reisen im März 2021 aufgelegt, als nicht absehbar war, wann die US-Gesundheitsbehörde CDC ihre Blockadehaltung gegenüber der Kreuzfahrt lockern und Kreuzfahrten von US-Häfen aus wieder zulassen würde.

Inzwischen hat die CDC ihre Regel deutlich gelockert und den Prozess des Neustarts vorangebracht, sodass Royal Caribbean einen Neubeginn auch von den USA aus noch im Juli 2021 für möglich hält. Offenbar warten die Kunden von Royal Caribbean mit dieser Perspektive nun lieber darauf, wieder von US-Häfen wie Miami oder Fort Lauderdale fahren zu können.

Beibehalten will Royal Caribbean aber die ebenfalls vor einigen Wochen neu aufgelegten Kreuzfahrten der Adventure of the Seas ab Nassau auf den Bahamas sowie in Europa die Reisen der Jewel of the Seas ab Limassol auf Zypern. Für die Passagiere, die auf der Vision of the Seas gebucht waren, solle eine volle Erstattung des Reisepreises geben oder einen Gutschein über 125 Prozent des Reisepreises.

Vor einigen Tagen erst hatte Royal Caribbean die Kreuzfahrten der Odyssey of the Seas mit Basishafen in Haifa, Israel, für die komplette Sommersaison abgesagt. Der Grund hierfür sind die anhaltenden Kampfhandlungen und Unruhen in Israel und im Gazastreifen.

Neues US-Gesetz macht Alaska-Kreuzfahrten im Sommer 2021 möglich

20. Mai 2021 | zuletzt aktualisiert: 29. Mai 2021

Die USA setzt den Passenger Vessel Service Act vorübergehend außer Kraft und ermöglicht damit Kreuzfahrten in Alaska für den Sommer und Herbst 2021. Die neue Regelung hebt damit indirekt die Blockade solcher Kreuzfahrten auf, die durch Hafensperren in Kanada entstanden ist.

Nach dem US-Senat (S. 593) hat nun auch das Repräsentantenhaus (H.R. 1318) den „Alaska Tourism Restoration Act“ zugestimmt, dass ein schon seit 1886 bestehendes Kabotage-Gesetz für die Kreuzfahrt vorübergehend aussetzt. Das Gesetz bedarf nun noch der Unterschrift des US-Präsidenten, was als sicher gilt. *Update: Das Gesetz ist in Kraft, Präsident Biden hat seine Zustimmung erteilt.*

Der Passenger Vessel Service Act (PVSA) – oft verwechselt mit dem Frachtschiff-Gegenstück, dem Jones Act – verbietet nicht-amerikanischen Schiffen den Transport von Passagieren zwischen zwei amerikanischen Häfen, sofern auf der Route kein ausländischer Hafen angelaufen wird.

Nun sind Kreuzfahrten mit Abfahrten in den US-Bundesstaaten Alaska und Washington bis einschließlich 28. Februar 2022 – also faktisch für die Sommer- und Herbst-Saison 2021 in Alaska – erlaubt, solange sie im selben Hafen starten und enden. Oneway-Kreuzfahrten beispielsweise von Seattle in Washington nach Seward in Alaska sind dagegen nicht möglich.

Norwegian Cruise Line sowie die drei Carnival-Marken Holland America Line, Princess Cruises und Carnival Cruise Line gaben noch am selben Tag ihren Neustart in Alaska bekannt. Die Nieuw Statendam beginnt am 24. Juli 2021, die Majestic Princess am 25. Juli und die Carnival Miracle am 27. Juli mit Alaska-Kreuzfahrten ab Seattle. Norwegian Cruise Line öffnete die Buchungen für die ursprünglich ohnehin ab Seattle geplanten Reisen der Norwegian Bliss ab August wieder.

Kernproblem: kanadische Häfen sind bis zum 28. Februar 2022 geschlossen

Da Kanada seine Häfen jedoch für Kreuzfahrtschiffe bis zum 28. Februar 2022 geschlossen hält, hätte es ohne die jetzt beschlossene Ausnahme vom PVSA keine Möglichkeit gegeben, Alaska-Kreuzfahrten beispielsweise von Seattle oder Seward aus anzubieten. Das neue US-Gesetz mit dem Namen „Alaska Tourism Restoration Act“ setzt den PSVA nun genau bis zum 28. Februar 2022 für diesen Zweck aus.

Große Kreuzfahrtreedereien, deren Schiffe unter ausländischen Flaggen wie denen von Panama, Malta, den Bermudas oder Bahamas fahren, sind von den Regelungen des PVSA betroffen. Lediglich sehr kleine Kreuzfahrtschiffe unter amerikanischer Flagge wie etwa die von Uncruise Adventures oder American Cruise Lines hätten dann in diesem Sommer in Alaska fahren können.

Zweite Hürde: die Conditional Sailing Order der CDC

Dennoch ist der Weg für Alaska-Kreuzfahrten im Sommer 2021 noch nicht ganz frei. Denn die Reedereien müssen nach wie vor die Bedingungen der Conditional Sailing Order der US-Gesundheitsbehörde CDC erfüllen. Die Regeln wurden zwar kürzlich etwas gelockert und der Verfahrensweg beschleunigt. Aber noch hat keine Reederei die Freigabe der CDC für den tatsächlichen Kreuzfahrtbetrieb mit Passagieren von US-Häfen aus.

Die meisten Reedereien hatten in den vergangenen Monaten die Buchungen für Alaska-Kreuzfahrten ausgesetzt, die Reisen aber vorsorglich noch nicht abgesagt, in der Hoffnung auf eine Einigung mit der CDC sowie einem Ausnahmegesetz zum Passenger Vessel Service Act. Zumindest letztere Hürde ist nun aus dem Weg geräumt.

AIDA und TUI Cruises starten im Juni und Juli wieder mit Kreuzfahrten ab Hamburg

29. Mai 2021

TUI Cruises startet mit der Mein Schiff 6 am 11. Juni 2021 die erste „Blaue Reise“ ohne Hafenstopps ab Hamburg. AIDA will im Juli folgen, ohne allerdings zunächst weitere Details zu nennen.

Hamburg öffnet sich für den Kreuzfahrt-Tourismus und die beiden größten, deutschen Reedereien – TUI Cruises und AIDA – kündigen noch am selben Tag Kreuzfahrten ab Hamburg an. Es wirkt ein wenig wie ein Wettbewerb zwischen AIDA und TUI Cruises, wer die News-Meldung für den Neustart ab Hamburg als erster veröffentlicht.

Die Ankündigungen beider Reedereien enthalten noch nicht alle Details zu den neu aufgelegten Reisen. Die sollen in den kommenden Tagen folgen.

TUI Cruises bietet auf der Mein Schiff 6 Panoramafahrten mit einer Dauer von drei und vier Tagen ab Hamburg an. Landgänge sind bei den Hamburg-Abfahrten vorerst nicht möglich. Welche Route das Schiff nehmen wird, ist noch nicht bekannt.

Die Ankündigung von AIDA, im Juli wieder von Hamburg aus zu starten, enthält keine weiteren Details. Klar ist nur, dass es im Juli von Hamburg aus wieder losgehen soll.

Für AIDA wird das in Hamburg positionierte Kreuzfahrtschiff das fünfte sein, das in diesem Sommer wieder fährt. Die AIDAPERLA ist derzeit auf den Kanaren unterwegs und wechselt zum 10. Juli nach Palma de Mallorca. Die AIDAblu fährt bereits in Griechenland ab Kreta, ebenso die AIDA Sol ab Kiel, wo sie am 1. Juli von der AIDAprima abgelöst wird, wenn sie nach Warnemünde wechselt.

Die Mein Schiff 6 ab Hamburg wird das vierte wieder aktive Schiff von TUI Cruises sein. Daneben sind bereits die Mein Schiff 1 ab Kiel, die Mein Schiff 5 ab Kreta und die Mein Schiff 2 auf den Kanaren unterwegs. Letztere wechselt zum 17. Juni nach Palma de Mallorca.

Eine Liste aller neu startenden Kreuzfahrten und Reedereien für den Sommer 2021 finden Sie in unserem Beitrag „Welche Kreuzfahrtschiffe fahren im Pandemie-Jahr 2021 wieder? Welche starten demnächst?“.

Aufbruchstimmung: Spanien öffnet, Flusskreuzfahrt beginnt, USA-Neustart schon Ende Juni

1. Juni 2021

Es herrscht Aufbruchstimmung in der Kreuzfahrt: Nach langer Pandemie-Pause kommt die Branche jetzt schnell wieder in Schwung. Die Flusskreuzfahrt in Deutschland und Portugal beginnt Anfang Juni. Immer mehr Hochseeschiffe kommen ins Mittelmeer und die Fahrtrouten werden durch die Öffnung der spanischen und französischer Häfen vielfältiger. Und sogar in den USA gibt es jetzt die erste Genehmigung für eine Kreuzfahrt noch Ende Juni 2021.

Die Meldungen der Flusskreuzfahrt-Reedereien kommen fast stündlich: „Wir fahren wieder.“ Auf deutschen Flüssen ist der Starttermin typischerweise in der zweiten Juni-Woche. Und auch auf dem Douro in Portugal beginnt die Kreuzfahrt-Saison wieder beziehungsweise hat bei einigen Reedereien bereits begonnen. Auch auf Frankreich-Flusskreuzfahrten ab Ende Juni planen Reedereien bereits wieder.

Angesichts der niedrigen Inzidenz-Zahlen ist der touristische Hotelbetrieb innerhalb Deutschlands und eben auch in Portugal wieder erlaubt und damit dürfen auch die Flusskreuzfahrtschiffe fahren. Vor allem der Rhein bietet sich in Deutschland an – mit der Option, die Routen nach Frankreich (Straßburg), Schweiz (Basel) und die Niederlande auszudehnen, sobald gelockerte Reisebeschränkungen das zulassen. Aber auch Main und Donau sind vielfach schon wieder im Programm.

Spanien öffnet seine Häfen zum 7. Juni, Hamburg öffnet ebenfalls

In der Hochseekreuzfahrt öffnen immer mehr Länder ihre Häfen wieder für internationale Schiffe. Spanien macht zum 7. Juni 2021 wieder alle Kreuzfahrt-Häfen auf und damit auch die für das westliche Mittelmeer so wichtigen Häfen von Barcelona und Palma de Mallorca. Griechenland, Montenegro, Kroatien und Zypern sind ebenfalls offen für den Kreuzfahrt-Tourismus. Französische Mittelmeerhäfen laufen Kreuzfahrtschiffe wieder ab Ende Juni oder Anfang Juli an.

Auch Kreuzfahrten ab Hamburg sind ab 7. Juni wieder erlaubt (Mein Schiff 6 ab 11. Juni, AIDA ab Juli), nachdem Kiel bereits offen hat und in Warnemünde mit der AIDA Sol am 1. Juli ebenfalls bald wieder die erste Kreuzfahrt abgefertigt wird.

Hurtigruten fährt ab Juli auf der norwegischen Küstenroute wieder mit allen sieben Schiffen. Allerdings ist nach wie vor offen, wann auch Deutsche dort wieder mitfahren dürfen, denn

bislang gibt es von der norwegischen Regierung keinen konkreten Öffnungstermin für ausländischen Tourismus.

Die Hoffnung der Reedereien auf weitere Öffnungen von Häfen für Kreuzfahrtschiffe in einzelnen Ländern insbesondere auch in der Ostsee und in Skandinavien liegt in den sinkenden Inzidenz-Zahlen und den steigenden Impfquoten in den meisten europäischen Ländern. Die derzeit geplanten Routen spekulieren auf weitere Öffnungen im Laufe des Juli 2021.

USA-Neustart: Erste Genehmigung für Starttermin 26. Juni erteilt

International ist der Neustart in den USA der größte Meilenstein: Nach mehr als einem Jahr Blockade durch die US-Gesundheitsbehörde CDC und zähem Ringen um die Startbedingungen hat Celebrity Cruises nun die Genehmigung bekommen, am 26. Juni von Fort Lauderdale aus wieder zu einer Karibik-Kreuzfahrt in See zu stechen. Viele weitere Reedereien stehen mit einem oder mehreren Schiffen in den Startlöchern und erwarten Genehmigungen in den kommenden Tagen.

Für geimpfte Passagiere hat die CDC zuletzt sogar die Corona-Restriktionen erstaunlich weit gelockert: Es sind keine Coronatests mehr nötig, Maskenpflicht gilt nur noch sehr eingeschränkt, „Social Distancing“ ist nur noch eine Empfehlung und selbst Buffet-Restaurants dürfen wieder mit Selbstbedienung öffnen. Wie die Reedereien das in Hinblick auf noch nicht geimpfte Passagiere, insbesondere Kinder umsetzen wollen, ist noch nicht bekannt.

Für Deutsche sind die Kreuzfahrten in den USA zunächst aber ohnehin unerreichbar, weil nach wie vor ein weitreichendes Einreiseverbot in die USA gilt.

Juristisches Geplänkel um Impfnachweis in Florida

Ein juristisches Fragezeichen gibt es aber nach wie vor in Florida: Der dortige Gouverneur hat eine Anordnung erlassen, die vom Parlament bestätigt wurde, derzufolge Unternehmen von ihren Kunden keinen Impfnachweis verlangen dürfen.

Die überwiegende Zahl der Reedereien will aber sicherstellen, dass mindestens 95 Prozent der Passagiere geimpft sind – einerseits, weil dann kaum Restriktionen an Bord gelten und sogar Buffets wieder öffnen dürfen und andererseits, weil es mit einer Impfpflicht viel unkomplizierter ist, die Genehmigung der Gesundheitsbehörde zu bekommen. Celebrity Cruises beispielsweise verlangt eine Impfung von allen Passagieren ab 16 Jahren, ab 1. August sogar ab 12 Jahren.

Einige namhafte Juristen halten das Gesetz in Florida zwar für verfassungswidrig. Dennoch müssen die Reedereien diesen Konflikt lösen, um nicht zunächst hohe Strafen zahlen zu müssen oder gar ganz daran gehindert zu werden, die Kreuzfahrten von Häfen in Florida beginnen zu lassen.

Alaska-Saison gerettet

Auch für die Alaska-Saison sieht es nun wider Erwarten sehr gut aus. Seit der US-Kongress eine Ausnahme vom Passenger Vessel Service Act beschlossen hat, können Kreuzfahrtschiffe

ohne Zwischenstopp in Kanada nach Alaska fahren. Mehr zu diesem Thema finden Sie in unserem Beitrag „Neues US-Gesetz macht Alaska-Kreuzfahrten im Sommer 2021 möglich“.

Die in Alaska aktiven Reedereien wie beispielsweise Princess Cruises, Holland America Line, Norwegian Cruise Line, Royal Caribbean International oder Carnival Cruise Line haben bereits mit dem Verkauf der Reisen im Sommer 2021 begonnen.

US-Neustart der Kreuzfahrt und die schwierige Frage der Impfpflicht

6. Juni 2021 | zuletzt aktualisiert: 9. Juni 2021

Mit der Celebrity Millennium ist am 5. Juni 2021 erstmals wieder ein Kreuzfahrtschiff für den US-amerikanischen Markt in See gestochen, von der Karibik-Insel St. Maarten aus. Direkte US-Abfahrten folgen ab Ende Juni und die große Frage für viele Kreuzfahrt-Fans ist: mit oder ohne Impfpflicht?

Einige Wochen lang schien weitgehend klar zu sein: Die meisten Kreuzfahrtschiffe amerikanischer Reedereien werden von ihren Passagieren einen Corona-Impfnachweis verlangen. Dann schoss Florida mit einem Gesetz quer (Update: inzwischen auch Texas), dass zumindest bei Abfahrten dort verbietet, einen Impfnachweis zu verlangen.

Und wie schon so oft während der Corona-Pandemie ändern sich die Verhältnisse gerade wieder einmal rapide: Während beispielsweise Carnival Cruise Line, die bislang eine Impfpflicht deutlich vermeiden wollten, nun doch zunächst mit einer Impfpflicht startet, lockert Royal Caribbean International die eigentlich schon kommunizierte Impfpflicht.

Wir haben uns die aktuelle Situation angesehen und versuchen eine Erklärung, warum einige Reedereien ihre Infektionsschutzkonzepte gerade deutlich verändern und warum andere an beschlossenen Maßnahmen festhalten. *(Hinweis: Die Bedingungen verändern sich derzeit sehr schnell. Der Beitrag bezieht sich auf Faktenstand 9. Juni 2021.)*

Ziel: So viele Passagiere wie möglich, so schnell wie möglich

Ein Ziel haben alle Reedereien gemeinsam: Nach der endlos langen Pause seit Mitte März 2020 mit mehr oder weniger Stillstand der Schiffe soll der Kreuzfahrtbetrieb nun so bald wie möglich in möglichst großem Umfang wieder aufgenommen werden. Die Kreuzfahrt will – und muss aus nachvollziehbaren, wirtschaftlichen Gründen – in schnellen Schritten zurück zu so etwas wie Normalität.

Dabei ist viel Pragmatismus gefragt, nicht alles kann in der sonst von der Kreuzfahrt gewohnten Perfektion funktionieren. Das verlangt auch den Passagieren in diesen Tagen und Wochen ein wenig Geduld und Flexibilität ab.

Mehrere widerstreitende und sich häufig ändernde Faktoren spielen für die Entscheidungsfindung der Reederei insbesondere in Hinblick auf die Infektionsschutzkonzepte und Impfpflicht eine Rolle, unter anderem:

- **Behördliche Auflagen**, je nach Fahrtgebiet und Abfahrtschäfen sehr unterschiedlich: Schreiben die Behörden eine Impfpflicht vor oder erleichtern den Neustart mit geimpften Passagieren wesentlich, wie beispielsweise in den USA?
- **Impfquote in den Quellmärkten**, also dort, woher die Passagiere jeweils kommen: In Europa ist die Impfquote zumindest bislang niedriger als in den USA, die deutschen und europäischen Reedereien haben daher bereits ein funktionierendes Konzept ohne Impfung eingeführt.
- **Altersstruktur der jeweiligen Zielgruppe**: Kann die Zielgruppe beispielsweise eine Impfpflicht leicht erfüllen? Oder sind etwa viele Kinder an Bord, die gar keine Impfung bekommen können?
- **Konzept und Anspruch an das Kreuzfahrterlebnis**: Wie sehr sind Beschränkungen, Abstand, Maskenpflicht und Ähnliches für das jeweilige Konzept und die Zielgruppe verträglich?

Unterschiedliche Strategien, je nach Situation der Reederei

Daraus ergeben sich sehr unterschiedliche Strategien der Reedereien, die auf den ersten Blick widersprüchlich wirken oder zu dem (falschen) Schluss führen können, manchen Reedereien sei der Profit wichtiger als die Sicherheit ihrer Passagiere oder Crew.

Zumindest in diesem Punkt jedoch sitzen alle Reedereien im selben Boot: Keiner kann sich das Risiko erlauben, Abstriche beim Infektionsschutz zu machen. Die Kreuzfahrten müssen so sicher sein wie der Alltag an Land, wie Urlaub an Land.

Und sie müssen einen deutlichen Sicherheitszuschlag einplanen, der die Vorurteile gegenüber der Kreuzfahrt in den allgemeinen Medien, teils bei den Behörden berücksichtigt und die unkalkulierbaren Konsequenzen für den Kreuzfahrtbetrieb, falls es an Bord eines Schiffs zu einer nennenswerten Zahl von Corona-Fällen oder gar Ansteckungen kommen sollte.

Wie also entscheiden sich die Reedereien in Hinblick auf Corona-Impfungen?

Royal Caribbean International hat gerade für seine ab 3. Juli geplanten US-Anfahrten die Impfpflicht gekippt und die Formulierung von „required“ auf „highly recommended“ geändert. Für die Alaska-Reisen dagegen bleibt die Impfpflicht jedoch bestehen (für Passagiere ab 16, von 1. August an sogar ab zwölf Jahren).

Drei Gründe dürften dafür den Ausschlag gegeben haben:

- Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat weitreichend die Corona-Maßnahmen für Geimpfte gelockert, Maskenpflicht und vieles andere gestrichen.
- Die CDC erteilt nach monatelanger Blockadehaltung nun sehr rasch Genehmigungen für Test-Kreuzfahrten. Die sind vor den regulären Kreuzfahrten nötig, wenn ein Schiff ohne Impfpflicht fahren soll. Alternativ könnten die Schiffe bei einer Quote von 95 Prozent Geimpfte Passagiere und Crew ohne Testkreuzfahrten direkt loslegen.
- Im Bundesstaat Florida mit den wichtigen Kreuzfahrthäfen Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral gibt es ein Gesetz, dass es Unternehmen verbietet, von Kunden einen Impfnachweis zu verlangen. Zwar steht das juristisch auf wackeligen Beinen, aber für einen langwierigen Rechtsstreit haben die Reedereien keine Zeit. Da ist der

Weg über die Test-Kreuzfahrten verlässlicher, nun, da die CDC dafür zügig Genehmigungen erteilt.

Vor allem der Konflikt zwischen dem einfacheren (und sichereren Weg) der Impfpflicht und der Unsicherheit in Hinblick auf das Gesetz in Florida lässt für die meisten Reedereien die Test-Kreuzfahrten für die Schiffe ab Florida als den zuverlässigeren Weg erscheinen.

Anders entschieden haben sich bislang Norwegian Cruise Line Holdings und Celebrity Cruises. Beide wollen an der Impfpflicht festhalten. NCL, Oceania und Regent sind sogar so strikt, dass sie von ausnahmslos allen Passagieren eine Impfung verlangen. Celebrity Cruises setzt die Altersgrenze bei 16 Jahren und ab 1. August bei zwölf.

Celebrity Cruises und Carnival Cruise Line lassen es darauf ankommen

Celebrity will schon am 26. Juni mit der Celebrity Edge von Fort Lauderdale aus in See stechen – in Konflikt mit dem Gesetz in Florida (beziehungsweise zu diesem Zeitpunkt noch eine gleichlautende Executive Order des Gouverneurs). Für Celebrity spielen die weitgehend noch ungeimpften Kinder und Familien als Zielgruppe keine allzu große Rolle. Was aber passiert, wenn Florida sein Gesetz bis dahin nicht noch einmal überdenkt, ist ungewiss. Denn die Strafen sind mit bis zu 5.000 Dollar pro Passagier extrem hoch.

Carnival Cruise Line startet am 4. Juli mit der Carnival Horizon ab Miami und hat sich nun ebenfalls dafür entschieden, vorerst eine strikte Impfpflicht für alle Passagiere einzuführen. Bis dahin hofft die Reederei, eine Einigung mit Florida zu erzielen.

Update: Ein ähnliches, wahrscheinlich aber leichter lösbares Problem hat sich inzwischen auch in Texas ergeben, wo ein ähnliches Gesetz verabschiedet wurde.

Norwegian droht mit Verlegung der Schiffe in andere Bundesstaaten

Norwegian Cruise Line Holdings Chef Frank Del Rio hatte kürzlich gedroht, die Kreuzfahrtschiffe aus Florida abziehen und damit indirekt hohen, wirtschaftlichen Schaden für Florida zu verursachen, wenn das Impfpflicht-Verbot dort bestehen bleibt.

Aktuell plant NCL mit nur einem Schiff und auch erst Mitte Oktober von einem Hafen in Florida aus. Alle anderen Reisen starten teils früher, vor allem aber außerhalb Floridas sowie in Europa.

Norwegian setzt als bislang einiges Kreuzfahrt-Unternehmen mit großen Schiffen auf eine 100prozentige Impfpflicht und verzichtet damit – vorerst bis Ende Oktober 2021 – auf die vor allem für die Marke Norwegian Cruise Line sehr wichtige Zielgruppe der Familien mit Kindern.

Die Strategie von NCL: Man wolle das Konzept, wofür die Reederei steht – „Freestyle Cruising“, unbeschwertes und uneingeschränktes Reisen – nicht verwässern, was mit Maskenpflicht, Abstand und anderen Corona-Maßnahmen fast unmöglich ist. Also setzt man

auf strikte Impfpflicht und damit maximale Freiheit für die Passagiere an Bord. Und wo es die Behörden erlauben, auch an Land mit individuellen Landgängen.

Keine Impfpflicht bei europäischen und deutschen Reedereien

In Europa sieht die Situation gänzlich anders aus. Hier haben es die Reedereien im Wesentlichen mit kooperativen Behörden zu tun und mit Ländern, die ein hohes Interesse daran haben, den Tourismus als wesentliche Einnahmequelle möglichst schnell wieder in Gang zu bringen.

Entsprechen fahren selbst große Kreuzfahrtschiffe in Europa bereits seit Sommer 2020 wieder und die Zahl der Kreuzfahrtschiffe, die in den kommenden Wochen im Juni und Juli vor allem im Mittelmeer starten, steigt stetig – und zwar ohne Impfpflicht.

Die schon 2020 entwickelten und seitdem bewährten Infektionsschutzkonzepte mit einem Bündel von Maßnahmen funktionieren. Die Coronatest-Strategie wird regelmäßig an das aktuelle Risiko angepasst – etwa mit zusätzlichen Tests bei höherem Risiko. Die stetig steigenden Impfquoten und zugleich sinkenden Infektionszahlen in europäischen Ländern entspannen die Situation aktuell ohnehin.

Ein Umschwenken auf eine Impfpflicht würde bei den großen, deutschen und europäischen Reedereien wie AIDA, TUI Cruises, MSC und Costa also wenig zusätzlichen Nutzen bringen, bei der zumindest aktuell noch nicht allzu hohen Impfquote mit Zweitimpfungen jedoch zu erheblicher und langfristiger Verärgerung bei den Kunden führen.

US-Reedereien dagegen haben auch in Europa tendenziell eine Impfpflicht. Denn sie wollen auf diesen Reisen auch einen hohen Anteil an Amerikanern als Zielgruppe ansprechen und die sind, wenn sie nach Europa reisen, meist ohnehin geimpft, zumal die Einreise in die EU durch eine Impfung deutlich einfacher wird.

Individuelle Landgänge ohne Impfpflicht?

Offen ist freilich die Frage, wie oder ob der nächste Schritt ohne Impfung möglich sein wird: die heiß ersehnten, individuellen Landgänge. Denn Teil des Infektionsschutzkonzepts ohne Impfpflicht ist die „Bubble“, also auch bei Landausflügen eine weitgehende Abschottung der Passagiere von Einheimischen.

Ob ein Auflösen der Bubble ohne Impfpflicht auf Basis niedriger Inzidenzen möglich sein wird, muss sich in den kommenden Wochen und Monaten zeigen. Lokale und nationale Behörden werden da voraussichtlich unterschiedlich vorgehen.

Für die Reedereien wird sich dann die Frage stellen, ob sie an ausschließlich Bubble-Ausflügen festhalten, ihre Routen ändern, eine Impfpflicht einführen oder womöglich sogar zweigleisig fahren und Geimpfte individuell an Land lassen, Ungeimpfte jedoch weiterhin nur in der Bubble.

Unterschiedliche Regeln für Geimpfte und Ungeimpfte an Bord?

Zunächst für US-Reedereien, möglicherweise aber auch für deutsche und europäische stellt sich eine ähnliche Frage, die noch weitreichender ist: Soll es unterschiedliche Corona-Regeln für Geimpfte und für Ungeimpfte an Bord geben?

Auch hier geben die neuesten Regeln von Royal Caribbean International schon einen ersten Hinweis, dass es kompliziert werden könnte. Denn die Reederei orientiert sich bei den geplanten Bahamas- und Florida-Anfahrten an den Regeln der US-Gesundheitsbehörde CDC. Und die hat Corona-Beschränkungen für Geimpfte sehr weitgehend aufgehoben.

Geimpfte müssen beispielsweise auch in Innenräumen keine Maske tragen, Ungeimpfte aber schon, insbesondere also Kinder und Jugendliche. Wie sich das praktisch im Alltag an Bord umsetzen beziehungsweise kontrollieren lässt, muss sich erst noch zeigen. Man versteht, warum Norwegian Cruise Line da lieber gleich auf eine 100prozentige Impfpflicht setzt.

Ende der „Conditional Sailing Order“ in den USA am 31. Oktober 2021?

In Hinblick auf die USA ebenfalls eine spannende, und noch gänzlich offene Frage, die indirekt auch international Auswirkungen haben wird: Was passiert eigentlich nach dem 31. Oktober 2021? Denn an diesem Tag endet die derzeit gültige, Conditional Sailing Order der CDC – also die Corona-Regeln für die Kreuzfahrt in den USA.

Gibt es keine Verlängerung oder ein neues Regelwerk, könnten Kreuzfahrten ab November 2021 in den USA wieder zu Konditionen wie vor der Corona-Pandemie stattfinden. Eine direkte Verlängerung ist aber ebenso wenig vorstellbar wie eine völlige Freigabe. Zumindest öffentlich spricht dieses Thema bislang keine US-Reederei ab, obwohl es eine solide Planung der Kreuzfahrten für die Karibik-Hauptsaison ab Herbst essenziell ist.

US-Update: Reedereien suchen Lösung gegen das Impfnachweis-Verbot in Florida und Texas

9. Juni 2021

Nach Florida hat nun auch der US-Bundesstaat Texas ein Gesetz erlassen, dass es Unternehmen unter hoher Strafandrohung verbietet, von ihren Kunden Impfnachweise zu verlangen. Betroffen sind davon auch Kreuzfahrt-Reedereien, die den Neustart im Juni und Juli mit Impfpflicht schaffen wollen. Doch es zeichnen sich Lösungen für das Problem ab.

Celebrity Cruises präsentierte eine Lösung für das Impfpflicht-Verbot in Florida, das zwar nicht alle Eventualitäten abdeckt, aber ein passabler Ausweg aus der starren Haltung des Gouverneurs Ron DeSantis in Hinblick das Verbot darstellt. Bei einem Webinar für Reisebüros kündigte Celebrity Cruises folgendes Konzept für die Einschiffung an:

- Passagiere können freiwillig ihre vollständige Impfung nachweisen oder müssen einen Corona-Test bei der Einschiffung und vor der Ausschiffung absolvieren, um sicherzustellen, dass sie gesund an Bord gehen.
- Den PCR-Test und die damit zusammenhängenden Maßnahmen müssen diese Passagiere selbst bezahlen.
- An Bord gelten für Ungeimpfte beziehungsweise Passagiere, die ihre vollständige Impfung nicht nachweisen, deutlich strengere Infektionsschutzmaßnahmen, insbesondere eine strikte Maskenpflicht auch im Freien (was übrigens nicht gilt für ungeimpfte Kinder unter 16).
- Auch bei Landgängen werden Ungeimpfte mutmaßlich im Nachteil sein, weil manche Destinationen nur nachweislich geimpfte Passagiere an Land oder zumindest individuell an Land lassen werden.

Faktisch will Celebrity Cruises damit offenbar Ungeimpfte mit deutlichen Beschränkungen und zusätzlichen Kosten so weit abschrecken, dass sie die Kreuzfahrten der Celebrity Edge (von 26. Juni an ab Fort Lauderdale) und Celebrity Equinox (von 25. Juli an ab Fort Lauderdale) erst gar nicht buchen.

Unklar ist lediglich, wie Celebrity Cruises sicherstellen will, dass die Quote von mindestens 95 Prozent Geimpfter an Bord zuverlässig eingehalten wird. Denn das ist Voraussetzung, um die Bedingungen der US-Gesundheitsbehörde zu erfüllen, um Kreuzfahrten ohne vorausgegangene Testfahrten durchführen zu dürfen. Testfahrten hat Celebrity Cruises für die Celebrity Edge nämlich nicht eingeplant.

Noch nicht näher erläutert hat Carnival Cruise Line ihre Pläne. Die Reederei will ebenfalls mit einem Schiff, der Carnival Horizon, am 4. Juli von Miami aus starten und hat dafür eine Impfpflicht angekündigt.

Texas verbietet Unternehmen, einen Impfnachweis zu verlangen

Von einem neuen Gesetz im US-Bundesstaat Texas könnte Carnival Cruise Line gleich bei zwei Schiffen betroffen sein. Die Carnival Vista und die Carnival Breeze sollen am 3. beziehungsweise 15. Juli von Galveston aus starten.

Nun hat aber Texas ein Gesetz erlassen, das ganz ähnlich dem in Florida verbietet, dass Unternehmen von ihren Kunden einen Impfnachweis verlangen – was aber Voraussetzung wäre, wenn Carnival Cruise Line seine angekündigte Impfpflicht für diese Kreuzfahrten durchsetzen und nicht die Starttermine nach hinten schieben will, um zuvor das Genehmigungsverfahren der CDC über Test-Kreuzfahrten zu durchlaufen.

Anders als in Florida lässt das Texas-Gesetz aber möglicherweise ein Schlupfloch für die Kreuzfahrt offen. Es sieht nämlich eine Ausnahme von dem Verbot vor, wenn ein Unternehmen sein Infektionsschutzkonzept auf Basis einer Regelung einer Bundesbehörde umsetzt.

Da das Infektionsschutzkonzept und die Zulassung für die Kreuzfahrten der Carnival Vista und Carnival Breeze aber auf der Conditional Sailing Order der Bundesbehörde CDC basieren, könnte diese Ausnahme greifen. Carnival Cruise Line sagte dazu, man sei derzeit in der juristischen Prüfung der Situation.

Verkompliziert wird die Lage dadurch, dass zugleich eine Klage von Florida, Texas und Alaska gegen die Conditional Sailing Order der CDC anhängig ist. Im wohl eher unwahrscheinlichen Fall, dass die Conditional Sailing Order in diesem Verfahren für unwirksam erklärt werden würde, entfielen auch die Rechtsgrundlage für die Ausnahme von dem Texas-Gesetz in Hinblick auf die Impfnachweise. Über die Klage gegen die CDC wird am 10. Juni weiter verhandelt.

Kreuzfahrt während der Pandemie: So finden Sie sich in den komplizierten Reise-Regeln und Formularen zurecht

13. Juni 2021

In Pandemie-Zeiten zu verreisen und ein Kreuzfahrtschiff zu gehen, ist sehr reizvoll: wenig Touristen in den Häfenstädten und deutlich weniger Passagiere an Bord als sonst. Dafür sind aber die Reisevorbereitungen zeitlich aufwendig und nervenaufreibend. Unseren Tipps und Tricks helfen dabei, mit den ständig wechselnden Corona-Regeln und den nötigen Online-Formularen zurechtzukommen.

Es gehört zur neuen Reise-Realität auch für komfortverwöhnten Kreuzfahrt-Urlauber: Vor der Kreuzfahrt steht der Kampf mit behördlichen Vorgaben, Reisebeschränkungen, Coronatest-Vorschriften und komplizierten Einreiseformularen.

Wer dabei etwas übersieht, steht schnell mal am Flughafen und wird beim Check-in abgewiesen, etwa weil ein nötiges Online-Formular nicht rechtzeitig ausgefüllt wurde, der Corona-Test keine englische Übersetzung enthält oder die Ausweisnummer auf dem Testzertifikat fehlt.

In der Vorbereitung auf die Reise sollten Sie die Anforderungen der Reederei, des Reislandes und der dortigen Region (also: Abfahrtschiff des Kreuzfahrtschiffs) sowie gegebenenfalls der Fluggesellschaft prüfen. Außerdem wichtig: die Rückreisebedingungen nach Deutschland am Ende der Reise.

Tipp 1: Recherchieren Sie die aktuellen Vorschriften und Beschränkungen

Die Regeln in den Zielländern und auch bei den Reedereien ändern sich sehr häufig, sodass Sie einige Tage vor der Reise recherchieren sollten, welche Anforderungen aktuell gelten.

Denke Sie auch daran, dass es selbst zwischen den deutschen Bundesländern Unterschiede gibt. Stand Anfang Juni beispielsweise gilt in Bayern nach wie vor eine FFP2-Maskenpflicht insbesondere in öffentlichen Verkehrsmitteln, während in anderen Bundesländern eine medizinische Maske genügt. Das ist relevant, wenn Sie beispielsweise einen Anschlussflug via München haben.

Weil sich die Regeln sehr häufig ändern, können wir hier keine Detail-Informationen für einzelne Länder oder Fluggesellschaften liefern. Die jeweils aktuellen Regeln finden Sie aber über verschiedene Websites online:

- Covid-19-Infos der Fluggesellschaften
- Corona-Infos der jeweiligen Kreuzfahrt-Reederei
- Länderinformationen des Auswärtigen Amtes (und bequem über die Smartphone-App „Sicher reisen“)
- Infos auf den Websites der deutschen Botschaft des jeweiligen Landes
- Infos der Gesundheitsministerien der jeweiligen Länder
- A3M Reisemanager (dort auch Infos zu den Rückreise-Regeln nach Deutschland mit Bundesland-spezifischen Regeln)
- Corona-Länderinfos des ADAC

Mit Google Translate – oder noch besser: Deep L – kommt man auch mit fremdsprachigen Informationen halbwegs zurecht.

Tipp 2: Erledigen Sie die Formalitäten so früh wie möglich

Online-Einreiseformulare sind oft umfangreich und kompliziert, schwer verständlich, unlogisch und manchmal sogar technisch fehlerhaft. Dennoch ist ein vollständig ausgefülltes Formular oft Voraussetzung für die Einreise.

Andererseits dürfen die Formulare für manche Länder erst zwei oder drei Tage vor Abreise ausgefüllt werden.

Füllen Sie die Formulare so früh wie möglich aus, um genug Zeit zu haben, wenn dabei etwas schief geht oder Sie mit dem jeweiligen Formular nicht auf Anhieb zurechtkommen. Das Einreiseformular nach Italien ist beispielsweise besonders nervenaufreibend, das spanische enthält teils falsch Informationen (siehe weiter unten).

Beachten Sie, dass diese Online-Formulare bei der Fluganreise immer nach Ihrer Flugnummer und Ihrem Sitzplatz fragen. Das ist wichtig und sinnvoll für die Kontaktnachverfolgung, sollte sich nachträglich herausstellen, dass ein mit Covid-19 infizierter Passagier an Bord war.

Die Sitzplatznummer erhalten Sie oft erst beim Online-Check-in für Ihren Flug, sodass Sie das Formular erst nach dem Check-in ausfüllen können. Allerdings kann man bei einigen Airlines Sitzplätze auch schon vor dem Check-in reservieren, oft auch kostenlos. Also einfach mal ausprobieren.

Tipp 3: Besser ein paar Formulare zu viel ausfüllen als eines zu wenig

Manchmal ist nicht eindeutig, welche Regeln wirklich gelten und welche Formulare man ausfüllen muss. Oder es fehlen wichtige Detailangaben in den Regelungen.

Auch wenn es lästig ist und sich hinterher vielleicht aus überflüssig herausstellt: Am ehesten vermeidet man Probleme, indem man die Vorschriften im Zweifel besser etwas übererfüllt. Wenn also unklar ist, ob beispielsweise das Einreiseformular in die Niederlande ausgefüllt werden muss, wenn man am Flughafen von Amsterdam lediglich in einen Flieger in ein

anderes Land umsteigt – sicherheitshalber auch das Niederlande-Einreiseformular ausfüllen und bereithalten.

Wenn Sie sich nicht sicher sind, ob ein Land das Coronatest-Zertifikat auf Deutsch akzeptiert, gehen Sie lieber auf Nummer sicher und wählen eine Teststelle, die das Zertifikat in Deutsch und Englisch ausstellt und idealerweise auch gleich noch die Personalausweis- oder Reisepassnummer darauf vermerkt. Manche Länder wie beispielsweise Griechenland und Spanien verlangen das ausdrücklich, während sich Italien zu diesem Thema einfach ausschweigt.

Tipp 4: Coronatest-Termin frühzeitig vereinbaren und Zertifikatsinhalte klären

Kümmern Sie sich also auch frühzeitig um einen Coronatest-Termin und klären Sie mit der Teststelle, ob das ausgestellte Zertifikat den Anforderungen entspricht – das ist nämlich längst nicht bei allen Teststellen so.

Welche Regeln und Anforderungen wichtig sind

Beachten Sie, dass je nach Konstellation bei Ihrer Reise oder Kreuzfahrt Regeln von verschiedenen Unternehmen und Behörden zum Tragen kommen können: Ziel-Land, Transit-Land, Fluggesellschaft, Kreuzfahrt-Reederei sowie Rückreise-Regeln nach Deutschland.

Nicht direkt relevant sind dagegen auf einer Kreuzfahrt die Regeln der Länder, in denen das Schiff Hafenstopps einlegt. Denn darauf achtet primär schon die Reederei. Allerdings sollten Sie sich über diese Länder-Regeln informieren, sobald wieder individuelle Landgänge möglich sind.

Im Folgenden geben wir Hinweise, welche Regeln insbesondere wichtig sind. Beachten Sie bitte, dass diese Liste aufgrund der sich ständig ändernden Lage nicht möglicherweise nicht vollständig ist. Weiter oben haben wir Ihnen bereits die Informationsquellen aufgelistet, die Sie nutzen können, um alle aktuell geltenden Regeln zu finden.

Ziel- und Transit-Länder

Einreiseformular zur Kontaktverfolgung: meist online vor der Reise auszufüllen und als Ausdruck mit QR-Code oder in einer Smartphone-App bei Einreise vorzuzeigen. Besonders streng ist Griechenland: Wer den entsprechenden QR-Code nicht hat, muss zurück nach Hause beziehungsweise wird von der Airline erst gar nicht an Bord des Fluges nach Griechenland gelassen.

Auch wenn das Formular bei Transit, also lediglich Umsteigen bei einer Anschluss-Flugverbindung, gewöhnlich nicht nötig ist, verlangen es die Fluggesellschaften oft dennoch. Wer sie vorsorglich ausfüllt, spart sich Diskussionen mit dem Check-in-Agent oder dem Kabinenpersonal.

Corona-Test: Manche Länder verlangen bei der Einreise den Nachweis einen Corona-Tests – manchmal muss es ein PCR-Test sein, manchmal reicht ein Antigentest. Unterschiedliche

Regeln gelten hier je nach Herkunftsland, aber auch nach den Ländern, die man in den 14 Tagen vor Ankunft gegebenenfalls bereist hat.

Auch das maximale Alter des Tests ist unterschiedlich geregelt. Beachten Sie bei Vereinbarung des Coronatest-Termins, dass die Uhrzeit des Tests nach der geplanten Landung im Zielland liegt (gegebenenfalls andere Zeitzone berücksichtigen!), um das typischerweise 48- oder 72-Stunden-Maximalalter des Tests nicht zu überschreiten. Bei Flugverspätungen sind die Länder dagegen kulant.

Achtung: Corona-Tests werden – zumindest aktuell noch, Stand Anfang Juni 2021 – häufig auch von Geimpften verlangt.

Maskenregelung: Wo muss im Zielland eine Maske getragen werden? Welche Masken-Art ist zulässig? In einigen Ländern sind die Strafen empfindlich hoch, wenn man ohne oder mit der falschen Maske erwischt wird. Typischerweise muss im Flughafengebäude immer eine Maske getragen werden, in manchen Ländern aber sogar im Freien und oft sind mindestens medizinische Masken vorgeschrieben und Community-Masken nicht akzeptiert.

Besonderheit in Spanien: Obwohl es bei dem Online-Formular heißt, man könne es später um neue Informationen ergänzen (insbesondere: Vorliegen des Coronatests), ist das faktisch nicht möglich. Wer also den Coronatest beim Ausfüllendes Formulars noch nicht hat, sondern noch auf das Testergebnis wartet, sollte dennoch die entsprechende Frage mit „ja“ beantworten, weil der QR-Code sonst ein unveränderliches „nein“ enthält und man bei der Einreise automatisch bei einem Arzt vorsprechen muss.

Anforderungen der Fluggesellschaft

Die Airlines sind verpflichtet, die Einreisevorschriften des Ziellandes zu prüfen und durchzusetzen. Gegebenenfalls wird die Fluggesellschaft daher das Boarding zum Flugzeug verweigern, wenn beispielsweise das Online-Formular nicht ausgefüllt wurde oder der Corona-Test nicht vorliegt oder nicht den Anforderungen entspricht.

Man sollte sich also nicht darauf verlassen, dass die Behörden im Zielland schon ein Auge zudrücken oder die Papiere gar nicht so genau kontrollieren werden. Das ist zwar tatsächlich dann vor Ort oft der Fall. Aber die Fluggesellschaften sind vor dem Abflug umso pingeliger, weil ihnen Strafen drohen, wenn Sie Passagiere ins Land befördern, die den Anforderungen nicht gerecht werden.

Masken-Regelung: Die meisten Fluggesellschaften verlangen während der gesamten Flugdauer das Tragen einer medizinischen Maske. Klären Sie aber sicherheitshalber vor Abflug, ob eventuell strengere Maßnahmen gelten, etwa FFP2. Community-Masken sind allgemein nicht mehr zugelassen.

Anschlussflüge: Zwischenstopps zum Umsteigen gelten typischerweise als „Transit“, sodass Passagiere meist von strengeren Einreiseregeln in das Transit-Land ausgenommen sind. Dennoch lohnt sich ein genaues Studium der Regeln des Transitlandes und gegebenenfalls Rückfrage bei der Fluggesellschaft.

Längere Abfertigungszeiten: Rechnen Sie mit längeren Abfertigungszeiten beziehungsweise längerer Check-in-Dauer am Flughafen, da die Airlines viele zuvor automatisierte Abläufe

manuell erledigen müssen, beispielsweise Einreiseformulare und Corona-Tests prüfen. Daher stellen viele Airlines beim Online-Check-in auch keine Boardingpässe mehr aus.

Anforderungen der Kreuzfahrt-Reedereien

Lesen Sie die Reiseunterlagen sehr genau – auch wenn Sie das normalerweise nicht tun und damit immer gut gefahren sind. Denn dort sind nicht nur die Regeln und Anforderungen der Reederei genannt, sondern meist auch Informationen in Hinblick auf die Fluganreise und Einreisevorschriften ins Zielland – und die haben sich durch Corona unter Umständen deutlich verändern.

Impfpflicht oder Corona-Test: Manche Reedereien akzeptieren nur vollständig Geimpfte mit zwei Wochen Abstand zum zweiten Impftermin. Andere führen Corona-Tests in unterschiedlicher Ausprägung durch. Oft hängen die genauen Regeln sogar vom jeweiligen Abfahrtsort und vom Herkunftsland des Reisenden ab.

So führt Costa beispielsweise (Stand: Anfang Juni 2021) statt des Antigen-Tests bei der Einschiffung einen PCR-Test bei Passagieren durch, die aus einem Land anreisen, in dem die Inzidenzzahl höher liegt als in Italien, was für diese Passagiere zu deutlich längeren Wartezeiten im Terminal führt.

Bereits **vollständige geimpfte Passagiere** sind bei manchen Reedereien von der Testpflicht ausgenommen, aber nicht bei allen. Achten Sie also auch als Geimpfte auf die spezifischen Anforderungen der Reederei.

Einschiffszeiten: Anders als früher ist die auf den Bordunterlagen angegebene Einschiffszeit aktuell bindend. Um größere Menschenansammlungen im Terminal und gegebenenfalls lange Wartezeiten bei den Coronatests zu vermeiden, ist die Einschiffung nur zu dem angegebenen Zeitpunkt möglich. Wer früher kommt, muss außerhalb des Terminal- oder Hafenbereichs warten.

Rückreise nach Deutschland

Einreiseformular: Bei Rückreise aus einem vom RKI ausgewiesenen Risikogebiet ist die Anmeldung via Einreiseformular verpflichtend. Das geht am besten online, ist aber auch per Papierformular während des Rückflugs noch möglich.

Die Einreiseanmeldung muss nicht ausgefüllt werden, wenn man das Risikogebiet lediglich ohne Aufenthalt im Transit passiert, also beispielsweise beim Umsteigen zu einem Anschlussflug in einem Risikogebiet. Airlines verlangen dennoch oft das Formular, sodass Ausfüllen weniger aufwendig ist, als diese Frage mit dem Flugpersonal auszudiskutieren.

Testpflicht bei Einreise nach Deutschland per Flugzeug: Bei Flugreisen gilt (Stand: Anfang Juni 2021) eine generell Corona-Test-Pflicht vor Antritt des Fluges. Zugelassen sind dafür Stäbchentest, sowohl Antigen als auch PCR, nachzuweisen beim Boarding des Flugzeugs. Kreuzfahrt-Reedereien bieten solche Tests für betroffene Passagiere typischerweise an Bord an, teils kostenlos, teils gegen eine relativ geringe Gebühr.

Sich nicht den Spaß verderben lassen ...

All das ist mühselig und zeitraubend – aber während der Covid-19-Pandemie die einzige Möglichkeit, mal wieder rauszukommen aus Deutschland, zu verreisen, aufs Schiff zu gehen, eine frische Meeresbrise zu spüren, mit einem Aperol Spritz an der Reling zu stehen und beim Auslaufen den Flugmanövern der kreischenden Möwen zuzusehen.

Einmal an Bord des Kreuzfahrtschiffs angekommen, sind da die Mühen der Reisevorbereitung und der mangels direkter Flugverbindungen oft auch etwas komplizierteren Anreise schnell vergessen ...

Florida-Klage gegen CDC: Conditional Sailing Order wird für Florida zum 18. Juli aufgehoben

19. Juni 2021

In einer einstweiligen Anordnung hat ein US-Bundesgericht in Florida die harten Kreuzfahrt-Beschränkungen der US-Gesundheitsbehörde CDC für unzulässig erklärt. Die „Conditional Sailing Order“ der CDC ist nun in Florida zunächst nur noch bis zum 18. Juli bindend. Bis dahin müssen neue, rechtskonforme Beschränkungen erarbeitet werden.

Der Richter folgt mit seiner einstweiligen Anordnung in wichtigen Punkten der Argumentation des Bundesstaates Florida, der gegen die CDC-Vorschriften geklagt hatte. Insbesondere seien die ausschließlich für die Kreuzfahrtindustrie geltenden, sehr harten Beschränkungen nicht zu rechtfertigen, wenn für andere Teile der Reisebranche zugleich wesentlich lockerere Regeln gelten würden.

Update 18. Juli 2021: Ein Berufungsgericht hat einem Antrag der CDC stattgegeben, wonach die Conditional Sailing Order auch ab dem 18. Juli vorerst verpflichtend bleibt und nicht auf eine bloße Empfehlung herabgestuft wird.

Eine endgültige Entscheidung hat der Richter in dem Fall freilich noch nicht getroffen, das Hauptsacheverfahren folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Doch ähnlich wie im deutschen Recht hat der Richter aktuell eine einstweilige Anordnung erlassen, um weiteren Schaden abzuwenden, der zwangsläufig durch die Dauer des Hauptsacheverfahrens entstehen würde.

Die einstweilige Anordnung gilt zudem nur für den Bundesstaat Florida, also für Kreuzfahrtschiff-Abfahrten von Häfen wie Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral. Ähnliche Klagen sind in Texas und Alaska anhängig. Dort gibt es bislang keine Entscheidungen.

Update 9. Juli: Alaska hat eine Klage inzwischen zurückgezogen. Denn würde die Conditional Sailing Order in Alaska ausgesetzt, wäre auch die Kreuzfahrt-Saison in Alaska gefährdet, weil das entsprechende Ausnahmegesetz explizit auf die Conditional Sailing Order Bezug nimmt.

Richter: CDC-Regeln zu einseitig, rigoros und kaum begründet

Der Inhalt der mit 124 Seiten ungewöhnlich ausführlichen Begründung der Anordnung zeigt, dass der Richter deutlich der Argumentation Floridas zugeneigt ist und einen Erfolg zumindest von Teilen der Klage Floridas gegen die CDC für sehr wahrscheinlich hält.

Die CDC sehe sich legitimiert, so der Richter, lediglich mit der lapidaren Begründung, es sei „notwendig“, Maßnahmen zu ergreifen, die das Covid-19-Infektionsrisiko auf Null reduzierten. Das sei eine „atemberaubende, noch nie dagewesene, akut und einzigartig autoritäre Anmaßung.“ Das sei, als würde die CDC jeglichen Sex verbieten, nur weil eine Ansteckungsgefahr mit Aids, Syphilis oder Herpes bestehe, schreibt der Richter.

Neue CDC-Regeln bis zu 18. Juli verlangt

Die CDC hat nun bis zum 2. Juli Zeit, dem Richter „eine enger gefasste Verfügung vorzulegen, die es Kreuzfahrtschiffen erlaubt, wieder zu fahren und die sich innerhalb der Legitimitätsgrenzen der CDC bewegt“, die in der Begründung der Anordnung aufgezeigt werden. Dazu verlangt der Richter auch eine ausführliche Begründung der Maßnahmen mit wissenschaftlichen Fakten und umfassendem Datenmaterial, auf der diese wissenschaftlichen Erkenntnisse basieren.

Florida hat dann eine Woche Zeit, um zu den neuen CDC-Regeln eine Stellungnahme abzugeben. Parallel soll auch ein bereits zuvor angeordnetes und bislang erfolgloses Mediationsverfahren weitergeführt werden, bei dem sich die Streitparteien auf einen Kompromiss einigen sollen.

Sollte es bis zum 18. Juli 2021 keine neuen CDC-Regeln geben, die den Vorgaben des Gerichts entsprechen, wird aus der bindenden Conditional Sailing Order eine „Erwägung“, „Empfehlung“ oder „Richtlinie“. Solche Regeln verwendet die CDC in ähnlichen Branchen wie etwa für Fluggesellschaften, Hotels, Spielkasinos, Sportstätten, Busse oder U-Bahnen definiert. Die Kreuzfahrt-Reedereien wären dann zumindest in Florida nicht mehr verpflichtet, sich daran zu halten.

Update: Das Gericht hat die Frist für die CDC vom 2. auf den 22. Juli verlängert. Was das für den Termin 18. Juli in Bezug auf die Gültigkeit der Conditional Sailing Order bedeutet, ist unklar.

Generalanwältin und Gouverneur Floridas feiern Entscheidung als Sieg

Floridas Generalanwältin Ashley Moody kommentierte die einstweilige Anordnung laut Miami Herald mit den Worten: „Weder hat die Bundesregierung, noch sollte sie jemals die Autorität haben, eine ganze Branche anders zu behandeln und auf unbestimmte Zeit komplett zu blockieren.“ Floridas Gouverneur Ron DeSantis sagte: „Die CDC lag komplett falsch und das wusste sie die ganze Zeit.“

Hauptargumente Floridas in der im April 2021 eingereichten Klage sind die enormen, wirtschaftlichen Schäden, die für den Bundesstaat durch den Shutdown der Kreuzfahrt entstehen sowie die Auffassung, dass einen so weitreichender Eingriff in eine einzelne Branche durch eine Bundesbehörde gegen die amerikanische Verfassung verstoße und die CDC keine Legitimation dazu habe.

Regelungen ab 18. Juli 2021 ungewiss

Unter welchen – mutmaßlich deutlich erleichterten – Bedingungen Kreuzfahrten von Florida aus nach dem Ende der aktuellen „Conditional Sailing Order“ nach dem 18. Juli ablaufen beziehungsweise wieder aufgenommen werden können, bleibt nun abzuwarten. Wesentliche Anhaltspunkte werden die überarbeiteten Regeln der CDC zum 2. Juli liefern. Bis dahin werden die Kreuzfahrt-Reedereien ihre Neustarts vorerst wohl unter den bisherigen Bedingungen weiter vorantreiben, teils mit den vorgeschriebenen Testfahrten, teils mit dem Versuch, selbige mithilfe von Impfpflichten für die Passagiere zu vermeiden.

Unabhängig von der Klage Floridas gegen die CDC besteht weiterhin der Konflikt der Kreuzfahrt-Reedereien mit dem Bundesstaat Florida – und in abgestufter Form auch mit Texas – über ein dort geltendes Verbot von Impfpflichten. Die neuen CDC-Regeln könnten diesen Konflikt allerdings entschärfen, falls sie Kreuzfahrten auch ohne faktische Impfpflicht für die Passagiere der möglichen würden.

Derweil versuchen beispielsweise Celebrity Cruises und Royal Caribbean International, Ungeimpfte mit hohen Kosten für Corona-Tests sowie im Vergleich zu geimpften Passagieren scharfen Einschränkungen an Bord von der Buchung der Reisen in den kommenden Wochen abzuschrecken. Damit wollen sie einen möglichst hohen Anteil von Geimpften an Bord zu erreichen, ohne formell eine Impfpflicht zu verlangen.

Erstmals seit 15 Monaten wieder Kreuzfahrtschiffe mit Passagieren in Fort Lauderdale und Barcelona

27. Juni 2021 | zuletzt aktualisiert: 28. Juni 2021

Zwei der größten Kreuzfahrthäfen der Welt haben am 26. Juni 2021 ihren Betrieb wieder aufgenommen. Barcelona feierte den Anlauf der MSC Grandiosa, in Fort Lauderdale stach die Celebrity Edge als erstes größeres Kreuzfahrtschiff von einem US-Hafen wieder in See. In beiden Kreuzfahrthäfen war seit Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 kein Schiff mit Passagieren mehr zu einer Kreuzfahrt ausgelaufen.

Die Celebrity Edge gab mit ihrem Auslaufen am 26. Juni 2021 in Port Everglades, dem Kreuzfahrthafen von Fort Lauderdale, den Startschuss für die US-Kreuzfahrt. Aufgrund der lange Zeit anhaltenden Kompletblockade der Kreuzfahrt in US-Gewässern durch die Gesundheitsbehörde CDC konnten bislang nur kleine Schiffe mit weniger als 250 Menschen an Bord wieder fahren.

Erst vor wenigen Wochen hatte die CDC ihre Conditional Sailing Order deutlich gelockert und damit den Weg frei gemacht für den Neustart in den USA. Die Conditional Sailing Order gilt aktuell für Florida noch, muss aber nach einer Gerichtsentscheidung bis spätestens 18. Juli in einer abgemilderten Form vorliegen, um ihre Gültigkeit für Florida nicht komplett zu verlieren.

Mit der Celebrity Millennium, der Adventure of the Seas und der Star Breeze waren bereits drei Kreuzfahrtschiffe vor dem US-Neustart wieder für den amerikanischen Markt gefahren. Sie sind außerhalb der USA in St. Maarten beziehungsweise Nassau positioniert, sodass die Regeln der CDC nicht gelten.

Neustart in den USA: Celebrity Edge beginnt als erstes großes Kreuzfahrtschiff

Celebrity Cruises hat es mit der Celebrity Edge und ihrer Kapitänin Kate McCue als erste Reederei geschafft, alle Bedingungen und Anforderungen der Behörden zu erfüllen und fährt damit als erstes großes Schiff wieder von einem US-Hafen aus in die Karibik.

Reedereien wie Carnival Cruise Line, Royal Caribbean International, MSC Cruises, Disney Cruise Line und andere werden in den kommenden Tagen und Wochen folgen. Royal Caribbean International hat mit der Freedom of the Seas als erste Reederei eine vorgeschriebene Test-Kreuzfahrt erfolgreich durchgeführt. Damit darf sie mit entsprechenden Hygienemaßnahmen an Bord grundsätzlich auch eine größere Zahl an ungeimpften Passagiere an Bord nehmen – insbesondere Kinder und Jugendliche, die noch nicht geimpft werden können.

1.195 Passagiere sind auf der ersten Neustart-Reise an Bord der Celebrity Edge, was einer Auslastung des Schiffs von 41 Prozent entspricht. Das Schiff konnte ohne vorausgehende Test-Kreuzfahrten starten, weil mehr als 95 Prozent der Passagiere und die gesamte Crew vollständig geimpft sind: Lediglich zwei Erwachsene sowie 24 Kinder sind auf der aktuellen Reise nicht geimpft, also rund zwei Prozent der Passagiere. Celebrity Cruises hatte diese Quote trotz des Verbots in Florida, von Passagieren einen Impfnachweis zu verlangen, indem sehr strikte Beschränkungen bei der Einschiffung und an Bord für Ungeimpfte gelten, Geimpfte jedoch große Freiheiten genießen.

MSC Grandiosa erstes Schiff nach dem Neustart in Barcelona

In Europa sind dagegen bereits seit Sommer 2020 wieder Kreuzfahrtschiffe unterwegs, insbesondere in Italien, Griechenland und auf den Kanaren, aber auch mit Abfahrten aus deutschen Häfen. Spanien hatte allerdings seine Häfen – mit Ausnahme der Kanarischen Inseln – seit Beginn der Pandemie geschlossen gehalten. Erst jetzt im Juni 2021 dürfen Kreuzfahrtschiffe wieder spanische Häfen anlaufen.

Als erstes großes Kreuzfahrtschiff legte nun am 26. Juni 2021 die MSC Grandiosa erstmals wieder einen Hafenstopp in Barcelona ein, dem größten Kreuzfahrthafen Europas. Laut Crew Center sind etwa 2.000 Passagiere an Bord der MSC Grandiosa, hauptsächlich Italiener und Deutsche.

Das Schiff fährt derzeit mit einer Auslastungsgrenze von 70 Prozent, hat faktisch aber noch weniger Passagiere an Bord als es möglich wäre. Für August plant MSC Cruises, in Barcelona auch wieder regelmäßig Ein- und Ausschiffungen von internationalen Passagieren. Spanier können bereits jetzt in Barcelona einschiffen.

Der MSC Grandiosa werden in Barcelona in den kommenden Tagen weitere Schiffe mit Hafenanläufen folgen, darunter die Mein Schiff 2, die Costa Smeralda und die AIDAperla. Ab

15. August soll mit der Harmony of the Seas auch wieder ein Mega-Kreuzfahrtschiff seinen Basishafen in Barcelona haben. Die Norwegian Epic ist ab 5. September eingeplant.

Maske und Abstand

8. Juli 2021

Der Trend zeichnet sich deutlich ab: Auf Kreuzfahrtschiffen mit Impfpflicht entfällt die Maskenpflicht. Insbesondere US-Reedereien orientieren sich dabei an den Empfehlungen der amerikanischen Gesundheitsbehörde CDC, die das Tragen von Masken für Geimpfte auch in Innenräume für nicht mehr nötig hält.

Es ist eine Momentaufnahme. Das mit der Delta-Variante offenbar einhergehende, erhöhte Ansteckungsrisiko könnte die Bedingungen bald wieder ändern. Aber aktuell entfallen auf Kreuzfahrtschiffen mit ausschließlich oder weitgehend geimpften Passagieren die meisten Corona-Regeln. Zu beobachten ist das auf den Neustart-Reisen der US-Reedereien jetzt Anfang Juli 2021.

In ihren aktuellen Regeln empfiehlt die US-Gesundheitsbehörde CDC zwar auch auf Kreuzfahrtschiffen mit mehr als 95 Prozent geimpften Passagieren und Crew, Buffets nicht zur Selbstbedienung zu öffnen – vorgeschrieben ist das aber nur bei niedrigerer Impfquote. Masken und „Social Distancing“ können laut CDC bei der hohen Impfquote selbst in Innenräumen entfallen.

Carnival und Celebrity mit Neustart ohne Maskenpflicht

Sowohl bei Carnival Cruise Line, die am 3. Juli mit der Carnival Vista in Texas, am 4. Juli mit der Carnival Horizon von Miami aus gestartet sind, als auch bei Celebrity Cruises mit Neustart der Celebrity Edge am 26. Juni ab Fort Lauderdale gilt: keine Maskenpflicht und keine besonderen Abstandsregeln mehr an Bord. Carnival Cruise Line hat sogar die Buffets wieder zur Selbstbedienung geöffnet, bei Celebrity Cruises bedient dort noch die Crew.

Die Crew trägt übrigens vorerst weiter Maske, obwohl die CDC-Regeln das nicht vorschreiben.

Beide Reedereien fahren als „vaccinated“, was nach den CDC-Regeln einen Anteil von mindestens 95 Prozent geimpfter Passagiere (und Crew) voraussetzt, wobei die Crew ohnehin bereits vollständig geimpft ist.

Die Reedereien haben sich einiges einfallen lassen, um Ungeimpfte von den Reisen fernzuhalten, um die 95-Prozent-Quote zu erreichen. Zwar sind die Reisen als „vaccinated“ deklariert, in Florida und Texas darf die Reederei aber keinen Impfnachweis verlangen.

Bei Celebrity Cruises beispielsweise kommen auf sie hohe Kosten für diverse Coronatests vor und während der Reise zu, individuelle Landausflüge sind für sie nicht erlaubt und sie bekommen auch kein farbiges Armband wie die geimpften Passagiere. Das Armband gewährt an Bord Zugang zu Bereichen und Veranstaltungen, die Ungeimpften verschlossen bleiben.

Das zeigt Wirkung: Auf der ersten Reise der Celebrity Edge fuhren gerade einmal zwei ungeimpfte Erwachsene mit, außerdem 24 Kinder ohne Impfung.

Bei Ein- und Ausschiffung, Bustransfers und je nach Destination auch an Land sowie bei der Fluganreise sind Masken aber weiterhin verpflichtend. Masken ganz zu Hause lassen, geht also noch nicht.

Kommt die Impfpflicht für Kreuzfahrten durch die Hintertür?

Immer mehr Kreuzfahrtschiffe von US-Reedereien fahren auch in Europa wieder. Die meisten verlangen einen Corona-Impfschutz und lassen dafür Hygienemaßnahmen wie Maskenpflicht, Abstandsregelungen, Einschränkungen in Bars und bei den Buffet-Restaurants entfallen. Sofern es die lokalen Behörden erlauben, sind sogar individuelle Landgänge für Geimpfte auch bei großen Kreuzfahrtschiffen wieder möglich.

Norwegian Cruise Line startet am 25. Juni von Piräus aus mit der Norwegian Jade und einer 100-Prozent-Strategie: Ausnahmslos alle Passagiere (und Crew-Mitglieder) müssen für diese Reisen geimpft sein. Und alle Passagiere werden vor der Einschiffung zusätzlich einem Antigen-Test unterzogen – anders als bei den US-Neustarts von Celebrity und Carnival .

Dafür verspricht die Reederei an Bord alle Freiheiten, keine Masken, kein Abstand, keine Einschränkungen, aber individuelle Landausflüge – ein Kreuzfahrt-Gefühl wie vor der Pandemie. NCL empfiehlt aber, an Bord Maske zu tragen, wo keine ausreichenden Abstände möglich sind.

Diese Entwicklung könnte auch deutsche und europäische Reedereien wie AIDA, TUI Cruises, Costa oder MSC Cruises unter Druck setzen, eine Impfpflicht einzuführen. Denn angesichts der US-Konkurrenz wird es für sie immer schwieriger, die Maskenpflicht und vor allem die deutlichen Einschränkungen bei den Landgängen zu vermitteln.

Andererseits lassen auch nicht alle US-Reedereien die Maskenpflicht fallen. Royal Caribbean International beispielsweise geht einen Mittelweg. Die Freedom of the Seas ist am 1. Juli in Miami ohne Impfpflicht gestartet, wenn auch mit einer dringenden Impfempfehlung und ähnlichen Restriktionen wie bei Celebrity Cruises. Die Impfquote lag bei den ersten beiden Reisen dem Vernehmen nach bei 94 beziehungsweise 92 Prozent.

Entsprechend gilt hier die Maskenpflicht weiter für alle Passagiere. Allerdings gibt es für Geimpfte an Bord deutlich mehr sonstige Freiheiten bei Restaurants, Veranstaltungen und Landausflügen. Aber auch auf der Jewel of the Seas, die ab Limassol auf Zypern mit Impfpflicht für alle Passagiere ab 18 fährt, gilt für alle eine Maskenpflicht in Innenräumen.

Weitere Niederlage für Kreuzfahrt-Regeln der US-Gesundheitsbehörde

8. Juli 2021 | zuletzt aktualisiert: 4. August 2021

Im Prozess um die Regelungsbefugnisse für die Kreuzfahrt im US-Bundestaat Florida hat die Gesundheitsbehörde CDC eine weitere, schwere Niederlage einstecken müssen. Das Gericht lehnte den Antrag auf Aussetzung der einstweiligen Anordnung ab, mit der die „Conditional Sailing Order“ ab 18. Juli nur noch als Empfehlung und nicht mehr als bindende Vorschrift für die Kreuzfahrt gilt.

Der Bundesstaat Florida kämpft seit April 2021 gegen die Regeln der CDC für einen Neubeginn der Kreuzfahrt, die lange Zeit einem Kreuzfahrverbot gleichkamen. Zwar hat die Behörde die Regeln seitdem deutlich gelockert und erste Kreuzfahrtschiffe sind inzwischen auch von US-Häfen aus wieder unterwegs.

Doch Ron DeSantis, Gouverneur von Florida, sagt, die CDC habe überhaupt nicht die Befugnis, die Kreuzfahrt so umfassend zu regeln und im Vergleich zu anderen Branchen so einseitig zu behindern. Daher hatte Florida Klage eingereicht und am 18. Juni vor einem Bundesgericht im Rahmen einer einstweiligen Anordnung vorerst Recht bekommen.

Update 18. Juli 2021: Ein Berufungsgericht hat einem Antrag der CDC stattgegeben, wonach die Conditional Sailing Order auch ab dem 18. Juli vorerst verpflichtend bleibt und nicht auf eine bloße Empfehlung herabgestuft wird.

Update 23. Juli 2021: Das Gericht hat seine eigene Entscheidung geändert und den Antrag der CDC nun abgewiesen. Die Conditional Sailing Order ist damit formell in Florida nicht mehr bindend, sondern nur noch eine Empfehlung.

Kreuzfahrt-Regeln der CDC verlieren in Florida am 18. Juli vorerst ihre Rechtsverbindlichkeit

Das Gericht ordnete an, dass die CDC innerhalb eines Monats neue, dem geltenden Recht angepasste und damit weit weniger invasive Regeln vorlegen müsse und zugleich festgelegt, dass die bisherigen Regeln der „Conditional Sailing Order“ ab 18. Juli 2021 zumindest im Bundesstaat Florida nur noch als Empfehlung zu verstehen seien und nicht mehr als Vorschrift.

Statt bislang neue, angepasste Regeln vorzulegen, hat die CDC stattdessen Rechtsmittel eingelegt und außerdem die Aussetzung der einstweiligen Anordnung gefordert. Das lehnte das Gericht jedoch nachdrücklich ab.

Nun hat die CDC kaum noch Zeit, ein neues Regelwerk vorzulegen, das den Anforderungen des Gerichts entspricht. Da der Bundesstaat Florida auch noch eine Woche Zeit zur Stellungnahme dazu hat, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Conditional Sailing Order tatsächlich am 18. Juli 2021 für den Bundesstaat Florida und damit wichtige Abfahrthäfen wie Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral erst einmal ihre Rechtsverbindlichkeit verliert. Die Kreuzfahrt wäre dann in Hinblick auf die Corona-Pandemie weitgehend unreguliert.

Update: Zwar ist die Conditional Sailing Order (CSO) seit 18. Juli 2021 nicht mehr verbindlich. Doch die CDC hat klargestellt, dass sie weiterhin auf eine freiwillige Zusammenarbeit mit den Reedereien auf Basis der CSO setzt. Reedereien, die sich dazu nicht freiwillig bekennen, würden wohl nach den übrigen, derzeit geltenden Regeln und Gesetzen behandelt. Das bedeutet, dass die CDC aufgrund früherer Hygienevorschriften beispielsweise

ein Schiff bei Auftreten von Krankheiten der Atemwege - respektive: Covid 19 - stilllegen könnten. Und es bedeutet, dass bei Kreuzfahrten mit Abfahrt in den USA eine strikte Maskenpflicht wie in öffentlichen Verkehrsmitteln an Land gelten würde, auch im Freien, am Pool und im Restaurant mit Ausnahme des unmittelbaren Moments der Essensaufnahme. Bislang hat daher keine Reederei der CDC die Zusammenarbeit in Hinblick auf die CSO aufgekündigt.

Richterspruch ist eine schallende Ohrfeige für die CDC

Bei der Ablehnung des CDC-Antrags findet der in Florida zuständige Bundesrichter sehr deutliche Worte. Die Begründung liest sich wie eine schallende, verbale Ohrfeige für die Behörde:

„Die Argumente von CDC bleiben nicht überzeugend. CDC bleibt abweisend gegenüber den Anforderungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes; bleibt abweisend gegenüber der offensichtlichen Diskrepanz zwischen dem Gesetz, das CDC Autorität gewährt, und der Autorität, die CDC vorgibt, über die Kreuzfahrtindustrie auszuüben; bleibt abweisend gegenüber staatlicher und lokaler Gesundheitsregulierung und abweisend gegenüber der Selbstregulierung der Kreuzfahrtindustrie (die zu einer freiwilligen Einstellung des Betriebs von Kreuzfahrtschiffen führte, als Covid-19 Anfang 2020 in Erscheinung trat); bleibt abweisend gegenüber dem erfolgreichen Betrieb von Kreuzfahrtschiffen anderswo in der Welt; und bleibt überraschenderweise abweisend gegenüber der in der einstweiligen Verfügung eingeräumten Möglichkeit für CDC, eine alternative Verfügung vorzuschlagen, die einen Teil der CDC-Kreuzfahrtregelungen innerhalb der gesetzlichen Ermächtigung der CDC bewahrt und durch verlässliche Daten gerechtfertigt ist (d.h. Daten, welche die CDC offenlegt, im Gegensatz zu den nicht offengelegten CDC-Daten, die über die Wirkung von COVID-19 an Bord eines Kreuzfahrtschiffes spekulieren und auf die sich CDC verlässt, um das umstrittene Regelwerk durchzusetzen).“

Weiter schreibt der Richter: „Obwohl die CDC das Argument immer mit düsteren Aussichten auf eine ‚Übertragung‘ von Covid-19 an Bord eines Kreuzfahrtschiffes garniert, lassen diese düsteren Anspielungen die staatlichen und lokalen Gesundheitsbehörden, die Selbstregulierung der Industrie und die gründlichen und kostspieligen Vorbereitungen und Vorkehrungen aller Beteiligten außer Acht, um eine ‚Übertragung‘ zu vermeiden und die ‚Übertragung‘ einzuschränken und zu kontrollieren, falls eine stattfindet. Mit anderen Worten, die CDC kann Argument vorbringen, nach dem die Notwendigkeit überwiegt, eine ungerechtfertigte und beispiellose Ausübung von Regierungsmacht zu erlauben.“

Und besonders deutlich: „Genauer gesagt geht es in dieser Klage nicht darum, welche Gesundheitsvorkehrungen gegen COVID-19 an Bord eines Kreuzfahrtschiffes notwendig oder hilfreich sind; in dieser Klage geht es um den Gebrauch und Missbrauch von Regierungsmacht. Der Antrag der CDC auf eine Aussetzung – eine Aussetzung, die dazu dienen würde, die ungerechtfertigte, beispiellose und schädliche Ausübung von Regierungsgewalt durch eine Person, die Direktorin der CDC, zu verlängern – wird abgelehnt.“

Corona-Versicherung für Kreuzfahrten: Welche Risiken sie abdeckt und worauf Sie achten sollten

11. Juli 2021 | zuletzt aktualisiert: 22. Juli 2022

Die Corona-Pandemie bringt beim Verreisen schwer kalkulierbare Risiken mit sich. Wer jetzt auf Kreuzfahrt geht, sollte daher über eine Corona-Zusatzversicherung nachdenken. Denn Reiserücktritt-, Reiseabbruch- und Auslandsrankenversicherung decken viele Covid-19-spezifische Risiken nicht ab.

Positiver Coronatest kurz vor Abreise? Oder gar direkt bei der Einschiffung im Kreuzfahrterminal? Kontakt mit einem Infizierten an Bord und daher Quarantäneanordnung der Behörden im Ausland? Oder selbst positiv getestet und teure Heimreise unter Quarantänebedingungen? All das zahlt in den allermeisten Fällen weder die Reederei noch die normale Reiseversicherung.

Damit bei einem Covid-19-bedingten Zwischenfall zum verdorbenen Urlaub nicht auch noch hohe Kosten hinzukommen, ist ein Blick auf spezielle Corona-Reiseversicherungen sinnvoll. Viele Kreuzfahrt-Reedereien empfehlen ihren Kunden solche Versicherungen und vermitteln sie aktiv. MSC Cruises und Costa verlangen eine Corona-Versicherung sogar zwingend – siehe Absatz „*Versicherungsanbieter und Vergleichstests*“.

Probleme können schon auftreten, wenn ein Antigen-Coronatest „false-positiv“ ausfällt, also positiv anschlägt, obwohl keine Infektion vorliegt. Mit etwas Glück reicht die Zeit für einen klarstellenden PCR-Test. Aber wenn nicht, ist das Schiff weg oder die Airline verweigert die Beförderung.

Versicherungsbedingungen genau prüfen

Sowohl bestehende Verträge zu Kranken- und Reiseversicherungen sollten Sie genau prüfen, als auch neue Corona-Versicherungen. Längst nicht alle Versicherungstarife decken nämlich auch wirklich alle Risiken ab. So zahlt die Versicherung womöglich nicht bei nur positivem Testergebnis, sondern nur dann, wenn auch Symptome auftreten. Eine Checkliste der wichtigsten Situationen, die ein Versicherungsvertrag abdecken sollte, finden Sie weiter unten im Absatz „*Was sollte eine Corona-Zusatzversicherung leisten?*“

Die medizinischen Kosten einer Covid-19-Erkrankung deckt die Auslandsrankenversicherung ab. Ob aber auch Pandemien und Reisen im Risikogebiet davon erfasst sind, sollte man in seinem bestehenden Versicherungsvertrag prüfen. Oft haben Altverträge hier schlechtere Bedingungen als jetzt neue. Gegebenenfalls sollen Sie also mit Ihrer Versicherung Kontakt aufnehmen und in einen aktuellen Tarif wechseln.

Wann springt die normale Reiserücktritt-, Reiseabbruch- oder Auslandsrankenversicherung ein?

Hinweis: In unserer Beitragsserie „*Gut versichert auf Kreuzfahrt*“ finden Sie alle Informationen zu einem sinnvollen Versicherungsschutz für Kreuzfahrten, ganz unabhängig von der aktuellen Pandemie-Situation.

Eine **Reiserücktrittversicherung** springt gewöhnlich ein, wenn unerwartete Ereignisse den Antritt einer Reise verhindern, etwa Unfall, Krankheit oder gravierende Ereignisse im persönlichen Umfeld. Wichtig ist dabei allerdings zu prüfen, inwieweit pandemiebedingte Ereignisse ebenfalls versichert sind. Manche Versicherungen schließen nämlich Pandemien aus. Das ist vor allem bei älteren Versicherungsverträgen der Fall. Dann sollten Sie dieses Risiko mit einer entsprechenden Zusatzversicherung abdecken.

Eine **Reiseabbruchversicherung** springt äquivalent zur Reiserücktrittversicherung ein, sobald die Reise bereits begonnen hat und sich dann Umstände einstellen, die eine Fortführung der Reise unmöglich oder unzumutbar machen – also wenn man selbst krank wird, ein Angehöriger zu Hause stirbt oder Ähnliches. Auch hier ist darauf zu achten, dass Pandemien als Ursache oder der Aufenthalt in Risikogebieten oft ausgeschlossen sind und daher eine zusätzliche Absicherung sinnvoll sein kann.

Sowohl Reiserücktrittversicherung als auch Reiseabbruchversicherung zahlen die Kosten, die durch Stornierung beziehungsweise Abbruch der Reise entstehen: Stornogebühren, nicht stornierbare Kosten wie beispielsweise Flugtickets, erhöhte Rückreisekosten, zwischenzeitliche Hotelunterbringung und Ähnliches. Nicht erstattet werden dagegen typischerweise Kosten, die in Zusammenhang mit Corona und nicht aufgrund des Reiseabbruchs selbst entstehen – also beispielsweise die zwangsweise Unterbringung in einem Quarantänehotel.

Die **Auslandskrankenversicherung** deckt die medizinischen Kosten im Ausland ab, also die ärztliche Behandlung, eventuell – je nach Versicherungsvertrag – Krankentransport nach Hause und Ähnliches. Nicht abgedeckt sind aber coronabedingte Kosten nicht medizinischer Natur wie etwa eine Quarantäne-Unterbringung bei positivem Testergebnis.

Für all die Kosten, die direkt oder indirekt durch die Corona-Pandemie entstehen können, ist daher eine zusätzliche Versicherung überlegenswert.

Was sollte eine Corona-Zusatzversicherung leisten?

Auf folgende Situationen sollten Sie prüfen, ob und inwieweit eine Corona-Zusatzversicherungen einspringt:

- Quarantäne-Anordnung oder verordnete Selbstisolation zu Hause vor Reisebeginn (beispielsweise wegen engem Kontakt zu einem Infizierten)
- positives Corona-Testergebnis vor der Abreise
- verweigertes Boarding beim Flug in den Urlaub oder nach Hause beispielsweise wegen erhöhter Temperatur
- positives Corona-Testergebnis vor/bei der Einschiffung zur Kreuzfahrt
- positives Corona-Testergebnis während der Kreuzfahrt und nachfolgender Ausschiffung mit Unterbringung in einem Quarantäne-Hotel oder Heimreise unter Quarantänebedingungen (z.B. Taxi von Italien nach Deutschland beziehungsweise Flugum-/neubuchung nach Quarantänehotel-Aufenthalt)
- Quarantäne-Unterbringung sowohl bei eigenem, positivem Test, als auch aufgrund von engerem Kontakt zu positiv getesteter Person

Legen Sie Wert darauf, dass die Versicherung nicht nur einspringt, wenn einer der genannten Fälle bei Ihnen persönlich eintritt, sondern auch dann, wenn Ereignisse oder Maßnahmen einen Mitreisenden betreffen oder gegebenenfalls einen engen Angehörigen zu Hause.

Hinweis: Unsere Checkliste ist nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt. Wir übernehmen aber selbstredend keine Haftung für den Fall, dass wir dabei etwas übersehen haben. Die Liste soll lediglich zur Orientierung bei diesem komplizierten Thema dienen.

Nicht versichert: eigene Fehler bei der komplizierten Corona-Bürokratie

Ebenfalls zu beachten: Keine der Versicherungen springt ein, wenn Sie aufgrund eigener Fehler beispielsweise das Schiff oder einen Flug verpassen – etwa, weil Sie beim Check-in nur einen Antigen- statt eines eventuell vorgeschriebene PCR-Tests vorlegen, nötige Gesundheitsfragebögen nicht ausgefüllt oder sich beispielsweise bei der Einreise nach Griechenland nicht vor Antritt der Reise online registriert haben.

Kümmern Sie sich also vor der Reise sehr genau um die jeweils geltenden Regelungen und Vorschriften. Denn auch wenn das mühsam und teils recht kompliziert ist: Dieses Risiko nimmt Ihnen nicht einmal eine Corona-Zusatzversicherung ab. Mehr dazu in unserem Beitrag *„Kreuzfahrt während der Pandemie: So finden Sie sich in den komplizierten Reise-Regeln und Formularen zurecht“*.

Versicherungsanbieter und Vergleichstests

Kreuzfahrt-Reedereien bieten typischerweise eigene Reiseversicherungspakete an, die aktuell auch Corona-Zusatzleistungen umfassen. Sie arbeiten mit Versicherungsgesellschaften zusammen und vermitteln deren Standardverträge beziehungsweise haben eigene Varianten mit Gruppentarif-Verträgen.

MSC Cruises beispielsweise kooperiert mit Europ Assistance und verlangt pro Person und Reise 25 Euro (29 Euro für Karibik, Arabien, Südamerika). MSC Cruises verlangt verpflichtend eine Corona-Versicherung (ursprünglich bei Neubuchungen seit 26. Juni 2021, inzwischen jedoch von allen Passagieren). Wer die Versicherung nicht über MSC abschließen will, kann bei der Einschiffung stattdessen einen vergleichbaren Versicherungsschutz einer anderen Versicherung nachweisen.

Ähnliches gilt für Costa, wo eine Corona-Zusatzversicherung ebenfalls erforderlich ist. Costa arbeitet mit der Hanse-Merkur zusammen.

Versicherungspakete von Hanse-Merkur vermitteln außerdem auch AIDA, Phoenix Reisen und TUI Cruises.

Allerdings sind diese Versicherungen meist nicht nur eine Corona-Zusatzversicherung, sondern komplette Reiseversicherungspakete. Sollten Sie bereits beispielsweise eine Reiserücktrittversicherung oder einen Auslandkrankenschutz haben, buchen Sie eher bei Ihrer bereits bestehenden Versicherung eine ergänzende Corona-Absicherung hinzu. Das ist in der Regel günstiger und vermeidet eine unnötige Absicherung von Risiken, die durch ihre bestehenden Tarife bereits abgedeckt sind.

Bei der Stiftung Warentest finden Sie relativ aktuelle Vergleichstests von Auslandskranken- und Reiserücktritt-Versicherungen inklusive der jeweils angebotenen Corona-Zusatzpakete. In unserer eigenen Recherche sind uns die Zusatzpakete der Hanse-Merkur, Ergo und Travelsecure positiv aufgefallen.

Eskalation im Neustart-Streit in den USA: Norwegian Cruise Line Holdings verklagt Florida

14. Juli 2021

Der Streit um die Bedingungen für den teils bereits erfolgten Neustart der Kreuzfahrt in den USA eskaliert weiter: Norwegian Cruise Line Holdings verklagt den US-Bundesstaat Florida. Dabei geht es um ein Gesetz, das Unternehmen verbietet, von ihren Kunden einen Corona-Impfnachweis zu verlangen. Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises wollen auf ihren Schiffen ausschließlich geimpfte Passagiere zulassen, das Gesetz in Florida blockiert aber genau das.

NCLH argumentiert, das Gesetz in Florida verhindere einen sicheren Schiffsbetrieb und zwingt Kreuzfahrt-Reedereien, mit einem gemischten Publikum aus teils geimpften, teils ungeimpften Passagieren zu fahren. Das sei ein unnötiges Gesundheitsrisiko und sei nicht im Sinne der Empfehlungen der US-Gesundheitsbehörde CDC.

Vor dem U.S. District Court for the Southern District of Florida geht das Reederei-Unternehmen dagegen nun vor und will eine Aufhebung des Gesetzes erzwingen. Formell richtet sich die Klage gegen den „surgeon general“ von Florida, übersetzt etwa: Generalstabsarzt.

NCLH argumentiert mit bestmöglichem Gesundheitsschutz

NCLH spricht in der Klage unter anderem von einer „Gefährdung und Beeinträchtigung der Passagiere und irreparabler Schaden von gewaltigem Ausmaß.“ Man sei bei der Risikoabwägung und der Definition der Infektionsschutzprotokolle „zu dem Schluss gekommen, dass der wirksamste Weg, die Gesundheit und Sicherheit von Passagieren und Besatzung zu gewährleisten, darin besteht, auf Kreuzfahrten eine vollständige Impfung für alle Personen an Bord vorzuschreiben“.

Florida spricht von Diskriminierung durch Impfpflicht

Floridas Regierung kontert mit Diskriminierungsvorwürfen: „Norwegian Cruise Line hat die enttäuschende und ungesetzliche Entscheidung getroffen, sich der CDC bei der Diskriminierung von Kindern und anderen Personen anzuschließen, die nicht geimpft werden können oder die sich aus gesundheitlichen, religiösen oder Gewissensgründen gegen eine Impfung entschieden haben“. 40 Prozent der Einwohner Floridas seien nicht gegen Covid-19

geimpft und würden somit von Kreuzfahrten mit NCLH-Schiffen ausgeschlossen, würde man eine Impfpflicht zulassen.

NCLH will 100-Prozent-Impfquote für Passagiere durchsetzen

Während andere Kreuzfahrt-Reedereien wie Royal Caribbean International, Celebrity Cruises oder Carnival Cruise Line versuchen, das Impfpflicht-Verbot in Florida zu umgehen oder sich auf andere Weise damit zu arrangieren, will Norwegian aufs Ganze gehen: 100 Prozent geimpfte Passagiere und Crew. Mit der Norwegian Jade sticht NCL mit diesem Konzept erstmal am 25. Juli 2021 von Piräus aus wieder mit Passagieren in See. In Seattle beginnt die Norwegian Encore am 7. August ihre erste Alaska-Reise. Sowohl in Griechenland als auch im US-Bundestaat Seattle ist das möglich.

Von Miami aus soll die Norwegian Gem am 15. August starten, was nach der aktuellen Gesetzeslage dort aber nicht mit der von NCL verlangten Impfpflicht zulässig ist. Die Strafe, die das Gesetz in Florida androht, liegt bei bis zu 5.000 Dollar pro Passagier.

Widersprüchliche Argumente Floridas, Klage gegen Gesundheitsbehörde CDC

Die US-Gesundheitsbehörde CDC empfiehlt, nur mit geimpften Passagieren auf Kreuzfahrt zu gehen, schreibt das aber nicht explizit vor. Schiffe mit mehr als 95 Prozent geimpften Passagieren dürften den CDC-Regeln zufolge aber unter deutlich vereinfachten Bedingungen fahren. Diese 95-Prozent-Quote ist in Florida aber wegen des fraglichen Gesetzes kaum durchsetzbar.

Der Bundesstaat Florida geht derzeit in einem Aufsehen erregenden Prozess und bislang erfolgreich gerichtlich gegen diese CDC-Regeln vor. Das Hauptargument Floridas in diesem Prozess: Eine Bundesbehörde habe nicht das Recht, so weitreichend und einseitig zulasten einer bestimmten Branche, in die Wirtschaft eines Bundeslandes einzugreifen und damit hohen wirtschaftlichen Schaden anzurichten.

Zugleich richtet nun jedoch auch das Gesetz in Florida gegen die Impfpflicht hohen Schaden sowohl für das Bundesland selbst in Form von Einnahmeausfällen für die lokale Wirtschaft in Florida, als auch für die Reedereien an, sagt NCLH. Deren Chef, Frank Del Rio, hatte schon vor Monaten klargemacht, dass Norwegian notfalls von einem anderem Bundesland aus fahren werden, wenn sich Florida weiter sperre. Auch in der Klage schreibt NCLH: „Die einzige Möglichkeit für NCLH, die Protokolle und den Betrieb wie derzeit geplant aufrechtzuerhalten, ist, Florida komplett aufzugeben.“

Erst im vergangenen Jahr hatte NCLH ein neues Kreuzfahrt-Terminal in Miami fertiggestellt, das auch vom Landkreis Miami-Dade mit 263 Millionen Dollar bezuschusst worden ist. Bis zu 15 Kreuzfahrtschiffe sollten laut NCLH noch in diesem Herbst und Winter wieder von Miami aus fahren.

Kanada hebt Kreuzfahrt-Verbot zum 1. November 2021 auf

16. Juli 2021 | zuletzt aktualisiert: 20. Juli 2021

Kanada hebt das Verbot von Kreuzfahrtschiffen in kanadischen Häfen vier Monate früher als geplant auf. Theoretisch dürfen Kreuzfahrtschiffe Kanada nun ab 1. November 2021 wieder anlaufen.

Die Kreuzfahrtsaison ist in Kanada, Alaska und der kanadischen Ostküste zu diesem Zeitpunkt allerdings ohnehin schon vorbei. Bisher galt in Kanada ein Kreuzfahrt-Verbot bis 28. Februar 2022 mit der offenen Frage, ob es nach diesem Termin noch einmal verlängert werden würde.

Direkte Auswirkungen auf die Kreuzfahrt hat die Entscheidung also nicht. Die Alaska-Saison ist zu diesem Zeitpunkt bereits vorbei und auch Neuengland-Kanada-Kreuzfahrten finden im November nicht mehr statt. Die Aufhebung des Kreuzfahrt-Verbots für Kanada ab 1. November 2021 gibt den Reedereien allerdings mehr Planungssicherheit für die Saison 2022.

Für den Sommer 2021 hatte die USA ein Ausnahmegesetz beschlossen, dass es Kreuzfahrtschiffen trotz der Kanada-Sperre ermöglicht, in diesem Sommer von Seattle aus nach Alaska zu fahren, was normalerweise einen Zwischenstopp in Kanada voraussetzt. Die Neuengland-Saison im Sommer und Herbst 2021 rettet dieses Gesetz dagegen nicht, weil kanadische Häfen auf diesen Routen wesentlicher Bestandteil der Kreuzfahrten sind und nicht nur einen nötigen Stopp im Ausland darstellen.

Das Ausnahmegesetz zum sogenannten Passenger Vessel Service Act (PVSA) ist ausdrücklich befristet für die Zeit des Kreuzfahrt-Verbots in Kanada. Die Gültigkeit dieses Gesetzes endet daher mit der Entscheidung Kanadas ebenfalls früher, eben zum 1. November 2021.

Kanada begründet die Aufhebung des Kreuzfahrt-Verbots mit der steigenden Impfquote in dem nordamerikanischen Land. Aktuell sind dort 80 Prozent der Kanadier erstgeimpft, mehr als die Hälfte hat vollständigen Impfschutz.

Für amerikanische Reisende, die per Flugzeug oder auf dem Landweg einreisen, öffnet sich Kanada am 9. August wieder, für alle übrigen Länder am 7. September 2021. Einreise-Voraussetzung ist allerdings ein vollständiger Impfschutz.

Kreuzimpfung Astra-Zeneca plus Biontech/Moderna von einigen Kreuzfahrt-Reedereien nicht akzeptiert

18. Juli 2021

Andere Länder, andere Regeln: Einige amerikanische Kreuzfahrt-Reedereien, die für ihre Reisen einen vollständigen Impfschutz verlangen, akzeptieren nicht jedes Impfschema. Die Zuverlässigkeit von Kreuzimpfungen mit Astra-Zeneca und Biontech oder Moderna halten die amerikanischen Gesundheitsbehörden für noch nicht ausreichend belegt. Und Genesene mit nur einer Impfdosis gelten für die USA zumeist nicht als „vollständig geimpft“.

Die aktuelle Situation ist kompliziert und die Regeln ändern sich ständig. Welche Impfstoffe und Impfstoff-Kombinationen für einen vollständigen Impfschutz in Betracht kommen, variiert und hängt nicht zuletzt auch von den entsprechenden Einschätzungen der US-Gesundheitsbehörden und der WHO ab. Die US-Reedereien orientieren sich überwiegend an dem Standpunkt der US-Behörden FDA und CDC.

***Update 16. Oktober 2021:** Inzwischen hat die CDC klargestellt, dass für die Einreise in die USA auch Astra-Zeneca sowie Kreuzimpfungen akzeptiert werden. Dass die Kreuzfahrt-Reedereien diese Regelung übernehmen werden, ist weitgehend sicher. Im Zweifel sollte man sich aber vor Reiseantritt aber bei der Reederei noch einmal rückversichern.*

Bei den Reedereien, die eine Impfung von Passagieren verlangen, ist man auf der sicheren Seite, wenn man mehr als 14 Tage vor Reisebeginn zwei Impfdosen desselben Impfstoffs erhalten hat. Auch zweifach geimpfte Personen mit dem in den USA für Impfungen noch nicht zugelassenen Astra-Zeneca gelten übrigens als vollständig geimpft im Sinne der US-Gesundheitsbehörde CDC.

Komplizierter wird es bei Kreuzimpfungen mit Astra-Zeneca plus Biontech oder Moderna. US-Reedereien akzeptieren die „mixed vaccination“ derzeit teils nicht, andere immerhin aber auf ihren Abfahrten in Europa (NCL, Seabourn). Besonders schwierig ist die Situation aktuell für Genesene, die, wie in Europa üblich, nach durchlaufener Infektion lediglich eine Impfdosis erhalten. Sie gelten für die US-Reedereien typischerweise als nicht vollständig geimpft.

***Wichtiger Hinweis:** Wir haben in diesem Beitrag die aktuelle Situation recherchiert und zusammengefasst. Bitte beachten Sie aber, dass sich die Regeln sich derzeit schnell ändern und finden teils nicht öffentlich kommuniziert werden, sodass wir diesen Beitrag nicht in allen Details tagesaktuell halten können. Für eine konkrete Reise fragen Sie daher unbedingt die jeweils aktuell geltenden Vorschriften bei Ihrer Reederei an.*

Beachten Sie neben den Impf-Regeln der Reedereien auch die Einreisevorschriften des Landes, in dem das Kreuzfahrtschiff abfährt. Oft gibt es da zusätzliche Pflichten wie etwa ein vorher auszufüllendes Einreiseformular oder Coronatest-Pflichten vor dem Abflug für Nicht-Geimpfte. Tipps dazu in unserem Beitrag **„Kreuzfahrt während der Pandemie: So finden Sie sich in den komplizierten Reise-Regeln und Formularen zurecht“**.

Beachten Sie auch, dass die Behörden in manchen Ländern individuelle Landgänge nur für geimpfte Personen gestattet wird. Reisen Sie also beispielsweise als Familie mit ungeimpften Kindern, sind freie Landgänge dann eventuell nicht möglich. Erkundigen Sie sich vor der Reise nach den aktuellen Regeln.

Häufige Änderungen bei den Impfpflicht-Regeln

Übrigens ändern sich durchaus auch die Regeln der Reedereien bezüglich einer Impfpflicht immer wieder einmal. Ponant beispielsweise verkaufte Anfang des Sommers die Reisen

zunächst unter der Maßgabe einer Impfpflicht für alle Passagiere. Später schwenkte die französische Luxusreederei um und lässt nun auch Passagiere mit negativem PCR-Test zu.

Teils senken Reedereien zu bestimmten Terminen auch das Mindestalter ab, ab dem Passagiere geimpft sein müssen. Royal Caribbean beispielsweise verlangt Impfungen je nach Abfahrtschiff teils ab 18, teils ab 16, senkt das Alter zum 1. August 2021 aber auf 12 Jahre ab.

Norwegian Cruise Line beispielsweise hat seine absolute Impfpflicht für alle Passagiere vorerst bis 31. Oktober 2021 befristet und will für die Zeit danach die Lage neu bewerten. Bei Viking Ocean Cruises gilt die Befristung vorerst bis 30. September 2021. Seabourn hat die Impfpflicht bereits bis 15. Januar 2022 festgeschrieben. Bei vielen anderen Reedereien ist zumindest öffentlich nicht bekannt, wie lange die Impfpflicht für deren Kreuzfahrten aufrechterhalten werden wird.

Welche Impfstoffe akzeptieren die Reedereien?

Die Reedereien akzeptieren typischerweise alle Impfstoffe, die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO), U.S. Food and Drug Administration (FDA) und European Medicines Agency (EMA) zugelassen sind. Das umfasst alle in Deutschland, Österreich und Schweiz zugelassenen Impfstoffe: Astra-Zeneca, Biontech (Pfizer), Moderna und Janssen (Johnson&Johnson).

Probleme könnte in Ausnahmefällen lediglich Astra-Zeneca machen, das in den USA bislang nicht zugelassen ist. Gibt eine Reederei an, ausschließlich von der FDA zugelassene Impfstoffe zu akzeptieren, sollte man explizit nachfragen, ob Astra-Zeneca dennoch akzeptiert wird. Da dieser Impfstoff auch in Kanada häufig eingesetzt wird, dürften US-Reedereien – sofern sie nicht ohnehin alle WHO-Impfstoffe akzeptiert – in diesem Punkt ihre Regeln wohl bald ändern. Zuletzt war das bei Carnival Cruise Line der Fall, die nun auch WHO-zugelassenen Impfstoffe und damit auch Astra-Zeneca gelten lässt.

Kreuzimpfungen mit Astra-Zeneca und Biontech/Moderna

Kreuzimpfungen werden in mehreren europäischen Ländern wie Spanien, Frankreich, Italien und vor allem auch in Deutschland praktiziert. Mehrere Studien zeigen, dass die Impfung mit Abfolge Astra-Zeneca und Biontech/Moderna eine sehr starke Schutzwirkung entwickle und keine auffälligeren Nebenwirkungen habe. Die wichtigste Studie dazu ist die Com-Cov-Studie aus Großbritannien. Auch eine Expertengruppe der WHO hat offenbar in bestimmten Fällen den Einsatz einer Kreuzimpfung als Option angesprochen.

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat Kreuzimpfungen jedoch bisher nicht gutgeheißen, sodass in den USA Kreuzimpfungen nicht als „voll geimpft“ betrachtet werden – Kreuzfahrtmarken der Carnival Corp. sowie (Update) der Royal Caribbean Group akzeptieren dennoch zumindest eine Kreuzimpfung mit den beiden mRNA-Impfstoffen Biontech/Pfizer und Moderna.

Das führt auch dazu, dass Kreuzfahrt-Reedereien „mixes vaccination“ teils zwar für Reisen mit Abfahrtschiff außerhalb der USA akzeptieren, insbesondere auch in Europa, nicht aber für USA-Abfahrten.

Kreuzimpfungen sind auch in Kanada verbreitet, weil Kanada zeitweise zu wenig Astra-Zeneca-Impfstoff hatte und daher die Zweitimpfung mit einem mRNA-Impfstoff verabreicht hat. Auch in Deutschland war Astra-Zeneca zeitweise knapp. Laut Kanzleramt ist das der Hauptgrund, warum selbst die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel ist mit Astra-Zeneca und Moderna kreuzgeimpft.

Länder, die zunächst eine Kreuzimpfung ablehnten, sind nach Protesten von Urlaubern schnell umgeschwenkt. Malta und Barbados beispielsweise waren anfänglich ablehnend, lassen nun aber auch Kreuzgeimpfte als „vollständig geimpft“ gelten.

Kreuzimpfungen werden mitunter auch mit zwei mRNA-Impfstoffen vorgenommen, also Biontech und Moderna, wenn beispielsweise bei der Erstimpfung mit Moderna starke Impfreaktionen auftreten oder sich eine Allergie oder Unverträglichkeit zeigt.

Welche Reedereien akzeptieren eine Kreuzimpfung?

Update: USA akzeptiert Astra-Zeneca und Kreuzimpfungen für die Einreise; die Reedereien werden ihre Regeln mutmaßlich anpassen.

Impfung für Genesene nach durchlaufener Covid-19-Infektion

In den USA und bei amerikanisch geprägten Reedereien auf wenig Akzeptanz stößt das hierzulande übliche Impfschema für Genesene, die bereits eine Covid-19-Infektion durchgestanden haben. Hier wird mit etwa einem halben Jahr Abstand lediglich eine einzelne Impfdosis verabreicht. Im Sinne des EU-Impfzertifikats gelten diese Personen als vollständig geimpft.

In den USA ist dagegen eine sehr schnelle und doppelte Impfung nach durchlaufener Erkrankung üblich. Bereits etwa drei bis vier Wochen nach Abklingen wird dort geimpft und im Abstand von weiteren vier Wochen erneut. Diese Personen haben dann einen Zweifach-Impfschutz, der sich formell nicht von geimpften, zuvor nicht erkrankten Personen unterscheidet. Ausnahme ist dabei der Impfstoff von Janssen/Johnson&Johnson, bei dem eine einzelne Impfdosis für vollständigen Impfschutz sorgt.

Nach aktuellen Stand (Juli 2021) sollten Genesene mit nur einer Impfdosis davon ausgehen, dass insbesondere US-Reedereien das nicht als vollständige Impfung akzeptieren und diese Frage daher mit ihrer Reederei zweifelsfrei vor Antritt der Reise klären. Veröffentlichte Informationen gibt es dazu kaum. Celebrity Cruises akzeptiert derzeit keine Genesenen mit einer Impfdosis, Royal Caribbean International nur außerhalb der USA mit dem Hinweis, dass Landgänge eventuell nach lokalen Vorschriften nicht möglich sein könnten.

Unser Tipp: Wer als Genesener lediglich eine Impfdosis erhalten hat, sollte – trotz gültigem EU-Impfzertifikat – von der Reederei vor Antritt der Reise eine schriftliche Bestätigung einfordern, dass dieses Impfschema ausreicht und ihre Teilnahme an der Kreuzfahrt gewährleistet ist. Die Bestätigung sollte vom Hauptquartier der Reederei ausgestellt werden, nicht nur von einem Reisebüro oder einer Vertriebsniederlassung in Deutschland. Einen allgemeinen Verweis auf deren Impfregele oder FAQ sollte man nicht akzeptieren. Und auch eine Diskussion erst vor Ort bei der Einschiffung wird mit hoher Wahrscheinlichkeit nichts bringen.

Geimpft und danach infiziert?

Noch weitgehend unbeachtet ist die derzeit noch kleine Gruppe derer, die ich trotz einfacher oder doppelter Impfung mit Covid-19 infiziert haben. Klare Regeln hat bislang (*Stand: 18. Juli 2021*) dazu noch keine Kreuzfahrt-Reederei kommuniziert.

Bei bereits erfolgter, doppelter Impfung dürfte es keine Probleme geben, sobald aktuelle Corona-Tests bei dieser Person negativ ausfallen.

Eine Infektion trotz vorausgegangener, einfacher Impfung dürfte – sobald Corona-Tests negativ ausfallen – mutmaßlich gehandhabt werden wie die Einfach-Impfung eines zuvor Erkrankten.

TUI Cruises startet Norwegen-Kreuzfahrten mit individuellen Landgängen und Impfpflicht

22. Juli 2021 | zuletzt aktualisiert: 31. Juli 2021

Die Mein Schiff 1 fährt ab 22. August wieder von Kiel aus nach Norwegen. Weil in Norwegen eine vollständige Corona-Impfung die Voraussetzung für Landgänge ist, führt TUI Cruises auf dieser Route erstmals eine Impfpflicht für erwachsene Passagiere ein. Die Passagierkapazität ist auf diesen Reisen auf 1.300 begrenzt.

Mit der Fahrtroute der Mein Schiff 1 führt von Kiel über Kopenhagen, Oslo, Stavanger, Bergen, Hellesylt, den Geiranger-Fjord, Alesund und Molde zurück nach Kiel.

Update: Auch die Mein Schiff 5 in Griechenland fährt ab 10. September 2021 mit Impfpflicht.

Auch wenn TUI Cruises bislang eine Impfpflicht auf ihren Kreuzfahrten vermieden hat, gibt es bei Norwegen-Reisen mit Landgängen derzeit nur zwei Optionen: mit Impfpflicht fahren, oder ohne Impfpflicht gar nicht fahren.

Erwachsene ab 18 sowie die gesamte Crew müssen eine vollständige Impfung nachweisen. Bei Johnson&Johnson/Janssen genügt eine Dosis mit Wartefrist von 21 Tagen, bei den Astra Zeneca, Biontech/Pfizer und Moderna sind zwei Impfdosen nötig, die letzte der beiden mindestens 14 Tage vor Abreise.

Kreuzimpfungen mit Astra Zeneca und Biontech oder Moderna sind in Norwegen akzeptiert und werden auch im Land selbst praktiziert. Daher sind diese Kreuzimpfungen auch auf der Mein Schiff 1 akzeptiert.

Von Covid-19 Genesene lassen die norwegischen Regeln, anders als in den sonstigen Einreiseregeln, für Kreuzfahrten nicht zu.

Für Kinder und Jugendliche zwischen 4 und 17 Jahren gilt eine Coronatest-Pflicht für Landgänge. Außerdem führt TUI Cruises weiterhin bei allen Passagieren einen Antigentest vor An- und Abreise durch.

Neben individuellen Landgängen fallen auf den Norwegen-Kreuzfahrten der Mein Schiff 1 auch weitere Corona-Beschränkungen an Bord weg: An den Buffets gibt es beispielsweise wieder Selbstbedienung, die Saunalandschaft wird unbeschränkt nutzbar sein.

Und: Masken müssen nur noch getragen werden, wenn der Mindestabstand von 1,5 Metern nicht eingehalten werden kann, also beispielsweise in Aufzügen.

Damit genug Platz an Bord ist, limitiert TUI Cruises die Kapazität auf insgesamt 2.000 Personen an Bord, was bedeutet, dass maximal 1.300 Passagiere am Schiff sein werden.

AIDamar fährt ab 28. August mit Impfpflicht von Hamburg nach Norwegen

23. Juli 2021

AIDA will ab 28. August 2021 mit der AIDamar wieder Norwegen anfahren, von Hamburg aus und mit Impfpflicht zumindest für die erwachsenen Passagiere. Für Kinder genügen Coronatests.

Individuelle Landgänge sind der Vorzug dieser Kreuzfahrten der AIDamar nach Norwegen. Das skandinavische Land verlangt von erwachsenen Kreuzfahrtpassagieren eine vollständige Corona-Impfung, weswegen AIDA Cruises – anders als bei den übrigen derzeit laufenden Kreuzfahrten – dafür eine Impfpflicht einführt.

Für Kinder und Jugendliche zwischen vier und 18 Jahren gilt eine Coronatest-Pflicht, lediglich Kinder unter vier Jahren sind davon befreit. Als vollständig geimpft gilt, wer beide Impfdosen erhalten hat und die zweite Impfung zum Kreuzfahrtbeginn mindestens 14 Tage zurückliegt. Norwegen akzeptiert, anders als einige US-Reedereien, auch Kreuzimpfungen mit Impfstoffen von Astra Zeneca plus Biontech/Pfizer oder Moderna als vollständige Impfung, jedoch keine Genesenen-Zertifikate.

Zu den angelaufenen Zielen der AIDamar auf diesen Reisen ab und bis Hamburg zählen der Geirangerfjord, Bergen, Stavanger und Alesund. Geplant sind zunächst sieben Abfahrten auf siebentägigen Routen bis Mitte Oktober 2021.

Carnival und Royal Caribbean verschärfen Corona-Regeln: Maskenpflicht und Coronatests auch für Geimpfte

6. August 2021

Während die Kreuzfahrt in Europa bislang nur wenige Corona-Fälle an Bord der Schiffe hatte, verläuft der Neustart in den USA etwas holpriger. Die im Vergleich zu Kreuzfahrtschiffen in Europa deutlich niedrigeren Hygienestandards haben offenbar vermehrt zu Corona-Fällen an Bord geführt. Nun bessern die Reedereien mit Coronatests und Maskenpflicht auch für Geimpfte nach.

Carnival Cruise Line hat am 4. August hastig und mit sofortiger Wirkung eine Maskenpflicht an Bord eingeführt, nachdem es positive Corona-Fälle gab. Carnival-Sprecher John Heald bestätigte das in einem für ihn ungewohnt förmlichen Statement: „Wir haben unsere neue, flottenweite Maskenpolitik auf der Carnival Vista frühzeitig umgesetzt, da wir eine kleine Anzahl positiver Fälle an Bord zu verzeichnen haben.“

Berichten in Foren und in einer Facebook-Gruppe zufolge hatten sich Passagiere auf einer Reise Ende Juli offenbar auch direkt an Bord der Carnival Vista mit Covid-19 angesteckt und waren zu Hause positiv getestet worden. Die Rede ist dort von „mindestens zehn Passagieren“, die sich in einer Facebook-Gruppe gemeldet hätten. Verifizieren lassen sich diese Angaben freilich nicht.

Carnival Cruise Line hat zudem das Rauchen in Innenräumen gänzlich verboten. Das war auf den Schiffen ohnehin nur sehr begrenzt erlaubt, insbesondere im Spielcasino. Der Grund für das neue Rauchverbot ist wohl, dass zum Rauchen die Maske abgenommen werden darf und sich auf den ersten Reisen zahlreiche Passagiere zu diesem Zweck im Casino aufgehalten haben.

Royal Caribbean International hat nun ebenfalls eine Maskenpflicht auch für Geimpfte eingeführt. Und Corona-Tests vor der Reise sind bei beiden US-Reedereien nun für alle Passagiere verpflichtend, auch für Geimpfte.

Auch weitere US-Reedereien verschärfen gerade ihre Anforderungen. Princess Cruises beispielsweise verlangt nun ebenfalls einen Coronatest vor der Reise und spricht zumindest eine dringende Empfehlung zum Maskentragen in Innenräumen aus. In bestimmten Bereichen wie Aufzügen, im Casino, in Shops und im Theater gilt ab 15. August Maskenpflicht.

Riskant, aber konform mit den Regeln der US-Gesundheitsbehörde

Carnival Cruise Line und Royal Caribbean International hatten bislang gemäß der Regeln der US-Gesundheitsbehörde CDC für Geimpfte an Bord ihrer Schiffe mit Abfahrten in den USA keine Maskenpflicht in Innenräumen. Die CDC erachtete Masken für Geimpfte bis kürzlich nicht mehr für nötig. Angesichts der zunehmenden Infektionen durch die Delta-Variante des Covid-19-Virus hat die Behörde diese Einschätzung am 27. Juli revidiert und empfiehlt nun auch für Geimpfte wieder Masken in Innenräumen.

Sowohl Carnival Cruise Line als auch Royal Caribbean International fahren von US-Häfen aus gemäß einer CDC-Regel, die Kreuzfahrten mit einer Impfquote der Passagiere von mindestens 95 Prozent erlaubt. Kinder und Jugendliche müssen zwar einen negativen Coronatest nachweisen und an Bord Masken tragen, können aber ungeimpft mitreisen.

Bei Abfahrten in Florida kommt die Besonderheit hinzu, dass ein Gesetz dort verbietet, von Passagieren einen Impfnachweis zu verlangen. Passagiere, die das nicht freiwillig tun, werden

als ungeimpft eingestuft und müssen daher an Bord einige Einschränkungen hinnehmen, teure Coronatest selbst bezahlen und Maske tragen. Norwegian Cruise Line hat Florida wegen dieses Gesetzes sogar verklagt, ein Urteil wird möglicherweise schon am 6. August fallen.

Strengere Hygiene-Protokolle in Europa

Bei deutschen und europäischen Reedereien sowie bei Europa-Abfahrten von US-Reedereien galten dagegen von Anfang an deutlich strengere Infektionsschutzregeln an Bord der Kreuzfahrtschiffe. Als Richtlinie gilt hier unter anderem die „EU Healthy Gateways“-Empfehlung der Europäischen Union, die beispielsweise in Griechenland auch gesetzlich verankert ist.

Coronatests vor und meist auch kurz vor Ende der Reisen sind hier Standard, Maskenpflicht in Innenräumen der Schiffe, reduzierte Passagierkapazitäten auf etwa 60 bis 70 Prozent sind üblich. Zunehmend gilt es auch Impfpflicht, bei manchen Reedereien konsequent für alle Reisen, bei anderen wie etwas AIDA, TUI Cruises oder Nicko Cruises für bestimmte Reisen, wo es lokale Anforderungen gibt, etwa in Norwegen, Dänemark und Griechenland. Auch Hapag-Lloyd Cruise, Phoenix Reisen und Hurtigruten verlangen vollständigen Impfschutz.

Besonders konsequent ist die US-Reederei Norwegian Cruise Line und die Schwesterreedereien Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises. Hier gilt eine 100-Prozent-Impfpflicht für Passagiere und Crew. Ausnahmen gibt es selbst für nicht impfbare Kinder nicht.

Eine Übersicht zu Impfpflichten einzelner Reedereien finden Sie in unserem Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Infektionsschutz und Impfpflicht bei NCL auf der Norwegian Jade

8. August 2021 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Wenn ausnahmslos alle Passagiere und Crew-Mitglieder gegen Covid-19 geimpft sind – funktioniert dann Kreuzfahrt wieder wie vor der Pandemie? Norwegian Cruise Line versucht, dem zumindest so nahe zu kommen wie möglich. Auf der Norwegian Jade habe ich mir das Infektionsschutzkonzept genau angesehen und eine Woche erlebt, wie sich eine Kreuzfahrt mit 100 Prozent geimpften Passagieren anfühlt.

NCL hat mit den radikalsten Ansatz für den Neustart gewählt: Ausnahmslos alle Passagiere sowie die Crew mitten vollständig gegen Covid-19 geimpft sein. Anders als bei einigen anderen Reedereien gibt es zunächst auch keine Ausnahmen für Kinder. In Florida hat Norwegian Cruise Line Holdings dafür sogar gegen ein Gesetz geklagt, das es Reedereien verbietet, einen schriftlichen Impfnachweis zu verlangen.

Eines ist dennoch klar: Die Impfung ist keine perfekte Lösung. Sie lässt die Pandemie nicht verschwinden. Auch nicht in einem geschlossenen System wie einem Kreuzfahrtschiff.

Harry Sommer, Präsident und CEO von Norwegian Cruise Line, sagt es deutlich: „Wir wollen die Norwegian-Schiffe zum sichersten Platz der Welt machen. Ich kann nicht garantieren, dass es nie einen Covid-Fall an Bord geben wird. So wie die Dinge heute liegen, bin ich mir ziemlich sicher, dass es von Zeit zu Zeit einen Covid-Fall an Bord geben wird. Was ich aber garantieren kann ist, dass es keine großen Ausbrüche geben wird.“

Eines ist übrigens auch bei 100 Prozent Impfquote nicht zu vermeiden: die Maskenpflicht in Innenräumen. Denn die ist Teil der „EU Healthy Gateways“-Empfehlung, die in Griechenland für Kreuzfahrtschiffe verbindlich ist.

NCL hat für Passagiere und Crew eine Alltagsmaske in recht hoher Qualität aus dreilagigem Stoff und NCL-Logo produzieren lassen. Am Einschiffungstag liegt für jeden Passagier eine davon in der Kabine bereit.

Infektionsschutzmaßnahmen auf der Norwegian Jade in Bildern

Wir haben die einzelnen Infektionsschutzmaßnahmen auf der Norwegian Jade in einer in der folgenden Bildergalerie zum Durchblättern zusammengefasst:

Bemerkenswert ist dabei unter anderem die Durchführung der Seenot-Rettungsübung. Die findet nämlich nicht am Schiff sondern schon zu Hause beim Online-Check-in statt. Das übliche Video zum Musterdrill sieht der Passagier sich im Rahmen des Check-in-Vorgangs an, wobei sich das Video weder vorspulen noch umgehen lässt. Erst, wenn das Video vollständig gelaufen ist, lässt sich der Check-in fortsetzen. An Bord muss sich der Passagier dann im Laufe des Einschiffungstags lediglich einmal kurz persönlich an der entsprechenden Muster-Station melden.

Erwähnenswert ist auch, dass NCL – anders als inzwischen die meisten anderen Reedereien – sämtliche Kosten in Zusammenhang mit Covid-19 übernimmt, also beispielsweise Quarantäne-Hotel und frühzeitige Heimreise bei positivem Testergebnis. Auch PCR-Tests vor der Ausschiffung, soweit für die Rückreise ins Heimatland erforderlich, sind kostenfrei an Bord erhältlich. *(Stand: August 2021)*

Wie fühlt sich ein zu 100 Prozent geimpftes Schiff an?

Es ist ein anderes Gefühl, wenn man weiß, dass wirklich ausnahmslos jeder an Bord geimpft ist. Begegnet einem dann beispielsweise am Kabinengang ein Mitreisender, der mal keine Maske trägt, ist das zwar dennoch sehr unangenehm. Aber es löst nicht mehr dieses innere Panik-Gefühl aus, man könnte sich sofort anstecken.

Insgesamt entspannt die konsequente Impfpflicht die Atmosphäre. Denn selbst wenn kleinere Regelverstöße vorkommen und selbst wenn sie dann zu einer Ansteckung führen würden, wären die Folgen weniger dramatisch.

Was auffällt: Die Infektionsschutzmaßnahmen auf der Norwegian Jade drängen sich weniger deutlich in den Vordergrund als auf anderen Schiffen, mit denen ich bislang gefahren bin. Der Umgang mit dem Thema ist in der Sache streng, aber in der Wahrnehmung locker und unaufgeregt.

Hier und da muss NCL noch anhand von Erfahrungen der ersten Reisen nachjustieren und beispielsweise am Pooldeck die Bildung größerer Gruppen verhindern - etwas über feste Plätze der Sonnenstühle und gelegentliches Eingreifen des Lifeguards, wenn die Kapazitäten des Pool oder der Whirlpools zu sehr überreizt werden. Aber solche Situationen waren auf meiner Reise eher eine Ausnahmen.

Bei 70 Prozent Passagierauslastung wirkt das Schiff beinahe wie in normalen Zeiten. Es ist einiges los, gefühlt auch mal etwas zu viel für heutige Abstandsansprüche. Dem kann man aber gut aus dem Weg gehen, wenn einem das zu viel wird. Insgesamt ist trotzdem viel Platz und Freiraum, wenn es nicht gerade der Whirlpool nachmittags um 15 Uhr an einem Seetag sein muss.

Regeln mit vernünftigem Augenmaß umgesetzt

Die Infektionsschutz-Maßnahmen und Corona-Regeln werden meiner Beobachtung nach mit vernünftigem Augenmaß und flexibel umgesetzt und durchgesetzt. Der 100prozentige Impfschutz aller Menschen an Bord gibt dabei mehr Spielraum als auf einem Schiff mit nur teilweise geimpften Passagieren. Gemeint ist damit nicht „nachlässig“, sondern Spielraum in Situation, wo die Regeln grundsätzlich zwar gut und wichtig sind, in diesem konkreten Moment aber unsinnig wären.

Das trägt letztlich zu einem viel unaufgeregteren Umgang mit den Corona-Regeln bei, weil Corona sich nicht in den Vordergrund drängt, Durchsetzen von Regeln in unsinnigen Situationen keinen inneren Widerspruch und Reibungsfläche verursacht. Man fühlt sich wohl mit der Situation und akzeptiert die Regeln leichter, wenn die Umsetzung einem als vernünftig erscheint. Letztlich bringt das wahrscheinlich sogar mehr Sicherheit als eine bürokratisch-restriktive Umsetzung, die Widerspruch und heimliches Umgehen der Regeln provoziert.

Welche Vorteile die 100-Prozent-Impfquote bringt

Der zusätzliche Baustein „100 Prozent Geimpfte“ erlaubt es, kleinere Risiken einzugehen, die auf einem teils ungeimpften Schiff deutlich höher wären: insbesondere das Risiko individueller Landgänge lässt sich mit Impfpflicht leichter einkalkulieren.

Realistischerweise kann sich ein Passagier beim individuellen Landgang eventuell anstecken. Bis er infektiös wird und es an Bord weiter verbreiten kann, ist aber das Zeitfenster sehr klein und wird durch den Coronatest ein oder zwei Tage vor Abreise noch weiter eingeschränkt. Zumindest ein Corona-Ausbruch an Bord ist daher trotz individueller Landgänge fast ausgeschlossen.

Aber auch an Bord sind Situationen deutlich weniger kritisch als auf teils ungeimpften Schiffen.

Und an Bord ist tendenziell mehr möglich: Sing-alongs in der Pianobar, Karaoke-Events, großzügigere Öffnung der Wellnessbereiche im Spa rücken wieder in den Bereich des machbaren. Buffet-Restaurant lassen sich teilweise mit Selbstbedienung an der Theke realisieren, wenn dort fertige Portionen zum selbst wegnehmen vorbereitet sind.

Es gibt auch wieder Theater-Shows mit vollem Ensemble (auf der Norwegian Jade: sechs Sänger, acht Tänzer, drei Musiker) ohne Maske für die Akteure. Für die Passagiere gilt dafür strikter Abstand von einem Sitz nach je zwei belegten Sitzen und es herrscht Maskenpflicht im Theater.

Die Kombination aller Infektionsschutzmaßnahmen ist entscheidend, nicht die Impfung allein

Es ist die Kombination aus mehreren Faktoren, die das Risiko ganz enorm senkt:

- das Risiko, dass jemand Virusträger ist, ist durch die 100-Prozent-Impfquote deutlich geringer
- das Risiko, sich selbst anzustecken, ist durch die eigene Impfung wesentlich geringer
- Coronatest bei der Einschiffung, Abstand, Masken, Hygiene, Frischluftzufuhr, Hepa-Filter, One-Way-Luftstrom reduzieren das Risiko weiter.

Infektionsschutz aber immer eine Kombination aus zahlreichen Maßnahmen, teils ganz kleinen, teils recht mächtigen. Alle Maßnahmen zusammen genommen ergänzen sich zu einem sehr hohen Schutzniveau.

Wie wirkt sich die Delta-Variante auf den Infektionsschutz an Bord aus?

Wie die Delta-Variante die Risikoabwägungen und die einzelnen Risiko-Faktoren wie Virenlast bei Geimpften, Zeitraum zwischen Ansteckung und möglicher Weitergabe und Ähnliches verändert, werden die kommenden Wochen zeigen.

Kevin Bubolz, Europageschäftsführer von NCL sagt dazu: „Wir müssen jetzt alle gemeinsam diese Pandemie beobachten und sehen, was da passiert. Im Moment haben wir ja nun durch die Delta-Variante neue Herausforderungen. (...) Darauf sind wir vorbereitet, schauen mit all unseren Leuten inklusive dem Healthy Sail Panel und unseren Experten weiterhin darauf, beraten uns regelmäßig und prüfen, was angepasst werden muss.“

Einige Reedereien, die anders als NCL ohne vollständige Impfpflicht fahren, haben ihre Protokolle in den USA bereits verschärft und zusätzliche Coronatests sowie Maskenpflicht in Innenräumen auch für Geimpfte eingeführt, die von der US-Gesundheitsbehörde CDC bislang nicht für nötig gehalten worden waren. Bei NCL sind diese Maßnahmen von Anfang an Teil des Konzepts.

US-Bundesrichterin: NCL, Oceania und Regent dürfen Impfpflicht auch bei Kreuzfahrten ab Florida durchsetzen

9. August 2021

Eine Bundesrichterin in Florida hat in einer einstweiligen Anordnung das Gesetz Floridas außer Kraft gesetzt, das es Kreuzfahrt-Reedereien verbietet, von ihren Passagieren einen Nachweis über eine vollständige Corona-Impfung zu verlangen. Geklagt hatte Norwegian Cruise Line Holding, die mit ihren Marken NCL, Oceania Cruises und Regelt Seven Seas mit ausschließlich geimpften Passagieren fahren will.

In einer 2,5stündigen Anhörung trugen am 6. August 2021 Vertreter von Norwegian Cruise Line Holdings (HCLH) und Floridas ihre Argumente vor einer Bundesrichterin vor und beantworteten zahlreiche Nachfragen. In der Anhörung war bereits deutlich geworden, dass die Richterin den Argumenten von NCHL zugeneigt war und der Vertreter Floridas wenig entgegenzusetzen hatte. Am 8. August entschied die Richterin dann vorerst zu Gunten von NCLH.

Norwegian Cruise Line startet am 15. August mit der Norwegian Gem ab Miami und wollte keinen Kompromiss beim Impfschutz der Passagiere eingehen. Die Reederei hatte klargestellt, dass sie nicht von Florida aus fahren werde, wenn das Gesetz in Kraft bleiben sollte. In Europa ist NCL bereits am 24. August 2021 mit der Norwegian Jade in Piräus gestartet und verlangt hier von allen Passagieren den Nachweis über eine vollständige Impfung.

Nach dem Urteil können nun auch andere Reedereien profitieren, die von Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral fahren. Die US-Gesundheitsbehörde CDC gestattet größere Freiheiten an Bord, wenn mindestens 95 Prozent der Passagiere geimpft sind. Auch wenn die CDC-Regeln formell in Florida nicht gelten, haben sich die Reederei angesichts nachteilhafter Alternativen dennoch zu diesen Regeln bekannt.

Reedereien wie Royal Caribbean International, Celebrity Cruises oder Carnival Cruise Lines behelfen sich in Florida bislang mit allerlei Tricks, um diese 95-Prozent-Quote zu erreichen, ohne einen schriftlichen Impfnachweis zu verlangen. Allerdings sind diese Verfahren nicht sonderlich kundenfreundlich und belegen Passagieren, die den Impfnachweis nicht freiwillig vorlegen, mit zusätzlichen Coronatests und hohen Zusatzkosten.

Die Argumente NCLHs gegen das Gesetz

Als wichtigstes Argument brachte NCHL in der Anhörung vor, dass das fragliche Gesetz lediglich verbiete, eine schriftliche Dokumentation der vollständigen Impfung der Passagiere zu verlangen. Dem Gesetz nach sei es jedoch legal, den Passagier mündlich nach seinem Impfschutz zu fragen und von der Antwort abhängig zu machen, ob der Passagier mitreisen dürfe. Das bevorzuge jedoch unsinnigerweise genau diejenigen, die bei ihrer Antwort lügen.

Das Gesetz sei daher gar nicht geeignet, das eigentliche, vorgebliche Ziel des Gesetzes zu erreichen, Geimpfte und Ungeimpfte gleich zu behandeln, sondern fördere lediglich Unehrlichkeit und ein erhöhtes Gesundheitsrisiko für alle Passagiere und Crew-Mitglieder.

NCLH hält Floridas Argument für unsinnig, dass durch Verlangen eines Impfnachweises Diskriminierung und Verletzung der Privatsphäre entstünden. Die Reederei argumentierte, dass das Gesetz Floridas – wenn man in diesem Zusammenhang überhaupt von Diskriminierung sprechen könne – wesentlich stärker diskriminiere.

Verlange die Reederei einen Impfnachweis, dann könne man diese Frage ganz privat zwischen Kunde und Reederei klären. Verfahre man aber so, wie andere Reedereien das

derzeit notgedrungenenmaßen praktizierten, würden ungeimpfte Passagiere an Bord bloßgestellt: mit farbigen Armbändern oder ähnlicher, für jedermann erkennbarer Kennzeichnung sowie drastische Ungleichbehandlung an Bord in Hinblick auf Veranstaltungen, Spielcasinos, Buffet-Restaurants und Landausflüge, bei denen andere Regeln für Ungeimpfte gelten.

Auch die Speicherung der Gesundheitsinformationen sei in Hinblick auf das Gesetz nicht relevant. Denn frage man den Kunden mündlich, ob er geimpft sei, werde diese Information anschließend ebenfalls gespeichert und das Gesetz verbiete diese auch nicht.

Auch verfassungsrechtliche Feinheiten spielten in der Anhörung eine Rolle, unter anderem die Frage, ob das Gesetz in Florida präzise und konkret genug formuliert sei. Der Anwalt von NCLH argumentiert auch mit dem ersten Verfassungszusatz, in dem die freie Meinungsäußerung festgelegt ist und die in den USA deutlich mehr echte umfasst als der vergleichbare Rechtsbegriff in Deutschland.

Den Vorwurf Floridas, NCLH hätte bereits viel früher Klage einreichen können und sei daher nun an entstehendem Schaden selbst Schuld, konterte der NCLH-Anwalt damit, dass man die Klage lediglich als letztes Mittel betrachtet habe und zuvor versucht hatte, auf einvernehmliche Weg eine Lösung zu finden, was Florida letztlich aber blockiert habe.

Floridas Verteidigung

Der Anwalt Floridas argumentierte mit juristischen und verfassungsrechtlichen Feinheiten, die die Richterin vielfach zu Nachfragen veranlasste, die Antworten aber offenbar nicht für überzeugend hielt.

Die Richterin fragte in der Anhörung beispielsweise mehrfach nach, warum Florida glaube, einerseits einen Impfnachweis von Studenten für den Schulbesuch verlangen zu können und das gleiche Vorgehen bei einer Kreuzfahrt-Reederei als unzulässige Diskriminierung betrachte, obwohl es in der Kreuzfahrt, anders als bei einer Schule, alternative Anbieter gebe. Eine überzeugende Antwort konnte der Anwalt Floridas darauf nicht liefern.

Eines der Argumente von Florida war auch, NCL habe die Impfpflicht erst propariert, nachdem klar war, dass das in Florida zunächst durch eine Executive Order des Gouverneurs und später als Gesetz verbietet, einen Impfnachweis von Kunden zu verlangen.

NCL könne die Vorgaben der Gesundheitsbehörde CDC – die gemäß einem anderen Urteil derzeit ohnehin in Florida nicht bindend sind – bezüglich mindestens 95 Prozent geimpfter Passagiere an Bord auch erfüllen, wenn kein Impfnachweis verpflichtend ist, argumentierte Florida.

Mehrfach wollte die Richterin wissen, warum Florida einerseits die CDC-Regeln als Maßstab für Argumente heranziehe, auf der anderen Seite genau diese Regeln selbst vor Gericht erfolgreich angefochten habe. Eine überzeugende Antwort konnte der Anwalt Floridas auch auf diese Frage nicht liefern.

Kreuzfahrt-News-Update: Neue Impfpflichten, neue Corona-Fälle

21. August 2021 | zuletzt aktualisiert: 22. August 2021

Corona-Fälle auf Kreuzfahrtschiffen machen derzeit wieder mehr Schlagzeilen (...) und der Trend zur Impfpflicht auf Kreuzfahrten hält an.

Eine kuriose Nachricht kommt in dieser Woche von Carnival Cruise Line: In den USA gibt es Lieferengpässe bei Bacon, dem nicht nur bei Amerikanern so beliebten, gebratenen Frühstücksspeck. Deshalb gibt es den Speck an den Buffets der Carnival-Schiffe vorerst nur noch jeden zweiten Tag, berichtet Cruise Industry News.

Unklare Informationslage bei Covid-19-Fällen an Bord der Carnival Vista

Weniger unterhaltsam sind die Schlagzeilen, die ebenfalls Carnival Cruise Line schon seit Ende Juli macht: Insgesamt wohl 27 Corona-Fälle gab es auf einer Kreuzfahrt der Carnival Vista - 26 Crew-Mitglieder und ein Passagier. Möglicherweise gab es auch schon auf der Reise davor eine ähnliche Zahl an infizierten Crew-Mitgliedern. Carnival gibt keine klaren Auskünfte zu dem Thema, sodass unklar ist, wie hoch die Zahlen wirklich sind und wie viele Crew-Mitglieder und Passagier wirklich betroffen sind.

Offenbar ist eine Passagierin jedenfalls nach ihrer Rückkehr in die USA an Covid-19 gestorben. Unklar ist, ob sie bereits vor der Kreuzfahrt infiziert war, oder sich erst an Bord angesteckt hat.

Nach Entdeckung der ersten, höheren Zahlen an Corona-Infektionen hatte Carnival Cruise Line Anfang August eiligst die Maskenpflicht auf für Geimpfte an Bord der Schiffe wieder eingeführt.

Reißerische Berichterstattung zur Mein Schiff 2

In Deutschland versucht dagegen die Bild-Zeitung und andere Boulevard-Medien, die Kreuzfahrt ins Negative zu ziehen, indem sie einzelne Covid-Fälle an Bord der Mein Schiff 2 von TUI Cruises reißerisch und ohne Erläuterung der Zusammenhänge präsentiert. „Gerade hatte sich die Kreuzfahrt-Branche nach der Corona-Zwangspause halbwegs erholt. Und jetzt das: Trotz Hygienekonzept gibt es mehrere Corona-Fälle an Bord der Mein Schiff 2“, schreibt die Bild.

Bei den Infizierten handelt sich um fünf Crew-Mitglieder, davon laut Bild eine Mitarbeiterin aus dem Kids-Club, der sofort geschlossen worden sei. Die Kinder und auch alle anderen Passagiere seien negativ getestet worden.

Was Bild und andere Medien fälschlich suggerieren ist, dass die Hygiene-Konzepte auf Kreuzfahrtschiffen eine 100prozentige Sicherheit gewähren würden. Ein schnell erkannter und eingedämmter Fall ist jedoch kein Rückschlag, wie mit der Formulierung „und jetzt das“

unterstellt. Stattdessen zeigt es, dass die Hygienekonzepte funktionieren, weil sie Fälle entdecken, isolieren und eine größere Verbreitung verhindern.

Impfpflicht auf den Bahamas und in Kanada

Der Trend zur Impfpflicht für Kreuzfahrten setzt sich auch in dieser Woche fort: Nachdem auch TUI Cruises und AIDA inzwischen bei einigen Kreuzfahrten nur noch geimpfte Passagiere akzeptieren, verlangen immer mehr für die Kreuzfahrt wichtige Destinationen eine vollständige Impfung als Voraussetzung für Anläufe und Langgänge. Solche nationalen Regelungen waren auch für die beiden deutschen Reedereien der Anlass, für Norwegen- und Griechenland-Kreuzfahrten eine Impfpflicht einzuführen.

Aktuell haben die Bahamas eine Impfpflicht für Kreuzfahrtpassagiere ab einem Alter von zwölf Jahren eingeführt, die vorerst von 3. September bis 1. November 2021 gilt.

Kanada führt eine Impfpflicht für alle Zug-, Flugzeug- und Kreuzfahrtschiff-Passagiere ein. Die Regelung soll ab spätestens Ende September 2021 gelten. Eine Übersicht, für welche Reedereien und Kreuzfahrten derzeit Impfpflichten gelten, finden Sie in unserer Übersicht im Beitrag **„Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“**. Beachten Sie auch, dass es Einschränkungen geben kann, wenn keine doppelte Impfung mit dem gleichen Impfstoff oder nur eine einfache Impfung bei Genesenen geben kann – siehe **„Kreuzimpfung Astra-Zeneca plus Biontech/Moderna von einigen Kreuzfahrt-Reedereien nicht akzeptiert“**.

Corona-Beschränkungen: Landgang individuell oder nur in organisierten Gruppen?

27. August 2021 | zuletzt aktualisiert: 13. Oktober 2021

Je mehr Kreuzfahrtschiffe wieder aktiv sind, desto häufiger kommt die Frage: „Sind auf meiner Kreuzfahrt individuelle Landgänge möglich?“ Darauf zu antworten, ist kompliziert und auch Reedereien können oft nur spekulieren und hoffen. Ein Trend wird aber immer deutlicher: Geimpfte sind im Vorteil.

Bei der Landgang-Frage spielen viele Faktoren eine Rolle – nicht zuletzt die ständig wechselnden Regeln der einzelnen Länder und Regionen. Für Kreuzfahrt-Passagiere ist daher kaum noch nachvollziehbar, wann bei welcher Reederei zu welchem Zeitpunkt individuelle Landgänge möglich sind. Je weiter die geplante Reise in der Zukunft liegt, desto schwieriger wird die Einschätzung.

Noch komplizierter wird die Situation, wenn Passagiere unterschiedlicher Herkunftsländer an Bord sind. Auch deshalb geht jede Reederei etwas anders mit der Situation um. Je nach Herkunft der Passagiere, den jeweils an Bord geltenden Corona-Regeln in Hinblick auf Impfpflichten sowie abhängig von den korrespondierenden Vorschriften der angelaufenen

Länder kommt es zu unterschiedlichen Regeln auf vermeintlich ähnlichen oder gleichen Fahrtrouten.

Kompliziert bei unterschiedlichen Herkunftsländern

So tun sich beispielsweise AIDA, Hapag-Lloyd Cruises, TUI Cruises oder Phoenix Reisen mit nur deutschen Passagieren leichter als Reedereien mit zahlreichen verschiedenen Nationalitäten an Bord. Denn jedes Zielland definiert seine eigenen Einreise- und Quarantänevorschriften, die von Herkunftsland zu Herkunftsland abweichen, beispielsweise die Einstufung in „green“, „amber“ oder „red“ in Großbritannien oder die Listen A bis D in Italien.

Auf kleinen Kreuzfahrtschiffen sind individuelle Landgänge oft eher möglich als auf großen. Auch können kleine Schiffe besser und schneller reagieren, wenn sich die Behörden in einem Hafen überraschend großzügig zeigen und individuelle Landgänge erlauben – so beispielsweise mehrfach geschehen im Herbst und Winter 2020 auf den Kanaren.

Costa bietet Landausflüge nach aktuellem Stand in allen Häfen ausschließlich in geführten Gruppen an. Bei AIDA sind nur in Norwegen individuelle Landgänge möglich (*Update: in der Wintersaison 2021/22 lt. AIDA-Website wieder in allen Häfen in Europa*). Bei MSC sind individuelle Landgänge in Griechenland und Kroatien möglich, nur für Geimpfte auch in Schweden und Estland.

Beispiel: Briten in Italien

Selbst vollständig geimpfte Reisende fallen eventuell unter Einreisebeschränkungen, die eine Kreuzfahrt einschränken oder unmöglich machen. So müssen Briten derzeit in Italien auch dann in eine mindestens fünftägige Quarantäne, wenn sie vollständig geimpft sind. Das funktioniert nur dann, wenn der Einschiffungshafen in Italien liegt und der britische Passagier fünf Tage vor Abfahrt in Quarantäne geht.

Royal Caribbean International beispielsweise hat daher auf der Harmony of the Seas im westlichen Mittelmeer seinen britischen Passagieren mitgeteilt, dass sie nicht mitfahren dürfen, solange Großbritannien in Italien auf der „Liste D“ steht. Aktuell trifft das auf Abfahrten im August zu. Für September-Anfahrten wartet RCI offenbar eine Entscheidung der italienischen Regierung ab. Auch MSC Cruises nimmt derzeit keine Briten an Bord.

Norwegian Cruise Line (mit 100prozentiger Impfpflicht) dagegen lässt Briten auf der Norwegian Epic zwar mitreisen, sie dürfen in italienischen Häfen aber nicht von Bord.

Update: Wie schnell sich solche Konstellationen ändern können, zeigt der Beschluss des italienischen Gesundheitsministers vom 28. August. Er hebt die Quarantänepflicht für geimpfte und getestete Briten wieder auf.

Aktuelle Situation in einzelnen Ländern (Stand: Ende August 2021)

Wir haben Informationen zu einzelnen, von Kreuzfahrtschiffen angelaufenen Ländern zusammengetragen, die eine Vorstellung davon geben, wie kompliziert die Lage ist. Die steigende Zahl an Covid-19-Fällen durch die Delta-Variante dürfte vorerst eher zu weiteren Einschränkungen als zu Erleichterungen führen.

Dringender Hinweis: Verlassen Sie sich nicht auf die folgenden Informationen. Sie sind lediglich eine Momentaufnahme. Erkundigen Sie sich direkt bei Ihrer Reederei für ihre konkrete Reise, da sich Bestimmungen ständig ändern und auch von Reederei zu Reederei und von Reisetern zu Reisetern unterschiedlich sein können.

In **Italien** dürfen Kreuzfahrt-Passagiere bislang generell nicht individuell an Land, sondern nur in geschlossenen, organisierten Gruppen. Das gilt auch für vollständig geimpfte Passagiere.

Griechenland scheint grundsätzlich individuelle Landausflüge auch für Ungeimpfte zu erlauben. Allerdings fahren viele Reedereien in Griechenland derzeit ohnehin nur mit geimpften Passagieren, etwa TUI Cruises (Impfung ab 18 Jahren), Celebrity Cruises (Impfung ab 12 Jahren) oder NCL (generelle Impfpflicht). MSC gestattet in Griechenland Landgänge auch ohne Impfung. Gelegentlich erlauben Reedereien in einzelnen Häfen aber auch in Griechenland nur geführte Ausflüge, beispielsweise Celebrity Cruises auf Mykonos.

Kroatien gestattet individuelle Landgänge auch für Ungeimpfte.

Westliches Mittelmeer mit **Frankreich, Spanien, Balearen**: TUI Cruises fährt mit der Mein Schiff 3 nur mit vollständig geimpften Passagieren (Kinder unter 18 Jahren mit Coronatest), mit der Mein Schiff 2 mit doppeltem Coronatest. In beiden Fällen sind Landgänge jedoch nur in geführten Gruppen zugelassen.

In **Island** sind individuelle Landausflüge erlaubt, für die Kreuzfahrt-Passagiere gilt Impfpflicht.

Für **Norwegen** ist bei Erwachsenen ab 18 Jahren eine vollständige Impfung (oder Genesenen-Nachweis) für Landgänge erforderlich, die auch individuell möglich sind. TUI Cruises und AIDA verlangen die Impfung derzeit von allen Passagieren.

Dänemark erlaubt individuelle oder Gruppe-Landgänge nur bei vorausgehendem Coronatest, der maximal 48 (Antigen) oder 72 (PCR) Stunden alt sein darf. Auch Geimpfte und Genesene müssen diesen Testnachweis erbringen.

Außerhalb Europas gibt es vielerorts Impfpflichten für Landgänge, beispielsweise in **Kanada**, auf den **Bahamas** oder auf **St. Thomas** und einigen anderen Karibik-Inseln. Freilich sind diese Regeln für Europäer wenig relevant, denn andere Reisebeschränkungen verhindern weitgehend, dass man überhaupt in diese Regionen kommt.

Kommunikation der Reedereien

Die Reedereien setzen auf unterschiedliche Kommunikationsstrategien – oder kommunizieren nahezu nicht zu diesem Thema. Bei einigen muss man schon sehr genau in den FAQ oder allgemeinen Hinweisen suchen, um zu erfahren, ob oder wo Landgänge in welcher Form möglich sind.

Einige verkaufen die Reisen ohne weitere Hinweise auf das Thema und spekulieren darauf, dass zum Reisezeitpunkt individuelle Landgänge möglich sein werden. Andere weisen auf die unsichere Lage hin, versprechen nichts und halten sich beide Optionen offen. Und manche verkaufen die Kreuzfahrten sicherheitshalber erst einmal mit dem Hinweis, individuelle Landausflüge seien nicht möglich.

Auch wenn diese Unsicherheit ärgerlich und unbefriedigend ist: Selbst die Reedereien haben typischerweise keine gesicherten Informationen dazu. Je weiter eine Reise in der Zukunft liegt, desto schwieriger werden die Prognosen. Bei der Buchung sollte man daher kurzfristige Änderungen einkalkulieren – ungeachtet dessen, was die Reedereien dazu auf ihrer Website schreiben.

Winter-Kreuzfahrten 2021/22: TUI Cruises legt sich weitgehend auf Impfpflicht fest

28. August 2021 | zuletzt aktualisiert: 2. Dezember 2021

TUI Cruise führt in der Wintersaison 2021/22 wieder in die Karibik, nach Arabien und zu den Kanaren. Mit Ausnahme der Mein Schiff 4 gilt für die Kreuzfahrten dann eine Impfpflicht für alle Passagiere ab einem Alter von 12 Jahren. Nur auf den Kanaren gibt es die Wahl zwischen einem Schiff mit und einem ohne Impfpflicht.

Mein Schiff 3 und 4 setzt TUI Cruises auf den kanarischen Inseln ein, die ähnliche wie die ursprünglich im Katalog geplanten Routen fahren. Anläufe in Marokko und Senegal entfallen aber, dafür kommt Madeira hinzu.

Weitgehend die ursprünglich geplanten Katalogreisen sollen auch die Mein Schiff 2 in der Karibik und die Mein Schiff 6 im Orient fahren. Die Mein Schiff 1 soll statt in Mittelamerika zu langen Karibik-Kreuzfahrten von einem deutschen Hafen aus in die Karibik in See stechen. Das hatte TUI Cruises bereits im vergangenen Winter geplant, musste die Reise jedoch kurzfristig mangels entsprechender Genehmigungen wieder absagen. In diesem Jahr soll es dank längerfristiger Planung und unter besseren Rahmenbedingungen aber klappen.

TUI-Cruises-Schiffe und ihr Einsatzgebiet im Winter 2021/22:

- Mein Schiff 1: Karibik ab/bis Deutschland
- Mein Schiff 2: Karibik
- Mein Schiff 3: Kanarische Inseln
- Mein Schiff 4: Kanarische Inseln (ohne Impfpflicht)
- Mein Schiff 6: Arabien ab Abu Dhabi und Dubai

Ob auf den Winter-Kreuzfahrten individuelle Landgänge wieder möglich sein werden, sei, so TUI Cruises, abhängig vom Infektionsgeschehen vor Ort und den jeweiligen lokalen Behörden. Geführte Landausflüge in geschlossenen Gruppen soll es aber auf allen Kreuzfahrten geben.

Impfung – mit wenigen Ausnahmen

Auf der Mein Schiff 3 behält TUI Cruises die Impfpflicht für alle Passagiere bei, während die Mein Schiff 4 im Winter 2021/22 das einzige Kreuzfahrtschiff der TUI-Cruises-Flotte sein soll, auf dem noch ungeimpfte Passagiere mitfahren dürfen. Ein entsprechendes Hygienekonzept soll dort dennoch für guten Infektionsschutz sorgen.

Auf den Kanaren gilt, wie derzeit bei TUI Cruises auch in Griechenland und in der Ostsee, dass auf Schiffen mit Impfpflicht Ausnahmen für ungeimpfte Kinder unter 18 gelten. Sie müssen sich lediglich doppelt testen lassen. Lediglich für Norwegen gilt die Impfpflicht für ausnahmslose alle Passagiere.

Update: Inzwischen ist auch klar, dass es auch für die Karibik- und Orient-Reisen eine **Ausnahme von der Impfpflicht für Kinder unter 12 Jahren** gibt. Eine genaue Übersicht der Impfpflichten und Ausnahmen, aufgeschlüsselt nach Schiff und Fahrtgebiet, gibt es auf der TUI -Cruises-Website.

Auch AIDA hat bereits Winter-Kreuzfahrten in die Karibik und im Orient angekündigt. Bei diesen Reisen ist insgesamt noch offen, inwieweit eine Impfpflicht kommen wird. Aktuell hat AIDA eine Impfpflicht nur für Kreuzfahrten der AIDamar in Norwegen. Für alle anderen Kreuzfahrten geht die Rostocker Reederei erst einmal davon aus, dass diese Kreuzfahrten mit einem Testkonzept und ohne Impfpflicht durchgeführt werden können.

Gesundheitsbehörde CDC verschärft Kreuzfahrt-Regeln in den USA

29. August 2021

Die CDC verschärft ihre Vorschriften und Empfehlungen für Kreuzfahrten in den USA. Die US-Gesundheitsbehörde folgt damit im Wesentlichen einigen bereits von den Kreuzfahrt-Reedereien vorweggenommenen Anpassungen. Insbesondere müssen jetzt auch geimpfte Passagiere vor Beginn der Kreuzfahrt einen negativen Corona-Test nachweisen. Auch die Empfehlung zum Tragen von Masken gilt nun auch wieder für Geimpfte.

Die neuen Regelungen und Empfehlungen sind in einem Update des Operations Manuals der Conditional Sailing Order (CSO) enthalten. Die CSO ist bindend für Kreuzfahrtschiffe, die in US-Gewässern oder von US-Häfen aus fahren. Ausnahme ist lediglich der Bundesstaat Florida, wo ein Gericht die bindende Wirkung der CSO aufgehoben hat. Die Reedereien haben sich bislang dennoch auch in Florida freiwillig zu ihrer Einhaltung verpflichtet.

Neben den verschärften Regeln hatte die CDC bereits einige Tage zuvor eine neue Reisewarnung ausgesprochen: Nur vollständige geimpfte US-Bürger sollten auf Kreuzfahrt gehen. Insbesondere Personen mit erhöhtem Risiko in Bezug auf schwere Krankheitsverläufe warnt die CDC jetzt wieder ausdrücklich vor Kreuzfahrten.

Testpflicht auch für Geimpfte

Was die meisten Reedereien ohnehin bereits tun, ist nun ab 13. September auch CDC-Regel: Alle Passagiere sollen bei der Einschiffung ein negatives Corona-Testergebnis vorlegen, das nicht älter als zwei Tage ist. Alternativ sollen sie direkt vor der Einschiffung auf Covid-19 getestet werden. Für Ungeimpfte gilt das ohnehin schon.

Die meisten Reedereien haben entsprechenden Test bei USA-Abfahrten auch schon zuvor verlangt. In Europa sind – teils auch mehrere – Corona-Tests schon seit dem Kreuzfahrt-Neustart im Juli 2020 fester Bestandteil des Infektionsschutzkonzepts.

Maskenpflicht auch für Geimpfte

Und auch das ist in Europa längst Standard und Teil der „EU Healthy Gateways“-Empfehlung: Die CDC legt Kreuzfahrt-Reedereien ab sofort nahe, die Maskenpflicht in Innenräumen auch auf solche Bereiche auszudehnen, die ausschließlich geimpften Passagieren vorbehalten sind beziehungsweise insgesamt auf Schiffen mit mindestens 95 Prozent geimpfter Crew und Passagieren.

Bislang fand die CDC es akzeptabel, wenn die Maske in diesen Fällen in Innenräumen fallen durfte. Auch Abstandsregeln galten dann nicht mehr. Zuletzt hatten Carnival Cruise Line und Royal Caribbean International ihre Maskenregeln wieder verschärft, nachdem es insbesondere bei Carnival zu einer größeren Zahl an positiven Fällen kam und offenbar auch Ansteckungen an Bord gegeben hatte.

Neuer Farb-Code „gray“

Eher eine Formalie ist die Einführung eines zusätzlichen Farbcodes bei der Kennzeichnung des Status‘ der Kreuzfahrtschiffe, die in US-Gewässern fahren: Zu den vorhandenen Farben Grün, Orange und Rot kommt nun noch „gray“ hinzu. Grau markiert die CDC nun Schiffen, die sich nach Aufhebung der bindenden Wirkung der „Conditional Sailing Order“ in Florida zum 23. Juli nicht freiwillig diesen Regeln verpflichten.

Bislang folgen allerdings alle Reedereien mit ihren Schiffen weiterhin der Conditional Sailing Order, sodass kein Schiff mit Grau gekennzeichnet ist. Für solche Schiff könnte die CDC zwar nicht die Conditional Sailing Order anwenden, jedoch auf andere, nicht Covid-19-spezifische Hygienevorschriften zurückgreifen, die gegebenenfalls deutlich unangenehmere Folgen haben könnten.

AIDA führt für die Wintersaison 2021/22 Impfpflicht auf allen Schiffen ein

16. September 2021 | zuletzt aktualisiert: 17. September 2023

AIDA Cruises führt für die Winter-Kreuzfahrten 2021/22 auf allen Schiffen eine Impfpflicht für alle Passagiere ein. In Europa gelten jedoch überwiegend Ausnahmen für Kindern im Alter von unter zwölf Jahren. Für Norwegen, die Karibik und Orient-Reisen gilt die Impfpflicht dagegen ausnahmslos für alle Passagiere.

Bislang galt bei den Sommer- und Herbst-Kreuzfahrten von AIDA Cruises lediglich bei Norwegen-Routen eine Impfpflicht. Ab Ende Oktober 2021 – je Schiff mit etwas unterschiedlichen Stichtagen – verlangt die Reederei nun auf allen Kreuzfahrten einen vollständigen Impfschutz.

Die Impfpflicht ab Spätherbst gilt bei Europa-Kreuzfahrten der AIDAblu, AIDAcosma, AIDamar, AIDaperla, AIDAprima, AIDastella und AIDAvita für Erwachsene sowie Jugendliche ab einem Alter von zwölf Jahren. Aufgrund der strengeren Vorschriften in Norwegen gilt die Impfpflicht auf Reisen der AIDAsol dorthin für alle Passagiere ohne Ausnahme.

In der Karibik und im Orient mit der AIDAdiva, AIDAluna, AIDaperla, AIDAsol und AIDAnova müssen alle Passagiere ohne Ausnahme einen vollständigen Impfschutz nachweisen.

Die genauen Termine, ab wann der Impfschutz jeweils verpflichtend ist, nennt AIDA Cruises wie folgt:

- AIDAblu ab 31.10.2021
- AIDAcosma ab 22.12.2021
- AIDAdiva ab 26.10.2021
- AIDAluna ab 18.10.2021
- AIDamar ab 24.10.2021
- AIDAnova ab 05.11.2021
- AIDaperla ab 29.10.2021
- AIDAprima ab 23.10.2021
- AIDAsol ab 16.10.2021
- AIDastella ab 31.10.2021
- AIDAvita ab 19.02.2022

Zusätzlich zum Impfnachweise wird auch weiterhin ein Corona-Test vor der Kreuzfahrt erforderlich sein. Genauere Details dazu will AIDA demnächst bekannt geben. Je nach Fahrtgebiet finden teils auch während der Reise an Bord zusätzliche Tests statt.

Akzeptierte Impfstoffe, Regelung für Genesene

Als **Impfstoffe** akzeptiert AIDA Cruises Biontech/Pfizer, Moderna, Astra Zeneca, Johnson & Johnson sowie in Deutschland zugelassene **Kreuzimpfungen** – im Wesentlichen also zwischen den beiden M-RNA-Impfstoffen Biontech und Moderna sowie in Kombination mit Astra Zeneca.

Keine Ausnahme macht AIDA Cruises von der **Impfpflicht für Genesene**. Auch wer bereits an Corona erkrankt war, muss für AIDA-Kreuzfahrten zusätzlich den Erhalt mindestens einer Impfdosis nachweisen.

Passagiere, die aufgrund der Neuregelung die Bedingungen für die Teilnahme an den Reisen nicht erfüllen können, bittet AIDA Cruises um Kontaktaufnahme mit der Reederei.

AIDA Cruises reiht sich damit in die lange Liste der Kreuzfahrt-Reedereien ein, die von ihren Passagieren weitgehend oder sogar für alle Reisen einen Impfschutz gegen Covid-19 verlangen. Kürzlich hatte bereits TUI Cruises für die Wintersaison – mit Ausnahme der Mein Schiff 4 auf den Kanaren – für alle Schiffe der Flotte eine Impfpflicht eingeführt.

Hintergrund sind dafür zumeist lokale Vorschriften in den angelaufenen Ländern, die für Kreuzfahrtpassagiere eine Impfung vorschreiben oder die Impfung Voraussetzung für

Landgänge ist, insbesondere auch individuelle Landgänge unabhängig von geführten Gruppen.

Update zum Infektionsschutz-Konzept bei MSC Cruises

28. September 2021 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Vor genau einem Jahr, im September 2020, haben wir uns das Infektionsschutz-Konzept von MSC Cruises auf der MSC Grandiosa genau angesehen. Bei einer Kurzreise auf der MSC Seashore haben wir nun erneut einen Blick darauf geworfen, welche Maßnahmen MSC zum Schutz vor dem Corona-Virus ergreift und durchsetzt – und inwieweit sich die Passagiere an die Regeln halten.

Meine grundsätzliche Beobachtung: Die Disziplin der Passagiere beim Einhalten der Regeln ist deutlich zurückgegangen. Teils hat man den Eindruck, dass für viele die Pandemie kaum noch existiert. Seitens der Crew werden die – weiterhin vorhandenen – Regeln nicht konsequent durchgesetzt.

Ob das angesichts der allgemein undisziplinierten Haltung der Passagiere geschieht und eine gewisse Machtlosigkeit widerspiegelt, oder ob die Reederei hier ihre Anweisungen an die Crew intern geändert hat, kann ich nicht beurteilen.

Einerseits schützt eine potenziell hohe Impfquote unter den Passagieren im Vergleich zu den Anfangszeiten Mitte 2020 und ermöglicht damit mehr Freiheiten und einen entspannteren Umgang mit den Regeln. Andererseits sollte die weit verbreitete Delta-Variante zu höchster Vorsicht anhalten.

MSC macht zur Impfquote unter den Passagieren keine Angaben. Andere Reedereien sprechen von Impfquoten von 70 bis hin zu 90 Prozent. Das mag zu Lockerungen verleiten. Auf anderen Schiffen, auf denen ich in den vergangenen Wochen gereist bin, wurde die Regel-Disziplin jedoch deutlich konsequenter praktiziert als jetzt auf der MSC Seashore.

Infektionsschutz-Maßnahmen

Auf der MSC Seashore unterscheiden sich die Infektionsschutzmaßnahmen im Detail von denen auf der MSC Grandiosa. Der Grund: Die MSC Grandiosa ist mit deutlich umfangreicherer Tracking-Technik ausgestattet. So ist ein Passagier-Tracing mit Funk-Armbändern auf der MSC Seashore beispielsweise nicht möglich. Stattdessen werden hier Transaktionsdaten aus Shops, Bars, Restaurants verwendet – also überall dort, wo die Kabinenkarte gescannt wird.

Das Grundkonzept ist aber auf allen MSC-Kreuzfahrtschiffen das gleiche und hat sich seit dem Neustart auch nicht in wesentlichen Punkten verändert: Corona-Test direkt vor der Einschiffung, gegebenenfalls Tests an Bord, soweit für bestimmte Häfen oder Landausflüge erforderlich, Abstandsregeln, Maskenpflicht in Innenräumen, Kontakt-Tracing und ein detailliertes Konzept im Falle von positiven Fällen – siehe unser Beitrag „[Wie MSC seine](#)

Passagiere und Crew auf der MSC Grandiosa vor Covid-19 schützt – ein Erfahrungsbericht“.

Die meisten anderen Kreuzfahrt-Reedereien haben inzwischen zusätzlich zu Corona-Tests eine mehr oder weniger ausgeprägte Impfpflicht eingeführt.

Ein paar Details, die anders sind:

Details, die auf der MSC Seashore anders funktionieren, als wir das im vergangenen Jahr auf der MSC Grandiosa erlebt haben, sind beispielsweise:

- Am Eingang der Hauptrestaurants wird die Kabinenkarte gescannt und Temperatur gemessen (nicht jedoch im Buffet-Restaurant).
- Die Rettungsübung sehen die Passagiere zur vorgegebenen Zeit als Video am Kabinen-TV, bestätigen ihre Teilnahme anschließend durch das Wählen einer im Video angezeigten Telefonnummer. Abschließend ist lediglich in kurzer Gang zur Muster-Station und Einscannen der Kabinenkarte dort nötig.
- Im Theater ist jeder zweite Sitz abgesperrt. Von der Crew wird dieser Abstand auch durchgesetzt – ausnahmslos auch bei Passagieren, die in der gleichen Kabinen wohnen. Es gilt Maskenpflicht.

Masken- und Regel-Disziplin

Es fällt auf, dass einerseits mehr Passagiere FFP2-Masken tragen, viele andere dagegen nur wenig von Maskendisziplin halten. Maske unter der Nase sieht man recht häufig und gelegentlich entfällt die Maske auch mal ganz, ohne dass eine Ermahnung oder Erinnerung durch die Crew stattfindet. Vorgaben für die Art der Maske für Passagiere macht MSC übrigens nicht. Gelegentlich trifft man daher auch mal auf Passagiere mit Plastik-Shield, einfacher Stoffmaske oder eine Maske aus Tüll und Ähnlichem.

Die großen Aufzüge beispielsweise sind für maximal vier Passagiere markiert. Das hält aber die meisten nicht davon ab, bei bereits voll mit vier Personen besetztem Aufzug dennoch zuzusteigen und dann fahren eben auch mal acht oder zehn Personen eng aneinander gedrängt.

Im Buffet-Restaurant haben wir an unserem Einschiffungstag in Barcelona nachmittags gegen 14 Uhr einen regelrechten Massenansturm der Passagiere erlebt. Eine Personenzahlbegrenzung an den Eingängen gab es nicht. Grundsätzlich sind im Buffet-Restaurant zur Wahrung der Abstände zwar einzelne Tische oder Stühle als nicht zur Benutzung gekennzeichnet. Nur wurde das von den Passagieren vollständig ignoriert – wohl auch, weil es zu diesem Zeitpunkt keine Alternative an Bord gab, um etwas zu Essen zu bekommen. Die mutmaßlich in diesem Punkt überforderten Crew konnte oder wollte die Regeln nicht durchsetzen.

Bei den Anstehschlangen am Buffet gab es keinerlei Abstand und die Passagiere mit vollen Tablets drängten sich eng aneinander und an den Anstehschlangen vorbei. Selbstbedienung ist im Buffet-Restaurant übrigens nur bei vorportionierten Schälchen möglich, alle anderen Speisen werden von der Crew hinter dem Tresen gereicht.

Ein ähnlich dicht gedrängtes Bild zeigte sich häufig auch an den Pools und in den Whirlpools – dort immerhin im Freien. Personenzahl-Beschränkungen existierten hier nur auf den Hinweisschildern, wurde aber nicht beachtet oder durchgesetzt. Anders als am Promenadendeck werden die Sonnenliegen an den großen Pools schon von Anfang an nicht mit Abstand aufgestellt.

Durchsetzung der Corona-Regeln

Die Crew ist meiner Beobachtung nach weitreichend desinteressiert an der Durchsetzung der eigentlich vorhandenen Corona-Regeln. Der Grund dafür könnte allerdings auch die geringe Disziplin der Passagiere sein, sodass die Crew machtlos ist und aufgegeben hat. Denn für das Funktionieren der Corona-Regeln sind letztlich zwei Seiten verantwortlich: Reederei und Crew sowie die Passagiere selbst.

Abstandsregeln wurden an Bord jedenfalls kaum noch eingehalten, eine Durchsetzung ist bei mangelnder Kooperation der Passagiere kaum möglich. Allerdings gab es auch beispielsweise keine Durchsagen, mit denen sich die Regeln zumindest in Erinnerung rufen ließen.

Eine Kontrolle und Ermutigung zur Handwäsche oder -desinfektion am Eingang des Buffet-Restaurants, zumindest an den Seiteneingängen, fand nicht statt. In den Hauptrestaurants setzten Crew-Mitglieder die Handdesinfektion dagegen durch.

Insgesamt entstand der Eindruck, dass die Auslastung des Schiffs für die eigentlich nötigen und vorhandenen Infektionsschutz-Maßnahmen und -Regel zu hoch ist. Oder es gelingt nicht, die Passagiere so gleichmäßig über das Schiff zu verteilen, dass ausreichend Abstände eingehalten werden und im Buffet-Restaurant beispielsweise auch ausreichend Plätze unter Einhaltung der Abstandsregeln vorhanden sind.

Entlastung für Stoßzeiten im Buffet-Restaurant – bei Einschiffung und gleichzeitiger Rückkehr von Ausflügen am frühen Nachmittag – könnte beispielsweise das Öffnen eines weiteren Restaurants für Entlastung sorgen. Das Buffet hatte auf unserer Reise typischerweise bis 15:30 Uhr geöffnet, eines der Hauptrestaurants aber nur von 12 bis 13 Uhr.

Mein Tipp

Die beschriebenen Situationen treten längst nicht ständig und überall am Schiff auf, sondern typischerweise zu Stoßzeiten. Mit etwas Planung und Vorausschau kann man schwierige Situationen also ganz gut vermeiden und den Rest mit einer gut sitzenden FFP2-Maske abmildern – wenn man das im Urlaub denn möchte.

Mit antizyklischer Strategie bekommt man sogar mal einen der relativ wenigen Plätze in dem auf der MSC Seashore neuen Außenbereich des Buffetrestaurants am Heck. Oder hat einen der Infinity-Whirlpools am Promenadendeck auch mal ganz für sich alleine, beispielsweise recht früh morgens. Volle Aufzüge kann man meiden, indem man die Treppen nutzt und damit gleich noch etwas für die Fitness tut.

Investiert man etwas Geld, sind Spezialitäten-Restaurants die entspanntere Alternative zum vollen Buffet und das Top-19 Sundeck bietet viel mehr Platz als die für alle zugänglichen und entsprechend oft recht überfüllten Sonnendecks.

MSC führt Impfpflicht für Winter-Kreuzfahrten 2021/22 ein, Ausnahme: Mittelmeer

2. Oktober 2021

MSC Cruises führt auf vielen Kreuzfahrten im Winter 2021/22 eine komplette oder teilweise Impfpflicht ein. Entsprechende Vorschriften der Zielländer zwingen die Reederei zu diesem Schritt. Die meisten anderen Kreuzfahrt-Reedereien haben Impfpflichten bereits in den vergangenen Wochen und Monaten angekündigt oder eingeführt.

MSC Cruises gehört zu den wenigen Reedereien, die bislang noch keine Impfpflicht für ihre Passagiere auf einigen oder allen Kreuzfahrten eingeführt hatte. Für die Winter-Reisen in Nordeuropa, Arabien und in der Karibik zwingen behördliche Auflagen die Reederei nun zu einem Kurswechsel.

Lediglich für Mittelmeer-Kreuzfahrten bleibt MSC Cruises bei den bisherigen Infektionsschutz-Regeln gegen Covid-19: Hier ist lediglich ein negatives Coronatest-Ergebnis, das nicht älter als 48 Stunden sein darf, Voraussetzung für die Teilnahme an den Kreuzfahrten.

Landausflüge sollen auf den Mittelmeer-Kreuzfahrten von MSC weiterhin nicht individuell möglich sein, sondern nur im Rahmen von über MSC gebuchten Gruppenausflügen. Auf einigen der Landausflüge ist zusätzlich ein Impfnachweis nötig, soweit ein Programmteil das erfordert, etwa der Besuch von Museen oder Restaurants, wenn lokale Vorschriften dafür einen Impfnachweis vorsehen.

Als Impfung akzeptiert MSC Cruises den vollständigen Impfschutz mit den **Impfstoffen** von Biontec/Pfizer, Moderna, Johnson & Johnson und Astra-Zeneca. Von Covid-19 genesene Personen sind bei MSC Cruises derzeit für sechs Monate Geimpften gleichstellt. Achtung: In der Karibik ist Astra-Zeneca nicht zugelassen - mutmaßlich, weil der Impfstoff in den USA bislang keine Zulassung hat.

Impfpflicht-Regeln bei MSC Cruises für Winter 2021/22 im Überblick:

Fahrtgebiet	Impfpflicht?	Ausnahmen / Einschränkungen
Mittelmeer	nein	Impfpflicht nur für Passagiere aus Nicht-Schengen-Ländern
Nordeuropa	ja	außer Passagiere unter 12 Jahren
Saudi-Arabien/Emirate	ja	außer Passagiere unter 12 Jahren; für alle Passagiere ist ein PCR-Test, nicht älter als 72 Stunden, verpflichtend
Karibik (Miami, Port Canaveral)	ja	außer Passagiere unter 12 Jahren; für alle Passagiere ist ein PCR-Test, nicht älter als 72 Stunden, verpflichtend
Südliche Karibik	ja	außer Passagiere unter 12 Jahren; für alle Passagiere ist ein PCR-Test, nicht älter als 72 Stunden, verpflichtend;

		Achtung: Astra-Zeneca ist für diese Reisen nicht zugelassen (<i>Stand: 30. September 2021</i>)
"Grand Voyages"	ja	außer Passagiere unter 12 Jahren; für alle Passagiere ist ein PCR-Test, nicht älter als 72 Stunden, verpflichtend
Südamerika, Südafrika	?	<i>noch nicht bekanntgegeben (Stand: 30. September 2021)</i>
<i>Soweit keine Impfpflicht gilt, ist ein negativer Antigen- oder PCR-Test, nicht älter als 48 bzw. 72 Stunden, für die Einschiffung erforderlich.</i>		

Detaillierte Informationen zu den Reisevoraussetzungen je nach Zielgebiet veröffentlicht MSC Cruises auf ihrer Website. Unter anderem gehört dazu bei MSC zwingend der Abschluss einer Versicherung gegen Corona-Folgen wie etwa Quarantäne-Unterbringung bei positivem Testergebnis bei der Einschiffung und ähnliches.

USA lässt Astra-Zeneca und Kreuzimpfungen für die Einreise ab 8. November 2021 zu

16. Oktober 2021

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat ihre Guidelines geändert und wird ab 8. November 2021 für Reisende nahezu alle Impfstoffe inklusive Astra-Zeneca und Kreuzimpfungen akzeptieren. Das bedeutet für Kreuzfahrt-Urlauber, dass es keine relevanten Beschränkungen mehr für Karibik-Kreuzfahrten ab Florida gibt – sofern sie vollständig geimpft sind. Nach rund 21 Monaten Einreisesperre für Bürger aus Schengen-Staaten sind damit wieder touristische Reisen in die USA möglich.

Update 26.10.2021: Inzwischen hat das US State Department die Regeln weiter konkretisiert. Demnach sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren von der Impfpflicht ausgenommen.

Nach der ursprünglichen Ankündigung der USA, die Einreise für Bürger aus Schengen-Staaten „ab November“ wieder zuzulassen, war lange der genaue Termin für die Öffnung unklar. Ebenso mussten Reisende mit Astra-Zeneca-Impfstoff und insbesondere mit Kreuzimpfungen mit Astra-Zeneca und Biontech oder Moderna zittern, ob sie ihre gebuchte Karibik-Kreuzfahrt mit Start-Hafen in den USA antreten können. Vereinzelt hatten Reedereien ihren Kunden solche Reisen für November und Dezember 2021 bereits gekündigt mit Hinweis auf die vermuteten Einreisebeschränkungen.

Nun ist klar: Die Einreise in die USA und damit auch der Zugang zum Kreuzfahrtschiff insbesondere in den großen Häfen in Florida wie Miami, Fort Lauderdale und Port Canaveral ist ab 8. November 2021 gewährleistet, sofern die Reisenden über einen vollständigen Impfschutz verfügen. Weiterhin ist vor Abflug übrigens ein negatives Coronatest-Ergebnis vorzulegen, das nicht älter als drei Kalendertage sein darf.

Auch wenn die Kreuzfahrt-Reedereien ihre entsprechenden Regeln kurz nach Bekanntwerden dieser CDC-Entscheidung noch nicht angepasst haben, ist zu erwarten, dass sie ihre Reisebedingungen entsprechend den CDC-Regeln nun zügig ändern werden. Reisenden

sollten sich diesbezüglich aber im Zweifel dennoch vor Reiseantritt bei ihrer Reederei erkundigen.

Zugelassene Impfstoffe

Astra-Zeneca ist von der US-Gesundheitsbehörde CDC zwar für Impfungen in den USA ebenso wenig zugelassen wie Kreuzimpfungen. In aktualisierten Guidelines stellt die CDC nun aber klar, dass sie Impfschemen und Impfstoffe als vollständige Impfung anerkennt, die außerhalb der USA angewandt wurden und werden.

Kreuzimpfung wurden nach zeitweiligen Lieferengpässen oder vermehrt auftretenden Nebenwirkungen mit dem Astra-Zeneca-Impfstoff zeitweise nicht nur in Deutschland und einigen anderen europäischen Ländern angewandt, sondern insbesondere auch in Kanada.

In Anhang zu ihrer Guideline schreibt die CDC, dass alle von der WHO (WHO-EUL, „WHO Emergency Use Listing Procedure“). zugelassenen Impfstoffe für die Einreise in die USA akzeptiert würden. Außerdem gelten auch Menschen, die mit unterschiedlichen Impfstoffen aus der WHO-Impfstoffliste geimpft wurden, im Sinne der CDC-Guideline als vollständig geimpft. Voraussetzung dazu ist lediglich ein Abstand von mindestens 17 Tagen (21 Tage plus vier Tage Kulanz) zwischen der Erst- und der Zweitimpfung liegen.

„Wir sind sehr gut gerüstet für die Art von Verhaltensänderungen, die wir jetzt beobachten“

18. Oktober 2021 | zuletzt aktualisiert: 23. Oktober 2021

Gustavo "Gus" Antorcha ist seit Juli 2020 Präsident der Holland America Line. In Rotterdam habe ich ihn nun für ein Interview getroffen. Dabei haben wir ausführlich über die Perspektiven für HAL in und nach der Pandemie, veränderte Fahrtrouten, Neuerungen an Bord der Schiffe und die engen Beziehungen der Reederei zu den Niederlanden gesprochen. *Wir haben uns an dieser Stelle auf die Anteile des Interviews beschränkt, die Bezug zur Pandemie habe.*

Am 14. Oktober 2021 legte die Rotterdam, Holland America Lines neues Flaggschiff, erstmals in ihrer namensgebenden Stadt Rotterdam an. Mit an Bord war auch Gus Antorcha, der Holland America Line im Juli 2020 inmitten des Shutdowns der Kreuzfahrtbranche als Präsident übernommen hat.

Gemeinsam mit Michael Wolf von „an Bord“ hatte ich die Gelegenheit zu einem ausführlichen Interview mit Gus Antorcha. Dabei haben wir einige spannende und auch überraschende Antworten bekommen, beispielsweise zum Buchungsverhalten. Spoiler: Fernreisen sind sehr gefragt ...

War die niederländische Flagge in der Pandemie eine zusätzliche Herausforderung, wie es beispielsweise die italienische für AIDA und Costa war?

Gus Antorcha: Für uns war die Unterstützung durch die niederländische Regierung ein Vorteil. Das hat natürlich damit zu tun, dass wir unter niederländischer Flagge fahren, aber die Unterstützung der niederländischen Regierung war unerschütterlich. Wir waren in der Lage, unsere Crew zu verlegen, während wir versuchten, sie wieder nach Hause zu bringen.

Die Unterstützung der niederländischen Regierung war wirklich außergewöhnlich. Wir haben sehr, sehr gute Beziehungen zu den niederländischen Behörden, und von dort kam nichts ausser Unterstützung.

Ich würde sagen, das war ein Vorteil im Vergleich zu anderen Reedereien und zu dem, was wir zu tun versuchen mussten. Für uns hat es die Dinge einfacher gemacht.

Der Neustart nach dem Kreuzfahrt-Shutdown im März 2020 hat bei HAL vergleichsweise spät stattgefunden. Warum nicht früher?

Gus Antorcha: Im vergangenen Sommer bis zum Frühherbst ging es erst einmal nur darum, dass die Crew zurückkommt und darum, die Schiffe an einen Ort zu bringen, an dem wir sie instand halten und die Besatzungen auf die Schiffe und von den Schiffen herunterbringen können. Das war also das Hauptaugenmerk vergangenen Sommer.

Sobald die Schiffe an den richtigen Orten und richtig gruppiert waren, haben wir uns Gedanken darüber gemacht, wie und wann wir wieder anfahren würden. Jede Marke (*Anm.: innerhalb der Carnival-Gruppe*) wurde ermutigt darüber nachzudenken, welcher Neustart-Termin für sie sinnvoll ist.

Wir haben uns entschieden, zu warten. Wir haben viele Gespräche geführt, um zu verstehen, was unsere Gäste wollten. Sie wollten eine geimpfte Umgebung. Wir wussten also ganz genau, dass wir warten würden, bis die Impfstoffe zur Verfügung stehen und ein großer Teil der Erwachsenen die Möglichkeit hatte, sich impfen zu lassen. Das hat uns also ins späte Frühjahr, in den frühen Sommer gebracht.

Wenn man sich anschaut, wo unsere Schiffe gerade sind, dann ist das der US-amerikanische und der europäische Markt. In den USA arbeiten wir mit der CDC (*Anm.: US-Gesundheitsbehörde*) zusammen. Es gibt eine sehr gute Kommunikation und wir planen gemeinsam, aber wir haben erst im Juli (2021) das Okay bekommen, in den USA zu operieren. Deshalb sind wir mit der Nieuw Amsterdam im Juli von Seattle aus gestartet.

In Europa waren die Bedingungen doch aber deutlich einfacher ...

Gus Antorcha: Auch in Europa gab es wirklich keine Möglichkeit. Jedes Land, manchmal auch verschiedene Regionen innerhalb eines Landes haben unterschiedliche Regeln, was eine Herausforderung darstellt. Wir könnten Kreuzfahrten machen, wie beispielsweise Costa es gemacht hat: mit einem einzigen Land und einem einzigen Herkunftsland der Gäste. Aber das passt nicht wirklich zu unserem Produkt.

Unser Produkt ist darauf ausgerichtet, mehrere Länder zu besuchen und eine ganze Region zu erkunden, und dafür gab es nicht die nötigen Rahmenbedingungen. Wir haben letztlich mit Griechenland, dann mit Italien und schließlich mit vielen Mittelmeerländern zusammengearbeitet. Deshalb hat die Eurodam dann in Europa begonnen.

Jetzt im Herbst, wenn die Schiffe hauptsächlich in den USA unterwegs sind, werden wir die Zahl der Schiffe erhöhen. Die Koningsdam hat in San Diego begonnen, die Rotterdam beginnt mit der Transatlantikfahrt nach Fort Lauderdale, Florida. Die Zuiderdam und die New Statendam werden ab Ende November, Dezember wieder in den USA ablegen.

Das war unsere Logik. Wir haben uns dabei an den Wünschen unserer Gäste orientiert, an unseren eigenen Vorgaben und auch daran, wo wir unterwegs sind.

Typische Fahrtgebiete für HAL sind auch Destinationen wie Australien oder Neuseeland. Wird das in absehbarer Zeit wieder möglich sein?

Gus Antorcha: Ja, das wird es auf jeden Fall, im Herbst nächsten Jahres, aber nicht im Frühjahr. Diese Reisen finden das ganze Jahr über statt, aber vor allem im Herbst, im Frühjahr und teilweise auch im Winter. Im Sommer geht es typischerweise in die Vereinigten Staaten, nach Alaska und Europa, ins Mittelmeer und nach Nordeuropa. Diese Routen werden also im Herbst wirklich zunehmen.

Der Grund dafür ist, dass wir nicht in der Lage sind, die Routen anzubieten, die sich die Gäste im Frühjahr wünschen würden. Wir können einfach nicht nach Australien fahren. Und man kann jetzt nicht nach Südostasien reisen, also ist das sinnlos. Deshalb warten wir ab.

Hoffen Sie nur, dass diese Reisen im Herbst 2022 stattfinden können oder haben Sie schon konkrete Vereinbarungen mit diesen Ländern?

Gus Antorcha: Da gibt es natürlich Gespräche. Für den Herbst sind wir uns sicher. Deshalb werden wir das tun. Wir waren nicht sicher, ob wir es im Frühjahr schaffen würden. Und wir wollen ja auch fair sein – ich meine, die Leute müssen ihren Urlaub ja planen und das nehmen wir sehr ernst.

Was hat sich am Produkt „Holland America Line“ durch und in der Pandemie verändert?

Gus Antorcha: Wir haben in dieser Zeit viel darüber nachgedacht, was wir als Unternehmen tun und ändern müssen. Wir waren zunächst sehr damit beschäftigt, für die Sicherheit aller zu sorgen. Parallel dazu hatten wir aber auch Zeit, um über Aspekte des Schiffsbetriebs und des Produkts nachzudenken.

Wir haben viel an den Reiserouten gearbeitet und unsere gesamte Reiseplanung überarbeitet, weil vier Schiffe ja nicht mehr in der Flotte sind (*Anm.: Amsterdam, Rotterdam, Massdam, Veendam*). Wir haben auf den Routen aber sogar mehr Länder hinzugefügt. Ich glaube, es

sind über 400 Häfen, die wir anlaufen. Und obwohl die vier Schiffe aus der Flotte ausscheiden, haben wir einige Häfen hinzugenommen.

Wir haben viel an der Verbesserung der Umweltfreundlichkeit gearbeitet und bemühen uns wirklich, Nachhaltigkeit im Unternehmen zu voranzutreiben, was auf eine Reihe von verschiedenen Wegen geschieht und alle Auswirkungen eines Schiffes auf die Umwelt berücksichtigt. Also auch Müll, Wasser, Treibhausgase. Und wir haben darüber nachgedacht, wie wir unsere Arbeit in diesem Bereich beschleunigen können. Das ist ziemlich aufregend.

Und dann das Produkt: Es gibt eine Menge Arbeit, die wir im Moment machen. Wir sind zurückgegangen und haben uns ansehen, was wir in der Vergangenheit getan haben. Im Frühjahr werden wir dann auch Veränderungen vornehmen: Upgrades, Verbesserungen, Optimierungen. Das Team hat viel getan, um das Produkt zu verbessern. Das Musikprogramm beispielsweise ist völlig neu und wir haben neue Menüs. Räume wie dieses Restaurant (*Anm.: Club Orange*) wurde neu positioniert.

Beobachten Sie aktuell Veränderungen beim Buchungsverhalten der Kunden? Welche Reisen sind besonders gefragt?

Gus Antorcha: Das Interesse an längeren Reisen und an Reisen, die ganz anders sind als das, was unsere Gäste gewohnt sind, hat zugenommen. Je nachdem, wo sie sich befinden, ist das, was weit weg ist, interessant und exotisch für sie. Das Interesse und die Buchungszahlen nehmen also zu. Europäer wollen nach Alaska, nach Asien. Amerikaner wollen nach Europa reisen. Und alle wollen eine Weltreise und die Grand Voyages machen.

Ich denke für die Menschen war es schwierig, dass sie eine Zeit lang nicht so reisen konnten, wie sie es wollten und wie sie es gewohnt sind. Ich glaube, wir alle sind in unseren Wohnzimmern gesessen und haben davon geträumt, was für eine fabelhafte, denkwürdige Reise wir mit Freunden und Familie machen könnten. Und wir fangen jetzt damit an, darüber konkret nachzudenken: 'Lasst uns weit wegfahren. Wir wollen an Orte, an denen wir noch nie waren. Lasst uns eine andere Kultur erleben. Let's go.'

Ich glaube, das hat sich in der Nachfrage nach Reisen wie der Weltreise niedergeschlagen. Deshalb wechseln wir für die Weltreise im Jahr 2023 auch zur Zuiderdam, einem etwas größeren Schiff der Vista-Klasse, weil die Nachfrage nach dieser Art von Reisen sehr groß ist.

Denken Sie, dass der Trend zu fernen und exotischen Zielen dauerhaft ist oder nur für ein, zwei Jahre nach der Pandemie anhält?

Gus Antorcha: Das ist eine gute Frage. Ich weiß es nicht. Ich hoffe, dass es so ist, denn das passt gut zu dem Produkt, das wir anbieten.

Ich denke, etwas davon wird hängen bleiben. Denn wenn man in andere Kulturen und Länder reist, denkt man: 'Wow, das war interessant. Das war phänomenal. Wir haben es an Bord von Schiffen gemacht. Ich musste mir also keine Gedanken über Hotels oder Essen machen, und es war eine unglaubliche Erfahrung. Das sollten wir wieder machen.'

Ich denke, immer wenn man einen Prozess oder einen Mentalitätswandel durchmacht, ändert sich das Verhalten dauerhaft. Das hoffe ich jedenfalls. Ich denke, wir sind bei HAL sehr gut gerüstet für die Art von Verhaltensänderungen, die wir jetzt beobachten.

Gus Antorcha ist seit Juli 2020 Präsident bei Holland America Line. Der gebürtige Venezolaner und Sohn kubanischer Eltern lebt seit den 1980er-Jahren in den USA. Abgesehen von einem Jahr als CEO bei Seaworld Parks & Entertainment im Jahr 2019 war er seit 2010 in verschiedenen Positionen für HALs Schwesterreederei Carnival Cruise Line tätig, zuletzt als COO. Davor war er vier Jahre lang Partner & Managing Director bei der Boston Consulting Group.

Erste Reedereien akzeptieren Kreuzimpfungen nun auch in den USA und für Karibik-Kreuzfahrten

20. Oktober 2021 | zuletzt aktualisiert: 22. Oktober 2021

Nachdem die US-Gesundheitsbehörde CDC ihre Richtlinien geändert hat, akzeptieren Reedereien zunehmend auch Kreuzimpfungen mit Astra-Zeneca und Biontech/Moderna als vollständigen Impfschutz. Bislang waren Kreuzfahrten ab US-Häfen, insbesondere in die Karibik, für Kreuzgeimpfte nicht möglich.

Die USA erlauben ab 8. November 2021 die Einreise für Bürger aus Schengen-Staaten, sofern sie vollständig geimpft sind. Damit sind auch Kreuzfahrten von US-Häfen aus wieder für Europäer möglich.

Zudem hat die CDC ihre Guidelines präzisiert und stellt klar, dass für die Einreise in die USA auch das in den USA nicht zugelassene Astra-Zeneca akzeptiert wird. Ebenso akzeptiert die CDC Kreuzimpfungen mit unterschiedlichen Impfstoffen, insbesondere Astra-Zeneca plus Biontech/Moderna – auch wenn diese Impfvarianten für die Anwendung in den USA ebenfalls nach wie vor nicht zugelassen sind.

Kreuzimpfungen akzeptiert

Celebrity Cruises hat daraufhin als erste Reederei ihre Reisebedingungen bereits geändert (Update: ebenso Royal Caribbean International und Carnival Cruise Line) und lässt ausdrücklich neben Pfizer/Biontech, Moderna und Johnson & Johnson nun auch Astra-Zeneca, Sinovac und Sinopharm inklusive Kreuzimpfungen mit diesen Impfstoffen. Für Reisen außerhalb der USA war das schon zuvor so.

Um sich abzusichern, weist die Reederei allerdings darauf hin, dass möglicherweise die Behörden einiger angelaufener Häfen Kreuzimpfungen nicht zulassen würden, weswegen Passagiere mit Kreuzimpfung in diesen Häfen gegebenenfalls nicht an Land gehen dürften. Hinweise zu diesem Thema liefert Celebrity Cruises teils auf in ihren Reisehinweisen.

Bei der Kombination Astra-Zeneca mit Biontech/Moderna verlangt Royal Caribbean einen Mindestabstand der beiden Impfdosen von 42 Tage (sechs Wochen).

Keine neuen Anforderungen durch Booster-Impfungen

Auch zu Booster- oder Drittimpfungen macht Celebrity Cruises klare Angaben: Als vollständig geimpft gilt, wer die bisherigen Voraussetzungen für eine doppelte Impfung erfüllt. Booster-Impfungen, also eine dritte Impfdosis, sind aktuell also keine Notwendigkeit.

Neue Regeln auch bei anderen Reedereien erwartet

Die Kreuzfahrt-Reedereien haben neue CDC-Guidelines bislang zügig in ihre eigenen Reisebedingungen übernommen. Es ist daher zu erwarten, dass die übrigen Reedereien ihre Regeln in den kommenden Tagen ebenfalls ändern und Kreuzimpfungen akzeptieren werden. Im Zweifel sollten sich Kreuzfahrer aber dennoch vor Abreise bei ihrer Reederei nach den aktuell geltenden Bedingungen erkundigen.

Welche Reedereien Kreuzimpfungen zulassen, finden Sie in unserem Beitrag „Kreuzimpfung Astra-Zeneca plus Biontech/Moderna von einigen Kreuzfahrt-Reedereien nicht akzeptiert“. Wir aktualisieren die Übersichtstabelle dort ständig, wenn wir neue Informationen zu den verschiedenen Reedereien erhalten.

Neues auf der Celebrity Apex, Kabinen-Details und Infektionsschutz

20. Oktober 2021 | zuletzt aktualisiert: 30. September 2023

Auch wenn die Celebrity Apex ein baugleiches Schwesterschiff zur Celebrity Edge ist, gibt es dennoch einige Unterschiede – abseits natürlich von Design- und Kunst-Elementen im Detail, die sich ohnehin auch bei Schwesterschiffen immer unterscheiden.

Wir haben diesen Beitrag für dieses gekürzt und lediglich die Themen mit Pandemie-Bezug einbezogen.

Infektionsschutzmaßnahmen und Masken-Disziplin

Das Thema ist lästig, aber unvermeidlich und nötig: Wie schlägt sich Celebrity Cruise bei den Infektionsschutz-Maßnahmen und ihrer Durchsetzung?

Kurz gefasst: vorbildlich und exzellent, allerdings bei der auf meiner Reise geringen Passagierzahl von 700 auch nicht sonderlich herausfordernd. Ähnlich konsequent und gut habe ich das bislang nur bei Norwegian Cruise Line auf der Norwegian Jade erlebt.

Celebrity Cruises fährt mit Impfpflicht ab einem Alter von zwölf Jahren, vor der Einschiffung findet ein Antigentest statt und während der Reise werden Tests durchgeführt, sowie das für

Landgänge in bestimmten Ländern nötig ist. Ebenso gibt es kostenlose Antigen- oder PCR-Tests für Passagiere, die das für die Heimreise benötigen.

Die Maskendisziplin (Pflicht in Innenräumen) ist sehr hoch und vergisst man die Maske einmal, erinnert ein Crew-Mitglied freundlich daran. In der Kabine findet der Passagier bei der Einschiffung eine hochwertige Stoffmaske mit Celebrity-Logo – in normalen Kabinen in Blau, in Suiten in Silber.

Abstände lassen sich beispielsweise durch große Tischabstände in den Restaurants und Bars sowie am Pool auf den Sonnenliegen problemlos einhalten. Dank Impfpflicht kann es am Abend in den Bars dann aber dennoch mal ein wenig lockerer zugehen und auch eine „Silent Disco“ in der Eden Lounge funktioniert mit halbwegs Abstand ohne Maske.

Auch die Disziplin der Passagiere bei der Einhaltung von Maximalbelegungszahlen in Aufzügen oder in Whirlpools habe ich als sehr konsequent erlebt. Und im Buffet-Restaurant achtet ein Crew-Mitglied darauf, dass alle Passagiere sich die Hände waschen.

Landgänge sind überall dort, wo die Behörden es zulassen, individuell möglich – auf meiner Reise also in Griechenland und Spanien, nicht jedoch in Italien, wo von behördlicher Seite generell nur organisierte Ausflüge erlaubt sind.

Besonders konsequent ist Celebrity Cruises auch beim Schutz der Crew vor möglichen Ansteckungen: Besatzungsmitglieder, die nicht durch ihre Aufgabe bedingt in ständigen Passagier-Kontakt sind, dürfen nicht länger als zehn Minuten in Kontakt mit Passagieren stehen. Interviews mit Offizieren waren auf meiner Reise daher beispielsweise konsequent auf zehn Minuten begrenzt.

Conditional Sailing Order in den USA bis 15. Januar 2022 verlängert, wesentliche Regeln gelockert

26. Oktober 2021

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat die Corona-Regeln für die Kreuzfahrt, die Conditional Sailing Order (CSO), bis 15. Januar 2022 verlängert. Die CSO wäre Ende Oktober 2021 ausgelaufen. Einige Regeländerungen erleichtern den Reedereien jedoch den Kreuzfahrtbetrieb erheblich.

Nach Auslaufen der Conditional Sailing Order am 15. Januar 2022 soll das Regelwerk in ein freiwilliges Programm übergehen. Die CDC will damit dann gemeinsam mit den Kreuzfahrt-Reedereien für wirkungsvolle Hygiene- und Infektionsschutzmaßnahmen sorgen, die Covid-19 unter Kontrolle halten sollen.

Regelanpassungen erleichtern den Kreuzfahrtbetrieb ab 1. November 2021

Eine deutliche Änderung der CSO ab dem 1. November 2021 betrifft die maximal erlaubte Dauer von Kreuzfahrten. Sie war bisher auf sieben Tage begrenzt. Nun gestattet die CSO auch wieder längere Reisen.

Eine weitere signifikante Änderung durch die temporäre Verlängerung des Regelwerks betrifft die Pride of America von Norwegian Cruise Line in Hawaii: Die Conditional Sailing Order gilt ab 1. November 2021 nämlich nur noch für Schiffe, die nicht unter amerikanischer Flagge fahren. Tatsächlich ist die Pride of America allerdings das einzige große Kreuzfahrtschiff, das derzeit unter amerikanischer Flagge fährt.

Darüber hinaus gibt es laut CDC mehrere kleinere Anpassungen und technische Details, die zu einem praktikableren Umgang mit den Regeln für die Kreuzfahrt-Reedereien führen.

„No Sail Order“ und „Conditional Sailing Order“

Die Conditional Sailing Order gilt für Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 249 Personen an Bord, also Passagiere und Crew zusammengerechnet. Die CSO ist am 30. Oktober 2020 in Kraft getreten und hatte in ihrer ursprünglichen Fassung den Passagierbetrieb von Kreuzfahrtschiffen nahezu unmöglich gemacht. Ihr vorausgegangen war ein explizites Kreuzfahrtverbot ab US-Häfen, die im März 2020 erlassene „No Sail Order“.

Nach zunehmend heftigen Protesten der Kreuzfahrt-Branche sowie vielen Neustarts außerhalb der USA und damit außerhalb des Geltungsbereichs der Conditional Sailing Order hatte die CDC die Regeln im Juli 2021 gelockert und ist zu einer pragmatischeren Herangehensweise übergegangen, die letztlich den Neustart der Kreuzfahrt auch in den USA und damit auch für die wichtigen Fahrtgebiete Alaska und die Karibik in großem Stil erlaubt hat.

Der Streit um die Conditional Sailing Order hatte in Florida sogar zu einer Klage gegen die CDC geführt. Ein Bundesgericht hatte die CSO dort in einer einstweiligen Verfügung zunächst für unwirksam erklärt. Ein Berufungsgericht hatte diese Verfügung dann aber wieder gekippt. Die Reedereien hätten sich aber ohnehin auch freiwillig an die CSO gehalten, da alternativ frühere Hygiene-Regeln der CDC gegriffen hätten, die einen Kreuzfahrtbetrieb noch deutlich schwieriger gestaltet hätten als unter dem Regime der Conditional Sailing Order.

Am Kreuzfahrtschiff positiv auf Covid-19 getestet: Wie geht's weiter?

28. Oktober 2021 | zuletzt aktualisiert: 17. Januar 2022

Was passiert eigentlich, wenn ein Corona-Test bei der Einschiffung oder während der Kreuzfahrt an Bord positiv ausfällt? Wie geht's weiter? Wie kommt man wieder nach Hause? Wer kommt für die entstehenden Kosten auf?

Kreuzfahrtschiffe fahren dank umfassender Hygiene-Konzepte relativ sicher, Corona-Fälle an Bord gibt es nur recht wenige. Kern aller Maßnahmen sind Corona-Tests bei der Einschiffung und häufig auch während der Kreuzfahrt – selbst auf Schiffen mit Impfpflicht.

Manchmal ist ein negatives Testergebnis für die Rückreise nach Hause nötig, oft verlangen den Behörden in angelaufenen Häfen einen negativen Coronatest, bevor Passagiere auf Landausflüge gehen oder überhaupt das Schiff verlassen dürfen. Meist gilt das auch für doppelt geimpfte Passagiere.

Zumeist kommen dabei die schnell und unkompliziert durchführbaren Antigen-Tests zum Einsatz. Was aber passiert, wenn ein solcher Routine-Test an Bord eines Kreuzfahrtschiffs anschlägt und ein positives Testergebnis ausweist?

Eines ist klar: Positiv ist positiv, egal ob die Person geimpft ist oder nicht, ob sie Symptome zeigt oder nicht. Ob mit oder ohne Impfung, ob mit Symptomen oder ohne – sie gelten als potenzielle Ansteckungsgefahr für andere.

Isolation und Verifizierung des Ergebnisses mit einem PCR-Test

Der erste Schritt daher ist immer: Der betreffende Passagier wird von den Mitreisenden isoliert. Dafür gibt es derzeit auf allen Kreuzfahrtschiffen spezielle Bereiche mit Kabinen, die vom Rest des Schiffs abgeschottet sind, zumeist mit getrennter Klimaanlage und Crew-Mitgliedern, die nur für diesen Bereich zuständig sind.

Parallel finden zwei Dinge statt: Die Kontaktnachverfolgung beginnt – es werden also Personen identifiziert, die mit dem positiv Getesteten in engerem Kontakt standen und deshalb gegebenenfalls ebenfalls isoliert werden müssen.

Und der positive Antigentest-Befund wird mit einem PCR-Test verifiziert. Denn Antigentests haben einen Nachteil: Sie sind etwas anfälliger für sogenannte „False Positives“, also positive Testergebnisse, obwohl tatsächlich gar keine Infektion vorliegt. Erst, wenn auch der PCR-Test positiv ausfällt, gilt der Passagier als definitiv Covid-19-positiv.

Die lokalen Behörden übernehmen ...

Die Frage, wie es weitergeht, wenn in Passagiere PCR-Test-bestätigt positiv ist, lässt sich nicht pauschal beantworten. Denn an dieser Stelle übernehmen die zuständigen Behörden an Land, typischerweise also die Behörden im nächsten angelaufenen Hafen. Bis dahin bleibt die betroffene Person in einer Isolierkabine an Bord.

Eventuelle Kontaktpersonen werden unter Umständen in ihrer eigenen Kabine isoliert, solange das PCR-Test-Ergebnis des potenziell Infizierten aussteht. Nicht immer müssen Kontaktpersonen im nächsten Hafen ausgeschifft werden. Eventuell genügt auch ein negatives Testergebnis beispielsweise nach 24 Stunden Quarantäne an Bord, um die Kreuzfahrt anschließend normale fortsetzen zu können.

Letztlich entscheiden dann die Behörden, wie es für die positiv getestete Person und eventuell auch für enge Kontaktpersonen weitergeht. Wer sich ein Bild von solchen Regelungen machen möchte, wirft beispielsweise einen Blick auf die Gesetzgebung in Italien beziehungsweise in eines der vielen Dekrete zu diesem Thema (*PDF-Link; im PDF, Suche nach Stichwort "crociera"*).

Fast immer werden betroffene Passagiere im nächsten Hafen ausgeschifft. Dort geht es dann entweder in ein von den Behörden vorgegebenes Quarantänehotel für eine ebenfalls durch die

lokalen Vorschriften vorgegebenen Zeitraum, um nach erneutem und dann negativ ausgefallenem Test nach Hause reisen zu dürfen. Oder die Behörden gestatten die Heimreise unter der Auflage, dies mit einem individuellen Transfer, sprich: Taxi oder Mietwagen ohne Zwischenaufenthalt zu tun.

Manche Reedereien haben eigene Teams oder Vertragspartner, die sich um die Betreuung der Passagiere ab der Ausschiffung kümmern. In der Karibik fliegen Reedereien positiv getestete Passagiere mangels Quarantäne-Hotels vor Ort teils auch in die USA.

Sollte die positiv getestete Person Covid-19-Symptome zeigen, wird natürlich auch medizinische Betreuung, notfalls auch eine Einweisung ins Krankenhaus gewährleistet.

Wer deckt die Kosten, die durch ein positives Coronatest-Ergebnis entstehen?

Kosten für Quarantäne-Hotels, Umbuchung von Flügen, Mietwagen- oder Taxi-Heimreise gehen grundsätzlich auf Kosten des Passagiers. Wir haben Details und Tipps zu einer entsprechenden Corona-Zusatzversicherung ausführlich im Beitrag „**Corona-Versicherung für Kreuzfahrten: Welche Risiken sie abdeckt und worauf Sie achten sollten**“ zusammengefasst.

Die Krankenversicherung und zusätzliche Auslandskrankenversicherungen zahlen lediglich die Behandlungs- und eventuell nötigen Krankenrücktransportkosten bei einer Covid-19-Erkrankung.

Auch die meisten Reiserücktritt- beziehungsweise Reiseabbruch-Versicherungen decken Corona-Folgen nicht mit ab. Entsprechende Corona-Zusatzversicherungen bieten mehr Schutz, decken die je nach Versicherung aber sehr unterschiedlich ab, sodass ein genaues Studium der Bedingungen und Leistungen zu empfehlen ist, beispielsweise: Zahlt die Versicherung auch bei Reisen in Risikogebieten? Gibt es eine Betragesobergrenze für Quarantänehotel-Kosten? Wann genau zahlt die Versicherung überhaupt?

Sicherheitshalber sollte man die Versicherungsunterlagen genau prüfen und bei seiner Versicherung nachfragen. Deshalb ist es sehr sinnvoll, eine entsprechende Corona-Versicherung abzuschließen. MSC Cruises und Costa verlangen den Abschluss einer solchen Versicherung sogar zwingend. Andere Reedereien empfehlen eine Versicherung dringend, um nicht auf den vorab schwer abschätzbaren und möglicherweise erheblichen Kosten sitzenzubleiben.

Auswärtiges Amt sorgt mit Quarantäne-Warnung für Verärgerung in der Kreuzfahrt

11. November 2021

Das Auswärtige Amt rät in seinen aktualisierten Covid-19-Warnungen weiterhin von Kreuzfahrten ab, hat aber neu hinzugefügt, dass im Ausland die Gefahr einer mehrtägigen

Schiffsquarantäne-Anordnung durch lokale Behörden drohe. In der Kreuzfahrt-Branche sorgt das für Unverständnis und Verärgerung.

Wörtlich schreibt das Auswärtige Amt mit Aktualisierungsstand 9. November 2021: „Von der Teilnahme an Kreuzfahrten wird abgeraten. Es besteht das Risiko, dass im Falle eines COVID-19-Ausbruchs an Bord – auch unter geimpften Reisenden – von den zuständigen Behörden im Ausland eine mehrtägige Schiffsquarantäne verhängt wird. Ein zeitnahe Rücktransport nach Deutschland wäre ausgeschlossen.“

Nicht abgeraten wird dagegen von Flusskreuzfahrten innerhalb der EU und im Schengen-Raum sowie von Hochseekreuzfahrten ohne Hafenstopp außerhalb Deutschlands.

Die Formulierung ist einerseits eine Abschwächung zum bisherigen Text, in dem nicht nur „abgeraten“, sondern sogar „dringend abgeraten“ worden war. Andererseits hat das Auswärtige Amt zwei Sätze eingefügt, die für Aufregung sorgen.

Neu: Hinweis auf Schiffsquarantäne-Risiko

Neu ist der Hinweis auf das angebliche Risiko der Schiffsquarantäne. Darauf reagiert die Kreuzfahrt-Branche verärgert und irritiert. Denn solche Quarantäneanordnungen seitens ausländischer Behörden gab es zuletzt in der Anfangsphase der Pandemie zwischen Februar und April 2020 und seitdem nicht mehr. Vielmehr haben lokale Behörden in den von Kreuzfahrtschiffen angelaufenen Ländern mit den Reedereien Konzepte erarbeitet, bei denen nur gezielt positiv getestete Passagiere und deren enge Kontaktpersonen in Hotels an Land unter Quarantäne gestellt oder auf sichere Weise nach Hause reisen können.

Helge Grammerstorf, Deutschland-Direktor des Kreuzfahrt-Branchenverbandes CLIA, kommentiert gegenüber cruisetricks.de, der Hinweis auf das mehrtägige Schiffsquarantäne-Risiko „entbehrt jeder sachlichen Grundlage und jeder Erfahrung. Denn Kreuzfahrtschiffe fahren nach dem Neustart schon seit längerer Zeit erfolgreich mit mehr als einer halben Million Passagieren und mit sehr ausgefeilten Hygienekonzepten“.

Einzelne positive Fälle an Bord von Schiffen kämen natürlich vor, wie in allen anderen Lebensbereichen auch, würden aber in enger Zusammenarbeit mit den Behörden überall sehr professionell gehandhabt und jeweils nur die betroffenen Passagiere unverzüglich von Bord gebracht.

Grammerstorf ergänzt: „Es ist nicht ein einziges Mal erwogen worden, ein ganzes Schiff unter Quarantäne zu stellen.“

Eine Reisewarnung stellt das Abraten des Auswärtigen Amtes von Kreuzfahrten übrigens nicht dar. Direkte Konsequenzen in Hinblick auf besondere Kündigungsrechte für Reisende hat die Formulierung also weiterhin nicht. Sie sorgt aber für Verunsicherung bei den Kunden der Kreuzfahrt-Reedereien.

Nahezu durchgehendes Abraten des Auswärtigen Amtes von Kreuzfahrten seit Neustart im Juli 2020

Das Auswärtige Amt hatte seit dem Neustart der Kreuzfahrt in Deutschland im Juli 2020 „von der Teilnahme an Kreuzfahrten wird aufgrund der besonderen Risiken dringend abgeraten“.

Nach Ende der weltweiten Reisewarnung zum 1. Oktober 2020 verschwanden die Empfehlungen zu Kreuzfahrten aus den Covid-19-Warnungen des Auswärtigen Amtes, nur um in gleicher Formulierung ab 5. November 2020 dort wieder zu erscheinen. Seitdem hatte dieser Absatz Bestand und wurde nun einerseits von „dringend abgeraten“ auf lediglich „abgeraten“ herabgestuft, andererseits um die „Schiffsquarantäne“-Risiken ergänzt.

MSC Cruises führt Impfpflicht auf allen Schiffen ein

24. November 2021 | zuletzt aktualisiert: 25. November 2021

MSC Cruises führt zum 4. Dezember 2021 eine Covid-19-Impfpflicht auch für Mittelmeer-Kreuzfahrten ein. Damit gilt die Impfpflicht nun auf allen MSC-Kreuzfahrtschiffen inklusive der MSC Grandiosa und MSC Fantasia im Mittelmeer, die bislang von der Impfpflicht noch ausgenommen waren.

Die Impfpflicht auf MSC-Kreuzfahrtschiffen gilt für alle Passagiere ab einem Alter von zwölf Jahren. Als vollständig geimpft gelten Personen, die zwei Dosen eines zugelassenen Impfstoffs (Biontech/Pfizer, Moderna, Astra-Zeneca, Johnson & Johnson) mindestens 14 Tage vor Beginn der Reise nachweisen können.

Inwieweit Kreuzimpfungen mit unterschiedlichen Impfstoffen sowie Genesene mit nur einer Impfdosis für Kreuzfahrten mit MSC Cruises zugelassen sind, unterscheidet sich nach Fahrtgebiet – Details dazu finden sich in den Covid-19-Hinweisen auf der MSC-Website.

Neben der Impfpflicht verlangt MSC Cruises bei der Einschiffung auch die Vorlage eines Covid-19-Tests mit negativem Ergebnis, der nicht älter als 48 beziehungsweise 72 Stunden sein darf. Fürs Mittelmeer gilt beispielsweise die kürzere 48-Stunden-Frist.

Umbuchung oder Erstattung für ungeimpfte Passagiere

Passagiere, die von der relativ kurzfristigen Änderung für die beiden Schiffe im Mittelmeer betroffen sind und nicht geimpft sind, will MSC Cruises auf einen späteren Reisetermin umbuchen lassen oder ihnen den Reisepreis erstatten.

Die neue Regelung ab 4. Dezember 2021 betrifft insbesondere die MSC Grandiosa und MSC Fantasia, die in der Wintersaison 2021/22 im Mittelmehr positioniert sind. Auf allen anderen Routen hatte MSC Cruises die Impfpflicht – auch aufgrund der Anforderung lokaler Behörden in den jeweiligen Destinationen – eine Covid-19-Impfpflicht bereits früher eingeführt, also für Routen in Nordeuropa, Nordamerika, der Karibik, den Antillen, Südamerika, Südafrika und im Nahen Osten.

Die MSC Grandiosa fährt in der Wintersaison 2021/22 auf einer Sieben-Nächte-Route ab Barcelona nach Marseille, Genua, Civitavecchia, Palermo und Valletta. Auf der Fahrtroute der MSC Fantasia liegen Genua, La Spezia, Neapel, Palma de Mallorca, Barcelona und Marseille.

Omikron-Virusvariante macht Kreuzfahrten wieder komplizierter

3. Dezember 2021 | zuletzt aktualisiert: 24. Dezember 2021

Hohe Covid-19-Infektionszahlen in ganz Europa und die neue Virusvariante „Omikron“ machen die Kreuzfahrt im Winter 2021 wieder komplizierter und schwerer berechenbar. Was die veränderte Corona-Situation für Passagiere und Reedereien bedeutet, haben wir in diesem Beitrag zusammengefasst.

Hinweis: Ein Update zum 24. Dezember 2021 und weitere Details zu diesem Thema finden Sie in unserem Beitrag **„Strengere Corona-Regeln und Einschränkungen in der Kreuzfahrt wegen Omikron-Variante“**.

Hatte sich die Situation zuletzt im Sommer und Herbst 2021 etwas stabilisiert, werden Reisen und damit auch Kreuzfahrten wieder schwieriger, wenn auch nicht unmöglich.

In unserem Beitrag „Was tun, wenn Impfpflicht oder Reisebeschränkungen die gebuchte Kreuzfahrt gefährden?“ sind wir bereits ausführlicher auf Reisebeschränkungen sowie notwendige Einreiseformulare für diverse Länder eingegangen, die Reisende in diesen Tagen beachten müssen.

Diese Einreisebedingungen verändern sich aktuell nun wieder häufiger und teils auch sehr kurzfristig. Empfehlenswert ist daher, sich bei Kreuzfahrten – und Pauschalreisen insgesamt – nicht auf Informationen des Reiseveranstalters allein zu verlassen, sondern immer wieder und bis zum Tag vor Beginn der Reise die aktuellen Vorschriften des Ziellandes zu prüfen.

Lassen Sie sich übrigens nicht verwirren: Omikron schreibt man im Deutschen mit „k“, im Englischen heißt es dagegen „Omicron“ mit „c“.

Kurzfristig veränderte Einreisebedingungen

Solange über die neue Omikron-Variante so wenig bekannt ist und auch noch unklar ist, wo und wie weit verbreitet diese Variante bereits ist, solange muss man mit sehr kurzfristigen Veränderungen und Einschränkungen rechnen.

So durften die Passagiere der MSC Magnifica beispielsweise vor einigen Tagen beim Hafenstopp in Southampton keine Landausflüge unternehmen – auch nicht in einer abgeschotteten „Bubble“ ohne Kontakt zu Einheimischen. Lediglich die Ein- und Ausschiffung von Passagieren war gestattet. Der Grund: Großbritannien hatte sehr kurzfristig die Regeln für Kreuzfahrten geändert.

Einreiseformulare müssen inzwischen fast immer vorab online ausgefüllt werden. Airlines verlangen die Vorlage der Dokumentation dazu beim Check-in am Flughafen, weil sie ansonsten das Boarding verweigern müssen.

Auch werden die Einreiseformulare inzwischen von den Behörden deutlich konsequenter kontrolliert, sowohl im Ausland als auch bei der Rückreise nach Deutschland aus einem Hochrisikogebiet.

Bei allen Kreuzfahrten, insbesondere Fernreisen etwa in die Karibik mit Start- und Zielhafen in den USA, kann es sinnvoll sein, keine Vor- oder Nachaufenthalte an Land einzuplanen, sondern Flug und Kreuzfahrt im Pauschalreisepaket zu buchen. Die Kombination von Flug und Kreuzfahrt zu einem Pauschalpaket verlagert das Risiko auf den Reiseveranstalter, wenn es zu Veränderungen kommt, die eine Reise faktisch unmöglich machen.

Die Omikron-Variante führt aber auch dazu, dass Länder zunehmend weitere Corona-Tests nach der Einreise verlangen – Großbritannien aktuell beispielsweise bis spätestens zwei Tage nach der Ankunft im Land. Bereits bei der Einreise muss man einen Nachweis vorlegen, dass man einen entsprechenden PCR-Test gebucht hat. Allerdings – daher die Empfehlung, Vor- oder Nachaufenthalte zu vermeiden – entfällt eine solche Testpflicht bei direktem Transit vom Flughafen zum Kreuzfahrtschiff. Zumindest ist das aktuell (Stand: 2. Dezember 2021) in Großbritannien so.

Bei Fluganreise ist es sinnvoll, möglichst Direktflüge zu wählen und Anschlussflüge mit Stopps in Drittländern zu vermeiden. Zwar gilt für Transit meist eine Ausnahme von lokalen Vorschriften, aber im unangenehmsten Fall verhindern Einreiseregeln des Zwischenstopp-Landes, dass man sein Endziel erreichen kann.

Verfügbarkeit von Corona-Tests sicherstellen

Dringend beachten sollte man auch die Verfügbarkeit von eventuell notwendigen Corona-Tests, ob PCR oder Antigen, und jeweils zu den in den Einreisevoraussetzungen verlangten Fristen passende Test-Termine zu vereinbaren. Notfalls helfen hier nur noch die relativ teuren Schnelltests mit Termingarantie, beispielsweise an Flughäfen.

Anders als in Europa ist es in den USA übrigens nicht gängige Praxis, Corona-Tests direkt bei der Einschiffung durchzuführen. Typischerweise verlangen die Reedereien bei Abfahrten von US-Häfen wie etwa in Miami oder Fort Lauderdale, dass Passagiere ein negatives Testergebnis zur Einschiffung bereits mitbringen. Die Testmöglichkeiten direkt im Kreuzfahrtterminal sind nur sehr begrenzt, teuer und oft auch nur mit Voranmeldung möglich.

Ebenfalls zu beachten: Bei den vorab selbst zu organisierenden Tests werden gelegentlich – etwa bei Norwegian Cruise Line – nur Testergebnisse von bestimmten Test-Unternehmen akzeptiert. Für in Eigenregie organisierte Tests sollte man sich also vorab sehr genau erkundigen, welche Testergebnisse akzeptiert werden und wie als diese Tests maximal sein dürfen.

Unkalkulierbare Situation für Ungeimpfte

Für Ungeimpfte wird die Situation indes immer schwieriger. Immer mehr Länder machen eine vollständige Impfung zur Voraussetzung für die Einreise oder erlegen Ungeimpften wesentlich umfassendere Testpflichten auf. Bei Kreuzfahrtschiffen gilt die Impfpflicht mit nur noch sehr wenigen Ausnahmen fast überall.

Eine halbwegs verlässliche Reiseplanung ist daher für Ungeimpfte kaum noch möglich. Zu groß ist das Risiko, dass eine bevorstehende Reise an neu eingeführten Impfpflichten oder praktisch unerfüllbaren Testauflagen scheitern könnte.

Auch für Familien mit ungeimpften Kindern könnte es bald noch schwieriger werden. Mit Disney Cruise Line führt in den USA bereits die erste Reederei eine Impfpflicht für Kinder ab zwölf Jahren ein, die ab 13. Januar 2022 gilt. Celebrity Cruises geht noch einen Schritt weiter: Bei Reisen ab US-Häfen gilt die Impfpflicht ab zwölf Jahren schon jetzt und ab 1. Februar 2022 will die Reederei bereits ab fünf Jahren eine Impfung verlangen.

Nervöse Behörden sorgen für unvorhersehbare Schwierigkeiten

Es erinnert zunächst ein wenig an die Anfänge der Covid-19-Pandemie: Schon ein einzelner Corona-Verdachtsfall an Bord der Hamburg reichte Ende November 2021 in Argentinien für ein zwischenzeitliches Anlaufverbot im Hafen von Puerto Madryn. Die Hamburg war zwölf Tage zuvor auf den zu Afrika gehörenden Kapverdischen Inseln. Auch wenn diese Inseln mehrere Tausend Kilometer von Südafrika entfernt liegen, löste die Sorge um ein mögliches Einschleppen der Omikron-Virusvariante die harte Reaktion der Argentinier aus.

Allerdings unterscheidet sich die Reaktion der Behörden auf den zweiten Blick dann doch von den Anfangszeiten der Pandemie. Denn nach einem – negativ ausgefallenen – PCR-Test aller Passagiere und Crew-Mitglieder wurde 37 Passagieren regulär die Ausschiffung und Heimreise von Buenos Aires gestattet. Eine längere Blockade des Schiffs blieb aus. Inzwischen ist die Hamburg auf dem Weg nach Südgeorgien und in die Antarktis, der Hafen des argentinischen Ushuaia darf dabei angelaufen werden.

Der Vorfall zeigt, wie nervös lokale Behörden inzwischen durch das Aufkommen der Omikron-Variante wieder sind, nachdem sich die Lage für die Kreuzfahrt im Sommer sehr entspannt hatte und es kaum noch problematische Restriktionen über die üblichen Hygieneregeln hinaus gab.

Hohe Inzidenz-Zahlen an Land wirken sich auch auf Kreuzfahrt aus

Die sehr hohen Infektionszahlen in Deutschland und in vielen anderen, europäischen Ländern führen wieder zu mehr positiven Covid-19-Fällen auch an Bord von Kreuzfahrtschiffen. Impfpflichten und Coronatests vor der Einschiffung bieten – wie auch an Land – keine absolute Sicherheit, sodass bei hohen Fallzahlen an Land auch die Zahl der Infektionen ansteigt, die bei der Einschiffung unentdeckt bleiben.

Für Passagiere ist das kein Grund zur Besorgnis, da ein Kreuzfahrtschiff durch die strengen Infektionsschutz-Regeln und -Maßnahmen dennoch deutlich sicherer sein dürfte als ein Urlaub an Land. Dennoch steigt das Risiko, mit einem Infizierten in Kontakt zu kommen und daher womöglich als Kontaktperson identifiziert zu werden und deshalb in Quarantäne zu müssen.

Übrigens: Auch wenn in den Medien hin und wieder von einem „Corona-Ausbruch“ auf einem Kreuzfahrtschiff die Rede ist, handelt es sich dabei doch in der Regel nur um das Entdecken von Infizierten, die das Virus bereits bei der Einschiffung in sich trugen. Das sind also Fälle, in denen sich jemand kurz vor der Reise ansteckt, sodass der Corona-Test bei der Einschiffung noch nicht anspricht. Von einem Ausbruch kann man dagegen nur sprechen,

wenn sich mehrere Menschen direkt an Bord infizieren – und das ist angesichts der aufwendigen Infektionsschutzmaßnahmen eher unwahrscheinlich und jedenfalls viel unwahrscheinlicher als irgendwo an Land.

Corona-Versicherungen werden wichtiger

In der Praxis bedeutet das Quarantäne-Risiko jedoch: Entsprechende Versicherungen zur Absicherung von Corona-Folgen abseits der medizinischen Versorgung gewinnen an Bedeutung. Denn eine Auslandsrankenversicherung deckt zwar typischerweise die medizinischen Kosten einer Corona-Infektion ab, meist auch den Krankenrücktransport. Nicht abgedeckt sind jedoch Kosten, die beispielsweise durch eine Quarantäne-Unterbringung in einem Hotel oder durch Corona-Maßnahmen bedingte Umbuchung des Rückflugs entstehen. Siehe dazu auch unteren Beitrag „Am Kreuzfahrtschiff positiv auf Covid-19 getestet: Wie geht’s weiter?“

Einige Reedereien wie beispielsweise Costa oder TUI Cruises vermitteln solche Versicherungen direkt bei Buchung der Kreuzfahrt. MSC Cruises bietet eine solche Versicherung nicht nur an, sondern verpflichtet seine Passagiere auch zu einer entsprechenden Absicherung. Ansonsten decken Reiseversicherer die entsprechenden Risiken über ein Zusatzpaket zur bestehenden Reiserücktritt- und Reiseabbruch-Versicherungen ab. Beim ADAC gibt es auch eine entsprechende Jahrespolice.

Sehr empfehlenswert ist, die Versicherungsbedingungen genau zu prüfen, denn oft decken diese Versicherungen nicht alle relevanten Risiken ab. Und teils gilt der Versicherungsschutz nicht bei Reisen in Hochrisikogebiete. Letztere weist das Auswärtige Amt jedoch jetzt im Winter wieder vermehrt aus, weil auch im restlichen Europa die Infektionszahlen deutlich ansteigen.

Omikron gefährdet Südafrika-Kreuzfahrten

Kreuzfahrten mit Hafenstopps in Afrika und insbesondere Südafrika stehen auf der Kippe oder sind bereits abgesagt. Norwegian Cruise Line hat die Südafrika-Reisen der Norwegian Jade in diesem Winter aus dem Programm genommen. Die Europa von Hapag-Lloyd Cruises läuft auf der aktuellen Reise keine südafrikanischen und namibischen Häfen an und fährt stattdessen direkt nach Mauritius.

Andere warten noch ab oder lassen Hafenstopps in Südafrika ausfallen – auch, um das Risiko zu vermeiden, bei nachfolgenden Hafenstopps in anderen Ländern nicht abgewiesen zu werden. Lediglich MSC Cruises bleibt bei seinen Südafrika-Plänen – allerdings werden diese Kreuzfahrten auch ausschließlich in Südafrika vermarktet. *Update:* MSC hat für diese Reise nun eine Impfpflicht eingeführt und verlangt ein negatives PCR-Testergebnis bei der Einschiffung.

Fazit: entspannte Kreuzfahrt – wenn man es erstmal bis aufs Schiff geschafft hat

Wer in diesen Zeiten auf Kreuzfahrt geht, genießt einerseits einen Urlaub auf zumeist hohem Niveau mit selten zuvor erlebter Servicequalität. Eine Kreuzfahrt ist gerade in diesen Zeiten eine relativ sichere Urlaubsform. Kann man gedanklich die Maskenpflicht und andere

Corona-Regeln ausblenden, genießt man einen recht unbeschwerten Urlaub und entkommt für ein paar Tage der winterlichen Corona-Tristesse zu Hause.

Auf der anderen Seite ist eine Kreuzfahrt – wie Reisen derzeit insgesamt – derzeit mit relativ viel Bürokratieaufwand verbunden. Im Vorfeld ist zudem viel Recherche und Aufmerksamkeit erforderlich, um keine der Reisevorschriften zu übersehen. Hinzu kommen die kurzfristigen Änderungen, die man im Auge behalten und gegebenenfalls recht schnell reagieren muss.

Komplizierte Reisebeschränkungen: So kommen Sie zuverlässiger ans Reiseziel – und wieder zurück

7. Dezember 2021

Großbritannien hat die Einreisebeschränkungen drastisch verschärft. Die Anforderungen für die Einreise in die USA – etwa für Karibik-Kreuzfahrten ab Florida – sind strenger geworden. Flugverbindungen beispielsweise via London, Amsterdam oder Zürich könnten zum Stolperstein werden. Wir haben die wesentlichen, aktuellen Regelungen übersichtlich zusammengefasst.

Wir bitten um Verständnis, dass wir uns in diesem Beitrag im Wesentlichen auf Reisende mit vollständigem Impfschutz beziehen. Dies ist inzwischen für fast alle Länder eine Grundvoraussetzung. Für Kinder gelten teils Ausnahmeregeln, die Sie bitte den verlinkten Original-Quellen für die jeweiligen Länderregelungen entnehmen.

Achtung: Informationsstand dieses Beitrags ist der 7. Dezember 2021. Die Regeln ändern sich derzeit sehr schnell, sodass für eine konkrete Reise die Prüfung der jeweils im Beitrag verlinkten Original-Informationsquellen dringend zu empfehlen ist.

Großbritannien: keine Testpflicht und Selbstisolation bei Transit

Die Einreiseregeln für Großbritannien sind strikt: Antigentest vor Einreise sowie unabhängig vom Impfstatus einen PCR-Test innerhalb der ersten zwei Tage im Land – mit Pflicht zur Selbstisolation, bis das negative Testergebnis vorliegt.

Allerdings gibt es eine wesentliche Ausnahme: Transit-Reisende mit vollständiger Impfung (und ohne vorherigen Aufenthalt in einem „red list“-Land, derzeit vor allem Afrika). Hierfür ist lediglich der Antigentest vor Ankunft (max. zwei Tage vorher) nötig, nicht aber PCR-Test und Quarantäne nach Ankunft.

Als Transit gilt sowohl das Umsteigen bei Flugverbindungen (airside transit) als auch der direkte Weg vom Flughafen zum Kreuzfahrtschiff und umgekehrt (landside transit).

Immer auszufüllen ist das britische PLF (Passenger Locator Form) und bei Rückreise nach Deutschland auch das deutsche Einreiseformular, da Großbritannien vom Auswärtigen Amt als Hochrisikogebiet eingestuft ist (siehe unten).

- Regeln der britischen Regierung
- Passenger Locator Form
- Auswärtiges Amt: Großbritannien

In der Kreuzfahrt sind von den UK-Regeln derzeit berührt:

- Queen Mary 2: Transatlantik-Reisen ab 13. Dezember 2021
- MSC Magnifica: Westeuropa-Kreuzfahrten mit Hafenstopp beziehungsweise Ein-/Ausstiegshafen Southampton
- AIDAprima: Westeuropa-Kreuzfahrten mit Hafenstopp in Southampton

In Großbritannien sind seit 30. November 2021 keinerlei Landgänge mehr erlaubt. Das ergibt sich aus den verschärften Quarantäne- und Testanforderungen.

Bei der Westeuropa-Route der MSC Magnifica sind derzeit keine Landgänge in UK/Southampton erlaubt, auch nicht in geschlossenen Gruppen in der „Bubble“. Da Southampton aber Ein- und Ausstiegshafen für britischen Kunden ist, bleibt Southampton laut MSC Cruises vorerst Teil der Fahrtroute.

AIDA hat bei den Reisen der AIDAprima am 4. und am 11. Dezember den Hafenstopp Southampton durch Cherbourg ersetzt, für die nachfolgenden Reisen will die Reederei zunächst noch die weitere Entwicklung abwarten.

USA: Karibik-Kreuzfahrten ab Florida mit Impfung und Coronatest

Die USA erlaubt die Einreise für Geimpfte. Damit sind beispielsweise Karibik-Kreuzfahrten ab Häfen in Florida erreichbar.

Zusätzlich ist ein Antigen- oder PCR-Test nötig, der bei Abflug in die USA nicht älter als ein Tag sein darf. Es zählt also das Datum, nicht die Uhrzeit des Tests, sodass ein Test faktisch auch älter als 24 Stunden sein kann. Ist der Abflug zum Beispiel von Frankfurt nach Miami am 15. Dezember, dann muss der Test vom 14. oder 15. Dezember sein, egal zu welcher Uhrzeit, sodass auch Zeitunterschied zwischen Deutschland und USA nicht relevant ist.

Weiterhin ist das Ausfüllen und Ausdrucken eines Einreiseformulars („Combined Passenger Disclosure and Attestation to the United States of America“) vor Abflug verpflichtend, auch wenn das in den meisten Checklisten für die USA-Einreise nicht aufgeführt ist.

Für die Wiedereinreise in die USA per Schiff zum Ende der Kreuzfahrt muss das Formular übrigens nicht erneut ausgefüllt werden, hier gibt es die auch schon vor der Pandemie praktizierte, vereinfachte Einreise in die USA lediglich mit Pass- und Zollkontrolle im Kreuzfahrtterminal.

Unabhängig von Corona-Regeln ist für die USA-Einreise – wie auch früher schon – ein Visum beziehungsweise die Esta-Anmeldung für visafreies Reisen erforderlich.

In den USA gelten außerdem teils Sonderregelungen einzelner Bundesstaaten, insbesondere für Hawaii, wo eine eigene, zusätzliche Einreiseanmeldung erforderlich ist sowie besondere Test-Anforderungen gelten. Für Hawaii ist aktuell aufgrund dieser Regeln empfehlenswert, einen Anschlussflug via USA und nicht via Kanada zu wählen.

- Einreisebestimmungen in die USA
- Sonderregelungen für Hawaii
- US Department of State – FAQ zu Impfungen und Test-Anforderungen
- Einreiseformular „Combined Passenger Disclosure and Attestation to the United States of America“ der Seuchenschutzbehörde CDC
- US Department of Homeland Security / CBP: Esta-Anmeldung
- Auswärtiges Amt: USA

Transit-Ausnahmen gibt es in den USA übrigens nicht. Die Einreiseregeln gelten also auch dann, wenn man über einen US-Flughafen beispielsweise weiter in die Karibik fliegt.

Die wichtigsten Flugverbindungen und Transit-Regelungen

Viele Länder führen zum Schutz vor der Omikron-Variante neue Test- und Quarantäne-Vorschriften ein, die oft auch für vollständig Geimpfte gelten. Transit-Reisende, die im jeweiligen Land lediglich das Flugzeug wechseln beziehungsweise sich weniger als 24 Stunden im Land aufhalten, sind meist von den Regelungen ausgenommen.

Dennoch ist es kompliziert, die jeweiligen Ausnahmeregelungen zu finden und zu verstehen. Es empfiehlt sich daher, möglichst Non-Stop-Flüge zu wählen, um Bürokratie und sowie zusätzliche Reiserisiken zu vermeiden.

Schweiz – Zürich

Die **Schweiz** verlangt für die Einreise einen PCR-Test sowie das Ausfüllen eines PLF-Einreiseformulars („Passenger Locator Form“). Transit-Reisende sind von beidem jedoch befreit, sofern sie nicht aus einem Virusvarianten-Gebiet kommen.

- Informationen des Schweizer Bundesamtes für Gesundheit
- Einreiseformular PLF
- Auswärtige Amt: Schweiz

Österreich – Wien

Transit-Reisende sind von den Einreisevorschriften in **Österreich** ausgenommen, wenn die Durchreise ohne Zwischenstopp erfolgt. Das gilt entsprechend auch für Anschlussflug-Verbindungen auf österreichischen Flughäfen.

- Informationen des österreichischen Gesundheitsministeriums
- Auswärtiges Amt: Österreich

Hafenstopps von Flusskreuzfahrtschiffen sind in Österreich derzeit übrigens nicht zulässig, eine Durchfahrt von Kreuzfahrtschiffen ohne Stopp jedoch schon.

Niederlande – Amsterdam

Die **Niederlande** hat ein recht differenziertes System bei der Einstufung von Ländern, aus dem sich ergibt, ob und unter welchen Bedingungen eine Einreise möglich ist.

Generell verpflichtend ist das Ausfüllen einer Gesundheitserklärung vor Abflug mit Ziel Niederlande, ebenso ein Impfnachweis (oder ersatzweise ein negatives Testergebnis).

Bei Einreise – auch Transit – aus einem von den Niederlanden als Gebiet mit „very high risk“ eingestuften Land (aktuell beispielsweise Großbritannien) ist das Ausfüllen einer Quarantäne-Erklärung zwingend, auch wenn keine Quarantäne nötig ist – wie etwa für vollständig Geimpfte oder Genesene.

- Informationen der niederländischen Regierung zu Flugreisen
- Gesundheitsformular für die Niederlande
- Auswärtiges Amt: Niederlande

Spanien – Madrid

Für die Einreise nach Spanien, auch bei internationalem Transits, muss vorab ein PLF-Kontaktformular ausgefüllt werden. Der Reisende erhält daraufhin einen QR-Code der bei Einreise kontrolliert wird. Zusätzliche Gesundheitsprüfungen oder weitere Nachweise bei Einreise aus einem Risikoland entfallen dagegen für Transitreisende.

- Regierungsseite Spanish Travel Health (inzwischen offline)
- Details zu Einreisebestimmungen und Transit (inzwischen offline)
- PLF-Formular (inzwischen offline)
- Auswärtiges Amt: Spanien

Kanada

Eine Einreise nach Kanada ist für Geimpfte möglich. Transit-Passagiere müssen nicht die sonst verpflichtende Registrierung spätestens 72 Stunden vor Ankunft über eine App namens „ArriveCAN“ vornehmen, wenn sie den Sicherheitsbereich des Flughafens nicht verlassen. Außer in Toronto sind keine Über-Nacht-Anschlussflüge zugelassen.

- Reiseinformationen der kanadischen Regierung
- Sonderregelungen für Transit-Reisende
- Auswärtiges Amt: Kanada

Zurück nach Deutschland ...

Die Reiseregeln für Deutschland sind vergleichsweise einfach: Geimpfte und Genesene müssen lediglich die Einreiseanmeldung online ausfüllen, wenn sie aus einem Risikogebiet oder einem Virusvariantengebiet kommen.

Das gilt formell nicht bei reinem Transit durch ein Risikogebiet, also beispielsweise eine Flugverbindung via London-Heathrow. Empfehlenswert ist das Ausfüllen des Formulars in solchen Fällen dennoch, weil die Bundespolizei ankommende Reisende mit einem Flugzeug aus Hochrisikoländern kontrolliert – und das Vorzeigen des Einreiseformulars geht schneller als die Diskussion der Ausnahmeregelungen ...

Wer aus einem Virusvarianten-Gebiet kommt, muss zwingend in Selbstisolation, unabhängig vom Impfstatus. Nach aktuellem Stand, 7. Dezember 2021, ist derzeit mit Ausnahme des südlichen Afrikas aber kein Virusvarianten-Gebiet ausgewiesen.

- Formular zur Einreiseanmeldung
- Risikogebiet-Liste des Robert-Koch-Instituts
- Informationen des Bundesministeriums für Gesundheit zur Einreiseanmeldung, Nachweispflicht und Quarantäne

Allgemeine Reisetipps

Speichern Sie die Webadressen der einschlägigen Informationsseiten, aus denen die aktuell geltenden Regelungen hervorgehen, auf Ihrem Handy ab, beispielsweise als E-Mail an sich selbst oder als Notiz. Und prüfen Sie die Regeln am Tag vor der Abreise noch einmal auf Änderungen.

Können Sie die konkrete Informationsquelle für eine Regelung vorlegen, kürzt das Diskussionen beispielsweise beim Check-in am Flughafen ab, falls der Mitarbeiter dort selbst noch nicht auf dem aktuellen Stand ist.

Unsicher, ob Sie ein Einreiseformular wirklich ausfüllen müssen? Füllen Sie es sicherheitshalber aus. Wenn niemand danach fragt, ist nichts verloren. Wenn Sie es aber nicht haben, aber jemand danach fragt, gibt es Probleme.

Digitale Dokumentenprüfung: Laden Sie Impfbzertifikate und/oder Coronatest-Ergebnis sowie gegebenenfalls Einreiseformulare schon vor dem Online-Check-in zu Ihrem Flug auf der Website der Airline hoch. Das spart Zeit bei der Prüfung der Dokumente am Flughafen und Sie bekommen bereits vorab das „Okay“, dass Ihre Dokumente vollständig sind. Hier einige Links dazu:

- Lufthansa: Digitale Dokumentenprüfung
- Swiss: Digitale Dokumentenprüfung
- Austrian Airlines: Digitale Dokumentenprüfung
- Eurowings: keine Dokumentenprüfung, aber Abfrage und Checkliste für Dokumente online
- Condor: Dokumentenprüfung beim Online-Check-in
- KLM: Upload@Home – Aufforderung kommt per E-Mail, sofern Sie bei KLM eine E-Mail-Adresse in den Passagierdaten hinterlegt haben

Bitte beachten Sie: Wir fassen verfügbare Informationen nach bestem Wissen und Gewissen zusammen, können aber natürlich keine Haftung und Verantwortung für die absolute Richtigkeit übernehmen. Bitte prüfen Sie die jeweils relevanten Bestimmungen und Regularien für Ihre Reise selbst noch einmal anhand der Original-Quellen nach – also insbesondere beim Auswärtigen Amt sowie den Informationen der jeweiligen Länder.

Viele Covid-19-positive Passagiere: MSC Cruises sagt Südafrika-Kreuzfahrten vorerst ab

11. Dezember 2021

MSC Cruises setzt die eben erst wieder begonnenen Südafrika-Kreuzfahrten bis 8. Januar 2022 aus. Die Reederei begründet die Absagen mit der kritischen Infektionslage an Land aufgrund der Omikron-Variante. Offenbar waren beim Antigentest am Ende der ersten Reise der MSC Orchestra aber auch zahlreiche positive Fälle zutage getreten.

Die erste Kreuzfahrt von MSC Cruises in Südafrika nach einer rund 21monatigen Pandemie-Pause ist offenbar mit einer großen Zahl an positiv getesteten Passagieren zu Ende gegangen. Lokale Medien berichten von möglicherweise bis zu 100 positiven Covid-19-Testergebnissen bei Ausschiffung in Durban nach der Vier-Nächte-Kreuzfahrt. Dass sich diese Passagiere an Bord angesteckt haben, ist aufgrund des zeitlichen Ablaufs aber eher unwahrscheinlich.

Die MSC Orchestra war am 6. Dezember 2021 zu einer Vier-Nächte-Kreuzfahrt ab Durban gestartet. Teilnahmevoraussetzung für die Reise war ein negativer PCR-Test (maximal 72 Stunden alt) für alle Passagiere sowie vollständiger Impfschutz für alle ab einem Alter von zwölf Jahren, wobei bei 12- bis 17jährigen eine einzelne Impfdosis ausreichte. Kinder im Alter unter zwölf Jahren mussten außerdem direkt bei der Einschiffung einen Antigentest absolvieren.

Ansteckung wahrscheinlich schon vor der Kreuzfahrt

Aufgrund der Kürze der Reise von nur vier Nächten ist es wahrscheinlich, dass die am Ende der Reise positiv auf Covid-19 getesteten Passagiere sich bereits kurz vor Beginn der Kreuzfahrt angesteckt hatten, der PCR-Test vor der Einschiffung jedoch noch nicht ansprach. Denn vor der Ausschiffung führt MSC Cruises in Südafrika einen Antigentest aller Passagiere durch – und Antigentests sprechen typischerweise erst etwa drei bis sechs Tage nach Ansteckung an.

Nicht auszuschließen ist aber, dass aufgrund der mutmaßlich hohen Zahl an Covid-19-positiven Passagieren auch Ansteckungen an Bord stattgefunden haben, die sich erst nach Ausschiffung zeigen. Die Zuordnung solcher Infektionen ist eher schwierig und entsprechende Zahlen dringen jedenfalls kaum an die Öffentlichkeit.

Wenig Kommunikation seitens MSC Cruises, lokale Medien zitieren Passagiere

Einem lokalen Medienbericht zufolge macht MSC Cruises keine Angaben zur Zahl der am Ende der Reise positiv getesteten Passagiere. Nachdem bei der Ausschiffung nicht alle Passagiere von Bord gehen durften, wird spekuliert, dass die verbleibenden rund 100 Passagiere positiv getestet worden seien. Die verbleibenden Passagiere seien nicht in Besitz ihres Reisepasses und die Gangway sei vom Schiff entfernt worden.

Ein MSC-Sprecher wird mit den Worten zitiert: „Eine Reihe völlig symptomfreier Gäste wurde bei der heutigen Testung bei der Ankunft positiv getestet und wartet derzeit auf die Ausschiffung für ihre sichere Heimreise.“

An Bord der MSC Orchestra befanden sich ausschließlich Südafrikaner. MSC Cruises vermarktet diese Kreuzfahrten nicht aktiv außerhalb von Südafrika.

MSC Cruises hat die Kreuzfahrten in Südafrika nun bis einschließlich 8. Januar 2022 ausgesetzt. Auf deren Website steht dazu nun unter anderem: „Die vorübergehende Aussetzung wurde durch das branchenführende Gesundheits- und Sicherheitsprotokoll des Kreuzfahrtunternehmens im Zusammenhang mit der jüngsten und plötzlichen Entwicklung, insbesondere in der vergangenen Woche der Pandemie an Land, diktiert, das der Gesundheit und Sicherheit seiner Gäste und seiner Besatzung oberste Priorität einräumt.“

Weiterhin heißt es: „Wir warten nun auch gespannt auf zusätzliche Leitlinien der südafrikanischen Regierung für ihre Bürger, damit wir alle neuen Maßnahmen in unser eigenes Gesundheits- und Sicherheitsprotokoll aufnehmen können.“

MSC Cruises will nach aktuellem Stand den Kreuzfahrtbetrieb am 9. Januar 2022 wieder aufnehmen. Geplant sind Reisen mit Einschiffung in Durban und Kapstadt bis Mai 2022. Weltweit hat die Reederei aktuell zwölf Kreuzfahrtschiffe in Europa, Nord- und Südamerika sowie im Nahen Osten im aktiven Passagierdienst.

Landgänge in Frankreich bald nur noch mit Booster-Impfung

14. Dezember 2021 | zuletzt aktualisiert: 20. Dezember 2021

Frankreich ändert seine Definition für „vollständig geimpft“. Das bedeutet für Kreuzfahrt-Passagiere: Landgänge sind dort bald zumeist nur noch mit Booster-Impfung möglich. Für Passagiere ab 65 Jahren tritt das bereits zum 15. Dezember 2021 in Kraft, für jüngere ab 18 Jahren dann zum 15. Januar 2022.

Als vollständig geimpft gelten in Frankreich ab diesen Terminen nur noch Personen, die eine Booster-Impfung nachweisen können, die mindestens 14 Tage zurückliegt. Ersatzweise wäre ein Landgang wohl auch mit einem frischen Coronatest möglich, weniger als 48 Stunden alt. Das käme für alle nicht, ein- oder zweimal geimpfte Passagiere in Betracht. Ob die betroffenen Reedereien entsprechende Tests an Bord durchführen, ist nicht immer klar.

Betroffen sind von der neuen Impf-Vorschrift in Frankreich MSC Cruises (MSC Magnifica) und AIDA Cruise (AIDAprima) mit ihren Westeuropa-Metropolen-Kreuzfahrten. Ebenso beeinträchtigt sind Kreuzfahrten im westlichen Mittelmeer mit Hafenstopps in Marseille, etwa Reisen der MSC Grandiosa, MSC Fantasia, Costa Luminosa und AIDAblu.

Besonders problematisch ist diese Situation für MSC Cruises und Costa, weil die beiden Reedereien Marseille auch als Ein- und Ausschiffungshafen für französische Kunden nutzt und diesen Hafenstopp daher nicht ohne weiteres in ein anderes Land verlegen oder ausfallen

lassen kann. Ein- und Ausschiffung ist zwar möglich, jedoch keine Landgänge für die übrigen Passagiere, wenn sie noch nicht über eine Booster-Impfung verfügen.

Update: MSC Cruises hat nun die Kreuzfahrten der MSC Magnifica bis einschließlich 15. Januar 2022 abgesagt, nachdem zusätzlich in den Niederlanden ein harter Lockdown bis 14. Januar 2022 beschlossen worden ist.

AIDA Cruises schreibt auf ihre Website, dass Landgänge in Frankreich ab den genannten Stichtagen nur noch mit Booster-Impfung möglich sein werden. Costa wird weiterhin Landgänge nach dem bisherigen Bubble-Konzept durchführen, wohl auch mit Tests an Bord, soweit nötig.

Weiterer Rückschlag für Westeuropa-Kreuzfahrten

Neben den verschärften Regelungen in Frankreich gibt es aktuell außerdem ein faktisches Landgangverbot in Großbritannien. Die dortigen Coronatest- und Quarantänevorschriften lassen Landgänge nicht zu.

AIDA hat daher vorläufig die Fahrroute der AIDAprima geändert und Southampton durch Cherbourg ersetzt hat. Nun sind aber auch die Landgänge in Cherbourg sowie beim regulären Hafenstopp in Le Havre für all diejenigen Passagiere bald nicht mehr möglich, die noch keine dritte Corona-Impfung erhalten haben.

Für die MSC Magnifica ist die Neuregelung in Frankreich ein weiterer Rückschlag. Denn anders als AIDA Cruises führt MSC Cruises sowohl in Southampton als auch in Le Havre Ein- und Ausschiffungen durch. Selbiges ist zwar auch nach den neuen Regeln möglich, nicht aber Landgänge für Passagiere, die in anderen Häfen zugestiegen sind und keine Booster-Impfung haben.

Das Ausweichen auf einen alternativen Hafen beispielsweise in Belgien oder in den Niederlanden ist daher für MSC Cruises mit der MSC Magnifica schwierig und wäre wahrscheinlich nur umsetzbar durch Kündigung der Reiseverträge mit Passagieren, die in diesen Häfen zusteigen wollten. Am Anlauf in Southampton hat MSC Cruises bislang trotz des dortigen Landgangverbots festgehalten. Ob MSC Cruises auch in Hinblick auf die französischen Häfen so verfahren wird, ist noch unklar.

Corona-Fälle vereiteln Reisepläne von 300 Passagieren der Mein Schiff 4 auf den Kanaren

19. Dezember 2021

Für rund 300 Passagiere geht ihre geplante Kanaren-Kreuzfahrt auf der Mein Schiff 4 frühzeitig zu Ende. Wegen einiger positiver Corona-Fälle an Bord schickt TUI Cruises am Ende der Reise auch diejenigen Passagiere nach Hause, die eigentlich eine weitere Woche an Bord gebucht hatten.

TUI Cruises spricht von „vereinzelten Fällen von Covid-19“, die auf der Mein Schiff 4 auf der am 19. Dezember 2021 zu Ende gehenden Kreuzfahrt zwischen den Kanarischen Inseln festgestellt worden seien. Laut Nachrichtenagentur DPA seien zunächst vier positive Fälle aufgetreten, bei weiteren Tests aller rund 1.600 Passagiere hätten sich dann einige weitere Fälle gezeigt.

Als Reaktion auf die positiven Coronafälle an Bord der Mein Schiff 4 hat TUI Cruises entschieden, die Passagiere der zu Ende gehenden Kreuzfahrt strikt von den neu ankommenden Passagieren für die nächste Reise zu trennen. Das bedeutet für rund 300 Passagiere, die beide Kreuzfahrten hintereinander gebucht hatten, dass sie die zweite Reise nicht antreten dürfen und frühzeitig nach Hause reisen müssen. Die Rückreise werde, so TUI Cruises, von der Reederei organisiert.

Die positiv getesteten Passagiere sowie direkte Kontaktpersonen seien den Protokollen der Reederei und Vorschriften der Behörden in Gran Canaria bereits an Bord isoliert und später in Quarantänehotels auf Gran Canaria untergebracht worden. Die übrigen, negativ getesteten Passagiere der Mein Schiff 4 fliegen am 19. Dezember 2021 nach Hause, 1.300 von ihnen zu den regulär geplanten Zeiten, 300 aufgrund der Regelung für die nachfolgende Reise vorzeitig.

Die Mein Schiff 4 ist eines der letzten Kreuzfahrtschiffe, die aktuell noch ohne Impfpflicht unterwegs ist. Stattdessen gilt 3G: geimpft, genesen oder getestet. Allerdings, so TUI Cruises, seien rund 95 Prozent der erwachsenen Passagiere ohnehin geimpft. Ab 23. Februar 2022 gilt auch auf der Mein Schiff 4 das Konzept „2G plus“ für alle Passagiere ab einem Alter von zwölf Jahren, also geimpft oder genesen plus Test für alle Passagiere.

Strengere Corona-Regeln und Einschränkungen in der Kreuzfahrt wegen Omikron-Variante

24. Dezember 2021

Kreuzfahrt kehrt zu strikteren Corona-Regeln zurück, während sich die Meldungen über positive Corona-Fälle an Bord von Schiffen häufen. In den USA macht die Omikron-Virusvariante an Land bereits rund drei Viertel der Neuinfektionen mit Covid-19 aus. In Großbritannien schießen die Infektionszahlen wegen Omikron in die Höhe. Ein Überblick zur aktuellen Lage in der Kreuzfahrt vor Weihnachten 2021.

In unserem Beitrag „Omikron-Virusvariante macht Kreuzfahrten wieder komplizierter“ haben wir bereits Aspekte wie Corona-Versicherungen für Kreuzfahrten, die unkalkulierbare Situation für Ungeimpfte, Verfügbarkeit von Corona-Tests im Ausland und weitere Aspekte angesprochen, die bei Aufkommen der Omikron-Variante an Bedeutung gewinnen. Nun, drei Wochen später, zeichnen sich immer deutlichere, konkrete Veränderungen in der Kreuzfahrt ab, die mit der neuen Virusvariante zusammenhängen.

Strengere Corona-Regeln für Kreuzfahrt-Passagiere und Crew

Kreuzfahrt-Passagiere müssen aktuell und für die kommenden Monate mit strengeren Corona-Regeln an Bord rechnen. Wir verzichten an dieser Stelle auf eine detaillierte Liste der neuen Regeln, weil sich die Situation ohnehin täglich ändert und empfehlen, für die jeweilige Kreuzfahrt die dann aktuellen Informationen der jeweiligen Reederei zu studieren.

Wer keine unangenehme Überraschung erleben will, sollte aber allgemein davon ausgehen, dass die Maskenpflicht streng gehandhabt wird und viele kleine, zusätzliche Maßnahmen greifen. So wird beispielsweise oft das Rauchen in Innenräumen – also insbesondere in Spielkasinos – vorübergehend nicht gestattet sein, weil auch dort die strikte Maskenpflicht für Innenräume gilt.

Ein **vollständiger Impfschutz** wird ohnehin bereits auf fast allen Kreuzfahrtschiffen erwartet (siehe unsere Übersicht „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“). Die Ausnahmen von dieser Impfpflicht könnten aber weniger werden. Und wahrscheinlich werden bald auch erste Reedereien die Definition für „vollständig geimpft“ ändern und eine Booster-Impfung verlangen. Carnival Cruise Line spricht derzeit bereits die dringende Empfehlung aus, sich vor der Kreuzfahrt boostern zu lassen. Frankreich lässt faktisch keine Landgänge mehr für lediglich zweifach Geimpfte zu.

Rauchverbot im Spielkasino gilt beispielsweise an Bord der Schiffe von Carnival Cruise Line bis 31. Januar, bei Holland America Line und Princess Cruises bis 31. März 2022, bei Royal Caribbean International vorerst unbefristet. Bei Princess Cruises ist rauchen nun auch in der Zigarren-Lounge vorerst bis 31. März 2022 nicht erlaubt.

Eine konsequente **Maskenpflicht für Innenräume** kehrt auch in den USA wieder zurück: Carnival Cruise Line, Royal Caribbean und Norwegian verlangen Maske in Innenräumen ohne Ausnahmen. Die Reedereien hatten in den USA und in der Karibik unterschiedliche Masken-Regelungen mit teils weitreichenden Ausnahmen, beispielsweise bei Royal Caribbean International in bestimmten, ausschließlich für geimpfte Passagiere zugänglichen Bereichen.

Royal Caribbean befristet die Maskenpflicht vorerst bis 5. Januar 2022 und will die Situation dann neu bewerten. Carnival Cruise Line will die Maskenpflicht auf jeden Fall bis mindestens Ende Januar 2022 beibehalten.

Royal Caribbean International akzeptiert derzeit **keine Neubuchungen mehr für Kreuzfahrten bis Mitte Januar 2022**. Eigentlich wollte die Reedereien – wie viele andere auch – die Auslastung der Schiffe nach und nach wieder steigern. Angesichts der Omikron-Unsicherheiten ist RCI hier nun erst einmal wieder vorsichtiger und friert die Passagierauslastung der Schiffe erst einmal ein.

Die weitreichendsten Verschärfungen nimmt – wie auch bisher schon – Norwegian Cruise Line Holdings vor. Bislang verlangte die US-Reederei auf den Schiffen der drei Kreuzfahrt-Marken Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises überhaupt keine Maske, da sie mit 100 Prozent Impfpflicht für ausnahmslos alle Passagiere fahren. Nun gilt auch hier eine strikte Maskenpflicht insbesondere in Innenräumen.

Norwegian **verlängert auch die bei der Einschiffung im Terminal durchgeführten Antigentests** bis vorerst 31. Januar 2022. Eigentlich sollten die ab 17. Januar abgeschafft werden und Passagiere hätten dann lediglich einen 48 (US-Abfahrten) beziehungsweise 72 Stunden (internationale Abfahrten) alten Corona-Test zur Einschiffung mitbringen müssen.

Laut Crew-Center.com verpflichten die drei Marken von NCLH ihre **Crew-Mitglieder auch zur Booster-Impfung**. Die entsprechende Impfaktion soll bis zum 30. April 2022 abgeschlossen sein. Aber auch andere Kreuzfahrt-Reedereien haben ebenfalls bereits mit Booster-Impfungen für ihre Crew begonnen.

Meldungen über Covid-19-Fälle auf Kreuzfahrtschiffen häufen sich

Die hohen Ansteckungszahlen mit der Delta-Variante an Land, aber vor allem die neue Omikron-Variante von Sars-Cov-2 verschonen auch Kreuzfahrtschiffe nicht. Eine verlässliche Statistik, ob inzwischen tatsächlich mehr positive Corona-Fälle auf Kreuzfahrtschiffen auftreten, gibt zwar es nicht.

Anhaltspunkte liefert aber die Website der US-Gesundheitsbehörde CDC, die abhängig von der Zahl der gemeldete, positiven Testergebnisse einen Farbcode für Kreuzfahrtschiffe vergibt und bei höheren Zahlen auch eine Untersuchung der jeweiligen Situation einleitet.

Jedenfalls aber reagieren Öffentlichkeit und Medien wieder sensibler auf dieses Thema. Die Meldungen über Covid-19-Fälle an Bord von Kreuzfahrtschiffen häuften sich in den vergangenen zwei Wochen: etwas mehr als 50 auf der Odyssey of the Seas (fast ausschließlich Crew-Mitglieder), 17 Fälle auf der Norwegian Breakaway, 28 positive Fälle auf der MSC Seashore, zehn Fälle auf der Queen Mary 2 in New York nach der Atlantiküberquerung, eine nicht näher bezeichnete, aber wohl niedrige Zahl an Covid-19-Positiven auf der Mein Schiff 4 auf den Kanaren – um ein paar Beispiele zu nennen.

Einschätzung von Corona-Fällen an Bord

Wichtig bei der Beurteilung der Fälle bleibt die – allerdings aufgrund der öffentlich zugänglichen Informationen kaum zu beantwortende – Frage, ob an Bord Ansteckungen stattgefunden haben oder lediglich Passagiere positiv auf Corona getestet wurden, die sich bereits kurz vor der Reise angesteckt haben und daher die Tests vor oder bei der Einschiffung noch nicht angeschlagen sind.

Fänden Ansteckungen an Bord statt, würde das schärfere Corona-Regeln an Bord erfordern. Würden lediglich bereits vorher infizierte Passagiere positiv getestet, wäre das eher ein Beleg dafür, dass die Schutzmaßnahmen an Bord funktionieren und trotz infizierter Passagiere an Bord keine Ansteckungen stattfinden.

Michael Bayley, CEO von Royal Caribbean International, relativiert die aktuellen Zahlen in einem Statusbericht auf Facebook: „Wir beobachten einen Anstieg der Positivraten, wobei einige Schiffe derzeit nahe bei 1 Prozent liegen (bitte beachten Sie, dass die Positivrate in Florida an Land bei 5 Prozent liegt). Vor kurzem stand die Symphony of the Seas im Rampenlicht der Medien, weil 48 positive Fälle (hauptsächlich Gäste) gemeldet wurden, was weniger als 1 Prozent der Personen an Bord entspricht.“ Er kommentiert außerdem: „Mehr als 98 Prozent der positiven Fälle treten bei vollständig geimpften Personen auf, und mehr als 99 Prozent sind asymptomatisch oder weisen sehr milde Symptome auf. Sie sind oft überraschen, dass sie überhaupt positiv sind.“

Reisebeschränkungen machen Kreuzfahrten schwierig

Einzelne Kreuzfahrten oder Fahrtrouten ganz infrage stellen könnten weiter verschärfte Reiseregeln, wie es in Europa teils bereits zu beobachten ist. Auf diesen Aspekt haben wir bereits im Beitrag „Komplizierte Reisebeschränkungen: So kommen Sie zuverlässiger ans Reiseziel – und wieder zurück“ einen genaueren Blick geworfen. Nun zeigen sich auch hier bereits konkretere Auswirkungen.

MSC Cruises beispielsweise hat die Kreuzfahrten der MSC Magnifica bis vorerst 15. Januar 2022 abgesagt. Denn auf der Fahrtroute liegen unter anderem Großbritannien und die Niederlande. Landgänge sind in Großbritannien aufgrund der Test- und Quarantänevorschriften dort nicht möglich, die Niederlande befindet sich bis Mitte Januar in einem relativ harten Lockdown.

In vielen europäischen Ländern, so auch in Deutschland, gilt Großbritannien als Virusvariantengebiet, sodass selbst Geimpfte nach ihrer Rückkehr ins Heimatland erst einmal in Quarantäne gehen müssten.

Griechenland und Portugal verlangen bei der Einreise inzwischen wieder einen Corona-Test, Malta lässt Genesene mit nur einer Impfdosis nicht ohne PCR-Test und Quarantäne ins Land. Weitere, ähnliche Regelungen in anderen Ländern sind zu erwarten.

Ausfallende Hafenstopps und abgesagte Reisen

Auch die Unwägbarkeiten während einer Kreuzfahrt werden wieder mehr. So musste Carnival Cruise Line beispielsweise einen Hafenstopp der Carnival Panorama in Cabo San Lucas in Mexiko absagen, nachdem die mexikanischen Behörden offenbar Landgänge untersagt hatten, weil einzelne Fälle von Covid-19 an Bord aufgetreten waren. Curacao verweigert Landgänge für Passagiere der Odyssey of the Seas, die ebenfalls Covid-19-Fälle an Bord gemeldet hatte. In Curacao gilt offenbar eine Grenze von 1 Prozent infizierter Menschen an Bord, oberhalb derer Landgänge verweigert werden, der Wert auf der Odyssey of the Seas lag bei 1,1 Prozent..

Und auch Kreuzfahrt-Absagen kommen wieder häufiger vor. So hat AIDA Cruises beispielsweise den Neustart der AIDAvita am 19. Februar 2022 auf offenbar 31. März 2022 verschoben und die 26tägige „Große Winterpause Kanaren“-Reise abgesagt.

Color Line stellt den Fährbetrieb der Color Magic und Color Fantasy zwischen Kiel und Oslo aufgrund von Auflagen der norwegischen Regierung ein, die laut Reederei einen wirtschaftlichen Betrieb der beiden Schiffe unmöglich macht: die Color Magic ab 29. Dezember 2021, die Color Fantasy am 10. Januar 2022.

Pflicht zur Booster-Impfung für einzelne Kreuzfahrten von Cunard und P&O Cruises

27. Dezember 2021

Cunard Line und P&O Cruises sind die ersten Kreuzfahrt-Reedereien, die eine teilweise Pflicht zur Booster-Impfung einführen. Dies gilt für bestimmte, besonders lange Kreuzfahrten

im Januar/Februar 2022. Saga Cruises verlangt die Booster-Impfung indes bereits für alle Kreuzfahrten.

Die Impfpflicht-Regeln von Cunard Line und P&O Cruises auf den Reederei-Websites wurden bislang nicht geändert. Passagiere von zwei sehr langen Karibik-Reisen ab und bis Southampton wurden jedoch benachrichtigt, dass für ihre spezifische Reise zusätzlich eine Booster-Impfung notwendig ist. Das deutet darauf hin, dass eine Booster-Pflicht für die übrigen Kreuzfahrten von Cunard Line und P&O Cruises offenbar nicht geplant ist.

Betroffen sind von der verschärften Impfpflicht zunächst nur die 28-Nächte-Kreuzfahrt der Queen Mary 2 von Cunard Line in die Karibik ab 14. Januar 2022 sowie die 35-Nächte-Kreuzfahrt der Ventura von P&O Cruises ebenfalls in die Karibik ab 3. Januar 2022, jeweils von und bis Southampton.

Teilnahmevoraussetzung für diese Kreuzfahrten ist laut einer gleichlautenden Mitteilung der beiden zu Carnival Corp. gehörenden Reedereien an die Passagiere eine vollständige Zweifach-Impfung plus Auffrischungsimpfung („Booster“).

Auch die Kombination aus einer Einmaldosis Johnson&Johnson- beziehungsweise Janssen-Impfstoff plus einer zweiten Impfung beispielsweise mit einem mRNA-Impfstoff akzeptieren Cunard Line und P&O Cruises als „vollständig geimpft“ und gleichwertig mit einer Dreifach-Impfung im Sinne der neuen Booster-Regelung.

Die Auffrischungsimpfung muss mindestens sieben Tage vor Antritt der Reise erfolgt sein.

Die neue Impfpflicht mit Booster gilt bei den genannten Reisen für alle Passagiere unabhängig von ihrem Alter. Die Reedereien begründen das mit den unterschiedlichen und teils sehr strengen Anforderungen der Behörden in den angelaufenen Ländern sowie dem erhöhten Infektionsrisiko mit der Omikron-Variante des Sars-Cov-2-Virus, das unter anderem in Großbritannien derzeit für enorme Ansteckungszahlen sorgt.

Cunard Line und P&O Cruises bietet Passagieren, welche die neuen Bedingungen nicht erfüllen können, eine kostenfreie Umbuchung oder die Erstattung des Reisepreises an.

Saga Cruises hat die Covid-19-Maßnahmen bereits so weit verschärft, dass die Booster-Impfung für alle Reisen verbindlich ist. Allerdings sind die Regeln auf der Saga-Website derzeit so unpräzise formuliert, dass nicht ganz klar ist, ob der Booster bereits jetzt oder erst ab Februar 2022 gilt. Die britische Reederei konzentriert sich auf eine eher ältere Zielgruppe und lässt nur Buchungen für Personen ab einem Alter von 50 Jahren zu.

Meinung: Schon wieder dieser „schwimmende Petrischalen“-Unsinn?

29. Dezember 2021

Vermehrte Meldungen über Corona-Infizierte auf Kreuzfahrtschiffen, in Häfen abgewiesene Schiffe, wegen Covid-19 abgebrochene Reisen: Die Medien vor allem in den USA und

Großbritannien sind wieder voll mit Negativ-Meldungen über die Kreuzfahrt. Verfällt die Medienwelt wirklich wieder in die planlose Hysterie der Anfangszeit der Pandemie, obwohl wir es inzwischen doch besser wissen sollten? Meine Meinung dazu ...

Es geht leider schon wieder los: Kaum wird die Infektionslage unübersichtlicher und steigt in den USA die Angst vor Omikron, sucht man Pseudo-Schuldige oder Blitzableiter. Als Opfer für so etwas ist die Kreuzfahrt immer willkommen.

Ich will nichts schönreden: Omikron stellt nicht nur für die Gesellschaft, sondern natürlich auch für die Kreuzfahrt eine große Herausforderung dar. Es ist keineswegs ausgemacht, dass „weiter so“ mit verschärften Hygiene-Regeln funktionieren wird. Und Sars-Cov-2 hat uns schon einige unangenehme Überraschungen beschert. Deshalb mit aller Vorsicht: Das hier Gesagte gilt mit aktuellem Kenntnisstand am 29. Dezember 2021 ...

Aber anders als in der Anfangsphase der Pandemie wissen wir viel mehr über das Virus und seine Ausbreitung. Wir haben doppelte und dreifache Impfungen, Testmöglichkeiten, bald sogar Medikamente gegen Covid-19. Und es verfestigt sich die Annahme der Wissenschaft, dass Omikron weniger schwer verläuft. Und immerhin gilt jetzt endlich auch in den USA wieder eine Maskenpflicht in den Innenräumen der Schiffe.

Politiker-Profilierung auf Kosten der Kreuzfahrt

Doch kaum fallen jetzt mehr positive Fälle auf Kreuzfahrtschiffen auf, stellen einige Politiker und Medien in den USA die Kreuzfahrt schon wieder insgesamt infrage, fordern gar die Stilllegung der Schiffe.

Der US-Senator und notorische Kreuzfahrt-Hasser Richard Blumenthal packt schon wieder die Mär von den schwimmenden Petrischalen aus.

Mein kanadischer Kollege Aaron Saunders bringt es bei Twitter auf den Punkt:

„An diejenigen, die über Kreuzfahrtschiffe schimpfen: Schiffe haben Impfpflichten. Testprotokolle. Masken-Regelungen und HEPA-filternde Klimaanlage. Im Vergleich dazu ist der Inlandsreiseverkehr in den USA der Wilde Westen. Flugpersonal kann jetzt sogar schon fünf Tage nach der Covid-Erkrankung zur Arbeit zurückkehren.“ (Anm.: ohne erneuten Test)

Blick auf die Realität statt auf Traumwelten

Ich habe oben bewusst formuliert „fallen mehr positive Fälle auf“, denn positive Covid-19-Testergebnisse gab es schon vor Omikron auf Kreuzfahrtschiffen regelmäßig. Nur rückt das jetzt wieder stärker in den Fokus der Medien, sodass es wirkt, als sei das etwas Neues. Und dabei schwingt immer diese Traumwelt-Vorstellung mit, Kreuzfahrten könnten auf wundersame Weise mit null Covid-19 funktionieren, wenn es der Rest der Welt nicht kann.

Positivfälle sind unvermeidlich und nicht überraschend, wenn die Corona-Zahlen an Land hoch sind. Statistisch bedingt rutschen eben trotz Test vor oder bei der Einschiffung einige Infizierte durch, wenn sie sich erst kurz vor der Reise anstecken. Die Zahlen sind auf den Schiffen jedoch deutlich niedriger als an Land.

Nicht erkannte Fälle sind bis zu einem gewissen Grad auch unproblematisch, solange an Bord kein größeres Ansteckungsgeschehen stattfindet. Es bedeute sogar, dass die Infektionsschutzmaßnahmen an Bord funktionieren und sich niemand neu ansteckt, obwohl der eine oder andere positiv ist.

Die aktuelle Situation ist freilich etwas anders gelagert. Anders als bisher (soweit bekannt), beziehen sich die positiven Fälle nun besonders auf Crew-Mitglieder. Das ist insofern problematisch, als Crew nicht am Ende der Kreuzfahrt absteigt, sodass Infektionsketten an Bord wahrscheinlicher werden.

Wahrscheinlich finden inzwischen wegen Omikron auch Ansteckungen an Bord zwischen Passagieren statt, auch wenn das anhand der bekannten Daten nicht genau zuzuordnen ist. Immerhin bezieht die US-Seuchenschutzbehörde bei ihren Berechnungen auch Fälle mit ein, die bis fünf Tage nach der Ausschiffung gemeldet werden. Sie differenziert aber in ihrer Farb-Klassifizierung der Schiffe nicht nach Ansteckung an Bord und bereits mitgebrachter Infektion.

Unabhängig davon ist ein genauerer Blick nötig, bevor man die Kreuzfahrt vorschnell verdammt. Denn die Details bedeuten einen großen Unterschied.

Wie ernst ist die Lage in der Kreuzfahrt also wirklich?

In beziehe mich in meiner Argumentation auf die US-Behörde CDC, weil dort, anders als in Deutschland und Europa, viele Daten zu dem Thema öffentlich zugänglich sind. Berücksichtigen sollte man bei der Bewertung, dass beispielsweise die Maskenregelungen in den USA deutlich lockerer gehandhabt werden als hierzulande – die Zahlen also nur begrenzt repräsentativ sein dürften für die Situation in Europa.

Fakt 1: Die CDC stuft ein Kreuzfahrtschiff bereits als „Gelb“ ein, wenn 0,1 Prozent der Passagier oder auch nur ein einziges Crew-Mitglied positiv getestet wird. „Gelb“ bedeutet: Die CDC leitet eine Untersuchung der näheren Umstände ein. 0,1 Prozent bedeutet aber: Selbst auf den größten Kreuzfahrtschiffen wie der Oasis-Class von Royal Caribbean reichen schon etwa sechs positive Testergebnisse für diese Einstufung bei einer aktuell vermuteten Passagierauslastung von 80 Prozent, also um die 5.200 Passagiere.

Deshalb sind aktuell auch die meisten Schiffe als „Gelb“ eingestuft. Nur sagt das nichts darüber aus, ob die Situation in irgendeiner Weise bedenklich ist.

Selbst auf der Symphony of the Seas, bei der RCIs CEO Michael Bayley vergangene Woche einräumte, dass etwa 48 Personen an Bord (weniger als ein Prozent) positiv getestet worden seien (laut Bayley 99 Prozent mit asymptomatischem Verlauf), ist das nur ein Fünftel der Zahlen, die man derzeit in Florida an Land beobachtet – und die meisten Passagiere des Schiffs stammen aus Florida.

Wo ist das Problem? Wo ist das Drama, das die Medien daraus machen? Wo sind stattdessen die Forderungen, sich die Kreuzfahrt zum Beispiel zu nehmen und an Land entsprechend strenge Infektionsschutzmaßnahmen umzusetzen, um dort auf ebenso niedrige Zahlen zu kommen wie an Bord?

Fakt 2: Es ist (zumindest bislang) nur eine Handvoll Kreuzfahrtschiffe, auf denen die Situation über das Neu-Normale und zu Erwartende hinausgeht. Die US-Medien stellen

diese wenigen Schiffe in den Fokus und projizieren die Aussagen auf die gesamte Kreuzfahrt. Zur Einordnung ein paar aktuelle Zahlenbeispiele:

- **Queen Mary 2:** 1.473 Passagiere an Bord, zehn positive Fälle am 21. Dezember nach Transatlantik-Reise in New York ausgeschifft; während folgender Karibik-Reise angeblich 17 Passagiere und über 60 Crew-Mitglieder positiv getestet, Schiff läuft auf der Rückreise von Barbados nach Southampton New York nicht mehr an.
- **MSC Seashore:** 4.714 Passagiere an Bord vor Weihnachten, MSC bestätigte 28 positive Fälle; 30 Crew-Mitglieder sollen in Miami in Quarantäne-Hotels untergebracht worden sein. Eine unbestimmte Zahl positiver Fälle gibt es offenbar auch auf der aktuellen Reise, neben betroffenen Passagieren sind angeblich 170 Crew-Mitglieder in Isolation (positiv Getestete sowie Kontaktpersonen); Bahamas haben den Hafenstopp auf der Privatinsel Ocean Cay verweigert.
- **Odyssey of the Seas:** 3.587 Passagiere und 1.599 Crew-Mitglieder; 55 Personen der am 26. Dezember zu Ende gegangenen Kreuzfahrt sollen positiv getestet worden sein, Aruba und Curacao hatten die Hafenstopps dort verweigert.

93 Schiffe sind aktuell innerhalb des Kontroll- und Einflussbereichs der CDC, sieben davon grün, also komplett Corona-frei, der Rest „Gelb“, also oberhalb der 0,1-Prozent-Schwelle.

Einige davon liegen auch knapp oberhalb der Schwelle von einem Prozent der Personen an Bord, also inklusive Crew. Diese Zahl ist auf einigen Karibik-Inseln relevant, weil der Hafenanlauf dort dann verweigert wird. Das ist, nebenbei bemerkt, wohl auch einer von mehreren Gründen, warum Reedereien positiv getestete Crew-Mitglieder in der Karibik auf andere Schiffe transferieren, die noch nicht im Passagierbetrieb sind, um sie so aus dieser Statistik zu nehmen.

Also: Wegen einer Handvoll Schiffe, die etwas mehr Fälle haben, aber immer noch weniger als im Vergleich zu an Land, gibt es diese ganze Aufregung? Diese Empörung? Den Petrischalen-Unsinn?

Die Lage ist schwierig, keine Frage. Vielleicht erfordert der Umgang mit Omikron vorübergehend zusätzliche Maßnahmen auf den Schiffen. Angesichts der zunehmenden Restriktionen etwa auf vielen karibischen Inseln vielleicht erst einmal die Rückkehr zu „Bubble“-Ausflügen statt individueller Landgänge. Vielleicht muss die eine oder andere Reise abgebrochen oder abgesagt werden, weil die besonderen Umstände es im Einzelfall erfordern. Vielleicht ist ein sehr konsequentes Durchsetzen der Maskenpflicht nötig statt des vor allem in den USA praktizierten Laissez-faire. Aber all das wäre mehr, als fast überall an Land geschieht. Und der Begriff „schwimmende Petrischalen“ gehört ein für allemal auf den Müll.

Reedereien kritisieren neue Kreuzfahrt-Reisewarnung der US-Gesundheitsbehörde CDC

31. Dezember 2021

Die US-Gesundheitsbehörde CDC hat Kreuzfahrten in die höchste Reisewarnstufe 4 hochgestuft und warnt in den USA auch Geimpfte vor Seereisen. Covid-19-Fälle seien in den vergangenen Wochen sehr deutlich angestiegen. Kreuzfahrt-Reedereien üben deutliche Kritik an der CDC für diesen Schritt.

Die US-Bundesbehörde führt in einer Begründung für die Hochstufung der Kreuzfahrt in ihren Reisewarnungen an, dass man in den ersten zwei Wochen im vom 30. November bis 14. Dezember lediglich 162 positive Covid-19-Fälle an Bord der rund 90 Kreuzfahrtschiffe im Einflussbereich der Behörde festgestellt habe, zwischen 15. und 29. Dezember dann aber bereits 5.013.

In der gleichen Zeit stiegen allerdings auch die Infektionszahlen an Land in den USA rasant an. Für Florida weisen die Daten der CDC 31.392 neue Fälle für 30. November bis 14. Dezember aus. In den folgenden beiden Wochen von 15. bis 29. Dezember waren es 366.428. Zugleich reduzierten sich die Todesfälle übrigens von 328 auf 126.

In der zweiten Zwei-Wochen-Periode lagen die Infektionszahlen in Florida also gut elfmal so hoch wie noch in den zwei Wochen davor. Auf den Kreuzfahrtschiffen haben sich die Zahlen dagegen verdreißigfacht, der Anstieg war also dreimal so hoch wie an Land.

Bei 21,7 Millionen Einwohner Floridas hätten sich demnach in der ersten Zwei-Wochen-Periode 0,145 Prozent der Bevölkerung neu infiziert, in der zweiten Periode 1,67 Prozent. Sinnvolle Vergleichszahlen für die Kreuzfahrt gibt es mangels verlässlicher Datenbasis nicht. Royal-Caribbean-CEO Michel Bayley nannte vor Weihnachten auf Facebook eine – allerdings nicht unabhängig verifizierbare – Relation von nur einem Fünftel der Zahlen auf den RCI-Schiffen im Vergleich zu den Zahlen in Florida an Land und erklärte das mit der weitgehenden Impfpflicht und strengen Infektionsschutzmaßnahmen an Bord.

Deutliche Kritik aus der Kreuzfahrt-Branche

Die Branchenvereinigung Clia, in der nahezu alle Kreuzfahrt-Reedereien organisiert sind, kritisiert die CDC-Reisewarnung scharf. Bloomberg zitiert dazu eine E-Mail der Clia: Die CDC-Empfehlung sei „besonders irritierend“, da die Zahl der auf Schiffen festgestellten Fälle „nur eine sehr kleine Minderheit der Gesamtpersonenzahl an Bord ausmacht – viel weniger als an Land.“ Und: „Keine Umgebung kann gegen dieses Virus immun sein.“

Schwierige Datenlage, unvollständige Statistiken

Allerdings sind die genannten Zahlen auch an Land nur ein Teil der Realität. Denn die tatsächliche Zahl der Neuinfektionen dürften deutlich höher liegen. Seit Omikron in den USA die deutlich dominierende Virus-Variante ist, kommen dort in großem Umfang Antigen-Selbsttests zum Einsatz, sodass ein großer Teil der Infektionen in den offiziellen Statistiken nicht auftaucht. Es wird bereits diskutiert, die gemeldeten Fälle nicht mehr für Statistiken heranzuziehen, sondern stattdessen auf ein System zu wechseln, das schon bei Influenza-Zahlen zu Einsatz kommt und auf Hochrechnungen basiert.

Zugleich sind aber auch die bekannten Zahlen zu Kreuzfahrtschiffen mutmaßlich verzerrt. Zwar werden positive Fälle unter den Crew-Mitgliedern vollständig erfasst, da Crew regelmäßig getestet wird und positive Ergebnisse an die CDC gemeldet werden müssen.

Passagiere werden dagegen vor der Ausschiffung in den USA zumeist nicht getestet. Positive, symptomfreie Fälle bleiben dabei also mutmaßlich unerkannt.

Maßnahmen der CDC bei positiven Fällen auf Kreuzfahrtschiffen

Die CDC stuft in einem Risikobewertungssystem Kreuzfahrtschiffe bereits ab einer Infektionsrate von über 0,1 Prozent in die zweithöchste Farbcodierungsstufe „gelb“ ein. Nahezu alle aktiven Schiffe im Einflussbereich der CDC sind derzeit „gelb“.

Auffällig ist trotz der neuen Reisewarnung vor Kreuzfahrten auch für Geimpfte einerseits, dass die CDC nicht zwischen zweifach Geimpften und geboosterten Personen unterscheidet, wohingegen beispielsweise die Inseln Maui im US-Bundesstaat Hawaii hier bereits eine Unterscheidung vornimmt und nur noch geboosterte Personen als vollständig geimpft ansieht. In Europa kommt diese Unterscheidung inzwischen bereits häufiger zum Einsatz.

Andererseits hat die CDC bislang noch kein Kreuzfahrtschiff als „rot“ eingestuft, obwohl einzelne Schiffe deutlich höhere Positiv-Zahlen melden als andere. „Rot“ wird verhängt, wenn nachhaltig Infektionen an Bord stattfinden oder das Bordhospital überlastet ist. Diese Farbstufe bedeutet keine automatische Stilllegung eines Schiffs, zieht aber teils strenge, zusätzliche Schutzmaßnahmen nach sich.

Da weder CDC noch zumeist die Reedereien konkrete Zahlen veröffentlichen, ist eine Einschätzung hier aber schwierig. Auf der MSC Seashore beispielsweise standen bei der am 30. Dezember zu Ende gegangenen Karibik-Reise gerüchteweise mindestens 170 Crewmitglieder unter Quarantäne (positiv oder Kontaktpersonen), möglicherweise auch deutlich mehr. Das Schiff könnte CDC-Maßnahmen entgangen sein, weil die darauffolgende Reise ohnehin mit deutlich reduzierter Passagierauslastung (angeblich rund 1.100) begann – aber das ist nur spekuliert.

Viel positiv getestete Crew schafft auf einigen Schiffen neue Herausforderungen

Auffällig an den aktuell kolportierten Positivzahlen ist, dass – anders als in den Wochen und Monaten davor – in größerem Umfang Crew-Mitglieder betroffen sind. Der Mangel an Daten zu positiven Fällen bei Passagieren wurde bereits als relativierender Faktor genannt.

Die absoluten Infektionszahlen bei der Crew bedeuten für die Reedereien aber jedenfalls neue Herausforderungen, soweit eine größere Zahl an Crew oder wenn Mitarbeiter auf essenziellen Positionen betroffen sind. Die Queen Mary 2 beispielsweise musste ihre aktuelle Karibik-Reise abbrechen und liegt derzeit vor Barbados auf Reede, um auf essenzielle Ersatz-Crew zu warten, die eingeflogen werden muss, bevor das Schiff ohne den eigentlich geplanten Zwischenstopp in New York direkt nach Southampton zurückkehrt.

Auch die Europa 2 von Hapag-Lloyd Cruises hat die am 18. Dezember begonnene Kreuzfahrt von Dubai nach Mauritius abgebrochen und ist nach Dubai zurückgekehrt. Wie viele Positivfälle es an Bord gibt, will die Reederei nicht sagen. Gerüchte sprechen von einer erheblichen Zahl von Crew-Mitgliedern. In einem Statement räumt die Reederei ein, dass „der Service an Bord für die Gäste spürbar eingeschränkt“ sei. Das Schiff mit 280 Passagieren und 380 Besatzungsmitgliedern kam am 30. Dezember wieder in Dubai an.

Die AIDAnova konnte ihre Silvester-Kreuzfahrt am 29. Dezember von Lissabon unter anderem mit einem Stopp in Funchal für das dortige Feuerwerk nicht pünktlich beginnen. Offenbar fehlte aufgrund positiver Coronatests und damit einhergehender Isolation der Betroffenen und ihrer Kontaktpersonen essenzielle Crew. Über Neujahr lag das Schiff nach wie vor in Lissabon. An Bord sind 2.844 Passagiere und 1.353 Crewmitglieder, laut Hafenkapitän in Lissabon wurden insgesamt 52 Crew-Mitglieder der AIDAnova positiv getestet, die in Quarantänehotels an Land gebracht wurden.

Maßnahmen gegen Omikron-Variante: AIDA kehrt zu „Bubble“-Landausflügen zurück

2. Januar 2022 | zuletzt aktualisiert: 29. Januar 2022

AIDA Cruises verschärft die Corona-Regeln an Bord seiner Kreuzfahrtschiffe angesichts der Omikron-Variante. Insbesondere sind Landausflüge vorerst nur noch in der „Bubble“ und nicht mehr individuell möglich. Außerdem empfiehlt die Reederei das Tragen von FFP2-Masken in Innenbereichen und auf den Landausflügen.

Update 4. Februar 2022: Auch Phoenix Reisen schränkt Landgänge wieder auf "Bubble"-Ausflüge ein.

Update 29. Januar 2022: Ab 3. Februar 2022 gestattet AIDA Cruises wieder individuelle Landausflüge (soweit nicht durch Regelungen im jeweiligen Zielland eingeschränkt).

„Bubble“-Ausflüge hatten einen wesentlichen Beitrag zum Neustart der Kreuzfahrt seit Sommer 2020 geleistet: Landausflüge waren dabei begrenzt auf organisierte Gruppenausflüge mit minimalem oder keinem Kontakt zur lokalen Bevölkerung. Jetzt kehrt diese Form von Landausflügen bei AIDA Cruises mit Wirkung ab 2. Januar 2022 vorerst wieder zurück.

An Bord der AIDA-Kreuzfahrtschiffe könne es auch zu Einschränkungen beim Unterhaltungs- und Aktivitätsprogramm kommen, teilt AIDA mit, ohne dabei konkreter zu werden.

Kinderbetreuung im Kids Club werde aktuell nicht mehr angeboten. Es gebe aber weiterhin ein gewisses Familienprogramm sowie Eltern-Kind-Spielzeiten im Kids Club. Für Kinder im Alter von unter zwölf Jahren, die aktuell noch ungeimpft bei AIDA mitfahren dürfen, werden in der Kabine freiwillige Covid-19-Testkits zur Selbstkontrolle bereitgestellt. Für Passagiere ab zwölf Jahren gilt bereits eine Impfpflicht.

Außerdem empfiehlt AIDA seinen Passagieren ausdrücklich, in Innenbereichen, bei Ausflügen und bei der An- und Abreise höherwertige Masken wie beispielsweise FFP2 zu tragen, um sich vor einer potenziellen Omikron-Infektion zu schützen.

Zu verschärften Infektionsschutz-Maßnahmen für die Crew veröffentlicht AIDA Cruises keine Details. Unbestätigten Informationen zufolge wurde die Crew aber auf zumindest einem AIDA-Schiff angewiesen, sich für zehn Tage in eine Art „Working Quarantine“ zu begeben: deutlich Kontaktreduktion, Zugang zu öffentlichen Bereichen ausschließlich dienstlich,

Schließung von Freizeiteinrichtungen, FFP2-Masken-Pflicht, keine Landgänge und einige weitere Maßnahmen. Außerdem wird während der Zehn-Tage-Phase eine Serie von insgesamt drei PCR-Test für alle Crewmitglieder durchgeführt.

Zuletzt hatte AIDA Cruises am 2. Januar 2022 eine Reise der AIDAnova in Lissabon vorzeitig abgebrochen, nachdem offenbar eine größere Zahl an positiven Covid-19-Fällen hauptsächlich unter der Crew aufgetreten ist. Das Schiff hat den Hafen von Lissabon seit 29. Dezember 2021 nicht verlassen, die Passagiere werden am 3. Januar in Charter-Maschinen nach Hause geflogen.

Auch andere Reedereien kämpfen derzeit mit Folgen der Omikron-Variante und haben vereinzelt Reisen abgebrochen, etwa der Queen Mary 2, der Amera und der Europa 2 sowie auf der Mein Schiff 4 eine Anschlussreise für rund 300 Passagiere.

Omikron-Variante zwingt mehrere Kreuzfahrtschiffe zu Zwangspause

3. Januar 2022 | zuletzt aktualisiert: 14. Januar 2022

AIDA Cruises nimmt die AIDAnova für rund zwei Wochen aus dem Fahrplan, nachdem die aktuelle Reise in Lissabon wegen Covid-19-Fällen unter der Crew abgebrochen wurde. TUI Cruises hat eine Orient-Reise der Mein Schiff 6 abgebrochen und zwei Folge Reisen abgesagt. Auch weitere Reedereien haben einzelne Reisen abgebrochen. Insgesamt bereitet die Omikron-Variante des Sars-Cov-2-Virus der Kreuzfahrt große Probleme.

“.

Deutlich steigende Zahlen an positive Covid-19-Tests vor allem auch unter den Crew-Mitgliedern von Kreuzfahrtschiffen stellt die Kreuzfahrt vor neue Herausforderungen in der Pandemie. Bisherige Infektionsschutzmaßnahmen greifen gegen die Omikron-Variante nicht mehr so gut wie bei den bisherigen Virus-Varianten.

Auch wenn Coronafälle bei vollständig geimpfter Crew und – weit überwiegend geimpften und teils schon geboosterten – Passagieren ohne oder nur mit schwachen Symptomen verlaufen, verursacht Omikron dennoch größere Probleme. Denn bei höheren Infektionszahlen unter der Crew kann der Schiffsbetrieb gelegentlich nicht mehr vollständig aufrechterhalten werden. Zudem ist die Infektionskette innerhalb der Crew schwieriger zu unterbrechen als bei den Passagieren.

AIDAnova-Reisen für zwei Wochen abgesagt

AIDA Cruises hat daher am Wochenende die Reise der AIDAnova abgebrochen und fliegt die Passagiere in Chartermaschinen am Montag, 3. Januar, vorzeitig nach Hause. Das Schiff hatte den Hafen von Lissabon seit Beginn der Kreuzfahrt am 29. Dezember nie verlassen. Zunächst war die Rede von 52 infizierten Crewmitgliedern, später von 60 sowie einer kleineren Zahl von Passagieren. Betroffen war bei der Crew wohl auch essenzielles Personal, für das zunächst Ersatz eingeflogen werden musste.

Nun hat AIDA Cruises entschieden, auch die nachfolgenden drei Reisen beziehungsweise Zusteigemöglichkeiten der AIDAnova am 5., 8. und 12. Januar 2022 abzusagen. Die nächste Kreuzfahrt soll nun am 15. Januar ab Las Palmas de Gran Canaria starten.

Reiseabbruch und Absage für Mein Schiff 6

Auch TUI Cruises hat mit Positiv-Fällen zu kämpfen, die am Wochenende zum Abbruch einer Orient-Reise führten. Ein Hafenstopp mit teilweisem Passagierwechsel für rund 300 Urlauber in Doha, Katar, konnte nicht stattfinden. Stattdessen liegt das Schiff seit 1. Januar in Dubai und beendet die Reise zum geplanten Termin 3. Januar. Alle Passagiere wurden hier ausgeschifft, Rückflüge entsprechend um- oder neu gebucht. Zuletzt waren 1.961 Passagiere und rund 800 Crew-Mitglieder an Bord.

Die Folge Reise der Mein Schiff 6 vom 2. beziehungsweise 3. Januar bis 10. Januar 2022 wurde abgesagt, einige Tage später auch die nachfolgende Kreuzfahrt. Für die nachfolgenden Kreuzfahrten ändere sich aktuell nichts, hatte TUI Cruises anfangs mitgeteilt. Man werde die aktuelle Situation genau beobachten und Passagiere informieren, sollte sich an der Lage etwas ändern.

Weitere Kreuzfahrt-Abbrüche: Queen Mary 2, Amera, Europa, Europa 2 ...

Bereits vergangene Woche hatte es einige Abbrüche von Kreuzfahrten wegen zunehmender Covid-19-Fälle gegeben. Die **Queen Mary 2** lag tagelang vor Bridgetown, Barbados, auf Reede und wartete dort auf Ersatz für positiv getestete, „essential crew“. Der eigentlich geplante Stopp in New York am 3. Januar fiel aus. Seit 2. Januar abends ist das Schiff nun auf direktem Weg zurück nach Southampton.

Auf der Transatlantik-Reise der QM2 von Southampton nach New York waren 1.473 Passagiere an Bord. Zehn positive Fälle wurden am 21. Dezember in New York ausgeschifft. Während der folgenden Karibik-Reise sollen unbestätigten Informationen zufolge 17 Passagiere und über 60 Crew-Mitglieder positiv getestet worden sein.

Die **Amera** von Phoenix Reisen beendete auf den Kanaren eine Kreuzfahrt wegen Corona-Fällen an Bord frühzeitig und ist auf dem Rückweg nach Bremerhaven, wo sie am 4. Januar ankommen soll. Die Reise hatte am 21. Dezember in Savona begonnen. Eine unbekannte Zahl an positiv getesteten Personen wurde in Gran Canaria ausgeschifft. Seitdem sind auf der Rückreise nach Bremerhaven laut Reederei keine weiteren Fälle aufgetaucht. Die nachfolgende, 60tägige Reise ins Mittelmeer und die entsprechenden Teilstrecken mit Starttermin 9. Januar 2022 ab Bremerhaven werden dennoch abgesagt, „auf Anraten der Gesundheitsbehörden“, wie Phoenix Reisen mitteilt.

Hapag-Lloyd Cruises brach die Kreuzfahrten von **Europa** und **Europa 2** Anfang Januar ab. Beide Schiffe liegen derzeit (Stand: 3. Januar) in Dubai. Hapag-Lloyd Cruises teilt dazu mit: „Aus heutiger Sicht werden beide Schiffe Mitte des Monats ihre geplanten Reisen wieder aufnehmen. Hapag-Lloyd Cruises überprüft und bewertet das Routing und die Durchführbarkeit jeder anstehenden Reise nach wie vor kontinuierlich und individuell hinsichtlich der aktuellen Lage und in enger Abstimmung mit lokalen Behörden und Agenturen.“

Die **Europa** war am 18. Dezember auf Mauritius gestartet und sollte eigentlich auf geänderter Route via Dubai weiter zu den Malediven fahren, wo sie am 5. Januar ankommen sollte. An Bord befanden sich auf dieser Reise 280 Besatzungsmitglieder und 240 Passagiere.

Die Reise der **Europa 2** unter anderem zu den Seychellen, die am 18. Dezember in Dubai begonnen hatte, wurde abgebrochen, das Schiff zurück nach Dubai geschickt, wo die Passagiere am 30. und 31. Dezember ausschiffen konnten. Wie viele der 380 Besatzungsmitglieder und 280 Passagiere positiv auf Covid-19 getestet wurden, sagt die Reederei nicht, Gerüchten zufolge sollen die Zahl aber erheblich sein. Der Service an Bord sei daher deutlich eingeschränkt gewesen, so Hapag-Lloyd Cruises.

Reedereien verschärfen Infektionsschutz-Maßnahmen

Die Reedereien verschärfen derzeit ihre Infektionsschutzmaßnahmen, um das offenbar deutlich höhere Infektionsrisiko mit der neuen Virus-Variante auszugleichen. So kehrt beispielsweise AIDA zum Konzept der sogenannten „Bubble“-Landausflügen zurück und ergreift viele weitere Schutzmaßnahmen, insbesondere auch im Crewbereich.

Aber auch andere Reedereien führen strengere Regeln ein. Auch in den USA, wo bislang deutlich lockerere Regeln gepflegt wurden als in Europa, kommt insbesondere die Maskenpflicht in Innenräumen zurück.

Norwegian Cruise Line, die mit einer ausnahmslosen Impfpflicht bislang auch in Innenräumen ohne Maskenpflicht ausgekommen sind, verlangen nun ein striktes Tragen der Maske und führen, anders als für Januar geplant, zunächst weiterhin Coronatests direkt bei der Einschiffung durch, statt sich auf mitgebrachte, negative Testergebnisse der Passagiere zu verlassen.

Auch Celebrity Cruises schwenkt nun auf die Maskenpflicht ein, die bei der Schwesterreederei Royal Caribbean International schon seit vielen Wochen wieder gilt. Wie bei den meisten US-Reedereien gilt die Impfpflicht bei Celebrity Cruises für alle Passagiere, die impfberechtigt sind, also alle mit Ausnahme von Kindern unter 12 Jahren. Sie benötigen seit Mitte Dezember einen negativen PCR-Test.

Probleme in Südamerika und Dubai

Unabhängig von Covid-19-Fällen an Bord steht die Kreuzfahrt-Saison sowohl im Persischen Golf als auch in Südamerika inzwischen auf wackeligen Beinen. Orientkreuzfahrten sind aktuell stark eingeschränkt, weil behördliche Auflagen und Anlaufverbote die Fahrtrouten durcheinander wirbeln.

Costa beispielsweise hat auf der aktuellen Reise der Costa Firenze beschlossen, das Schiff aufgrund der Restriktionen in anderen Häfen bis 7. Januar in Dubai zu belassen. Auch andere Reedereien mussten ihre Fahrtroute in der Region stark einschränken und liefen zuletzt teils nur noch Dubai, Abu Dhabi sowie das im selben Emirat gelegene Sir Bani Yas an.

In Brasilien stand bereits seit Ende Dezember ein komplettes Kreuzfahrtverbot im Raum, nachdem die brasilianische Gesundheitsbehörde Anvisa der Regierung empfohlen, die erst im November begonnene Kreuzfahrt-Saison wieder auszusetzen und diese Empfehlung im Januar noch einmal bekräftigte. In Brasilien sind unter anderem die MSC Splendida, MSC Preziosa,

MSC Seaside, Costa Diadema und Costa Fascinosa aktiv. Am 3. Januar nun hat der Branchenverband Clia Brazil eine knapp dreiwöchige, freiwillige Kreuzfahrt-Pause bis einschließlich 21. Januar beschlossen und diese zehn Tage später noch einmal bis 4. Februar verlängert, um zunächst einen kompletten Abbruch der Saison zu vermeiden, die bis Anfang April dauert.

Übersicht: Kreuzfahrt-Abbrüche und Absagen wegen Omikron-Variante

7. Januar 2022 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Die Omikron-Variante des Sars-Cov-2-Virus‘ bereitet der Kreuzfahrt seit Anfang Januar 2022 zunehmend Probleme. Auch wenn derzeit wieder deutlich über 200 Kreuzfahrtschiffe aktiv sind, häufen sich die Absagen. Gründe sind hohe Zahlen an positiv getesteten Passagieren oder Crew-Mitgliedern an Bord oder neue Beschränkungen in einzelnen Ländern oder Regionen.

Laut einer Statistik von Cruise Industry News sind mit Stand 1. Januar 2022 bereits 242 Kreuzfahrtschiffe weltweit wieder im Einsatz. Reiseabbrüche wegen Corona-Positivfälle an Bord oder Reiseabsagen betreffen bislang (Stand: 12. Januar) knapp ein Fünftel der Schiffe - gut 80 Prozent der Reisen verlaufen also weitgehend störungsfrei. Unsere Tabelle gibt einen Überblick zu Ende Dezember und im Januar abgebrochenen und für in der näheren Zukunft abgesagten Kreuzfahrten.

Bislang basieren die Absagen weitgehend auf Entscheidungen der Reedereien selbst. Lediglich in Hong Kong gibt es ein behördliches Kreuzfahrtverbot für zwei Wochen im Januar. In Brasilien hat sich die Branchenvereinigung Clia reedereiübergreifend zu einem zeitweiligen, kompletten Aussetzen von Kreuzfahrten für knapp drei Wochen im Januar entschieden und die Pause später bis zu 4. Februar verlängert.

Abgesagte Kreuzfahrten im Detail

Wir aktualisieren die Tabelle, sobald uns neue, gesicherte Informationen erreichen. Falls Ihre Reise betroffen sein sollte, informieren Sie sich bitte direkt bei Ihrem Reiseveranstalter oder Reisebüro, die Tabelle hat keine rechtliche Relevanz und wir übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben, auch wenn wir die Daten nach bestem Wissen und Gewissen zusammenstellen.

"abgesagt bis" bedeutet: letzte abgesagte Reise endet an diesem Tag

Reederei	Schiff	abgesagt bis:	Grund/Anmerkungen
AIDA Cruises	AIDAbella	19. Februar 2022	zunächst zwei Reisen abgesagt wegen Corona-Fällen bei der Crew, später weitere Reisen abgesagt
	AIDAaura	7. Mai 2022	(Neustart verschoben)

Reederei	Schiff	abgesagt bis:	Grund/Anmerkungen
	AIDAmira	(alle Reisen)	das Schiff verlässt die AIDA-Flotte
	AIDAnova	14. Januar 2022	Reiseabbruch Silvesterreise (Start: 29.12.) in Lissabon wegen Coronafällen, vorzeitige Rückreise am 3.1.2022; Absage der Folge Reisen
	AIDAluna	30. März 2022	AIDA reduzierte die Karibik-Kapazität zunächst bis 29.1. von drei auf zwei Schiffe; Reisen mit Ende 9.1. und 15.1. wurden planmäßig beendet; später wurde die komplette Karibik-Saison der AIDAluna abgesagt
	AIDAvita	24. Juli 2022	(Neustart verschoben)
Carnival Cruise Line	Carnival Ecstasy	7. März 2022	Neustarttermin verschoben (war 1. Januar 2022)
	Carnival Paradise	12. März 2022	Neustarttermin verschoben
	Carnival Spirit	22. Mai 2022	Neustarttermin in Australien verschoben
	Carnival Splendor	5. Mai 2022	Neustarttermin in Australien verschoben
Celebrity Cruises	Celebrity Eclipse	23. April 2022	Neustarttermin verschoben
	Celebrity Infinity (Europa-Reisen)	12. Dezember 2022	zunächst Neustarttermin verschoben auf 15. April; dann Absage der kompletten Europa-Saison - soll ersetzt werden durch Karibik-Routen im Sommer und Herbst
	Celebrity Solstice	6. Mai 2022	Neustarttermin verschoben
Costa	Costa Diadema	4. März 2022	freiwillige Kreuzfahrtpause der Clia Brasil; davor Abbruch in Salvador und Absagen (3.-13.1.) nach Coronafällen
	Costa Fascinosa	4. März 2022	freiwillige Kreuzfahrtpause der Clia Brasil
	Costa Firenze	5. Februar 2022	
Crystal Cruises	Crystal Endeavor	13. Mai 2022	Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten vorerst ausgesetzt
	Crystal Serenity	13. Mai 2022	Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten vorerst ausgesetzt
	Crystal Symphony	10. Mai 2022	Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten vorerst ausgesetzt

Reederei	Schiff	abgesagt bis:	Grund/Anmerkungen
Cunard Line	Queen Mary 2	14. Januar 2022	Abbruch der Karibik-Reise vor Barbados; Absage von Folgereisen Southampton-Hamburg-Southampton
Dream Cruises	Genting Dream	(unklar)	vorübergehendes Kreuzfahrt-Verbot in Hong Kong bis 4.2.2022, dann Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten nicht mehr buchbar
	Explorer Dream	(unklar)	Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten nicht mehr buchbar
	World Drem	(unklar)	Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten nicht mehr buchbar
Fred. Olsen Cruise Lines	Balmoral	2. Mai 2022	
	Braemar	2023	Neustarttermin verschoben (war 21.7.2022)
Hapag-Lloyd Cruises	Europa	18. Januar 2022	Abbruch der Reise (Start: 18.12. in Mauritius) nach Coronafällen, Ausschiffung in Dubai (3.1.) und Absage der Folgereise
	Europa 2	31. Januar 2022	Abbruch der Reise (Start: 18.12. in Dubai) nach Coronafällen, Ausschiffung in Dubai (30/31.12.) und Absage von Folgereisen
Holland America Line	Nieuw Amsterdam	19. Februar 2022	
Hurtigruten Expeditions	Roald Amundsen	27. Januar 2022	wegen Coronafällen
Marella Cruises	Marella Discovery	16. Januar 2022	Absage nach Coronafällen an Bord; Barbados
MSC Cruises	MSC Magnifica	6. Februar 2022	Absage nach Reisebeschränkungen für UK, Frankreich und Niederlande
	MSC Preziosa	4. März 2022	freiwillige Kreuzfahrtpause der Clia Brazil
	MSC Seaside	4. März 2022	freiwillige Kreuzfahrtpause der Clia Brazil
	MSC Splendida	4. März 2022	freiwillige Kreuzfahrtpause der Clia Brazil, davor Abbruch in Santos nach Coronafällen
	MSC Orchestra	9. Januar 2022	Abbruch der ersten Südafrika-Reise (6.12. ab Durban) nach Coronafällen
Norwegian Cruise Line	Norwegian Breakaway	30. Januar 2022	
	Norwegian Dawn	29. Januar 2022	

Reederei	Schiff	abgesagt bis:	Grund/Anmerkungen
	Norwegian Escape	29. Januar 2022	
	Norwegian Getaway	26. Januar 2022	wegen Coronafällen; später Pause verlängert (Neustart war erst am 22.12.2021 ab Miami)
	Norwegian Jade	30. März 2022	
	Norwegian Jewel	29. März 2022	
	Norwegian Joy	29. Januar 2022	
	Norwegian Pearl	28. Januar 2022	vorausgegangen Abbruch der Reise (Ausschiffung in Miami, 6.1.) nach Coronafällen (Neustart war am 23.12.2021, Miami); später Pause verlängert
	Norwegian Sky	7. März 2022	Neustarttermin verschoben (war 24.1.2022, Miami)
	Norwegian Spirit	7. Mai 2022	Neustarttermin verschoben (war 21.2.2022, Australien)
	Norwegian Star	3. April 2022	Neustarttermin verschoben (war 16.1.2022, Buenos Aires)
	Norwegian Sun	5. Mai 2022	Neustarttermin verschoben (war 28.1.2022, Hong Kong)
	Pride of America	9. April 2022	Neustarttermin verschoben (war 22.1.2022, Hawaii)
Oceania Cruises	Marina (Südamerika-Reisen)	19. März 2022	Südamerika-Reisen abgesagt unter Hinweis auf Restriktionen in Argentinien und Unsicherheit/Hafenschließungen in Brasilien
	Sirena	29. März 2022	Neustarttermin verschoben (war 22.1.2022; Marina übernimmt Reisen der Sirena)
Oceanwide Expeditions	Hondius	24. April 2022	Antarktis-Saison vorzeitig beendet (Corona-Fälle und verschärfte Quarantäne-Vorschriften in Argentinien)
	Plancius	2. April 2022	Antarktis-Saison vorzeitig beendet (Corona-Fälle und verschärfte Quarantäne-Vorschriften in Argentinien)
Phoenix Reisen	Amera	9. März 2022	Abbruch auf den Kanaren nach Coronafällen (Start: 21. Dezember, Savona), Ankunft in Bremerhaven vorzeitig am 4. Januar; Absage der 60tägigen Folge Reise Mittelmeer ab 9. Januar 2022

Reederei	Schiff	abgesagt bis:	Grund/Anmerkungen
	Amadea	31. März 2022	Karibik-Reise, seit 8.1. ab Nizza, am 16.1. Änderung der Route von Karibik auf Kanaren wegen Covid-19-Fällen an Bord; am 27.1. in Teneriffa ganz abgebrochen, Folge Reise abgesagt
Princess Cruises	Diamond Princess	9. Juni 2022	Japan-Kreuzfahrten abgesagt
Regent Seven Seas Cruises	Seven Seas Mariner	5. Mai 2022	120tägigen Weltreise ab San Francisco, beginnend am 5. Januar 2022, faktisch abgesagt; ersetzt durch drei Roundtrips Karibik, Amazonas sowie eine Miami-San-Francisco-Route
	Seven Seas Navigator	9. März 2022	Neustart-Termin des Schiffs verschoben (war 5. Februar 2022)
	Seven Seas Voyager	26. März 2022	Neustart-Termin des Schiffs verschoben (war 15. Februar 2022)
Royal Caribbean International	Spectrum of the Seas	20. März 2022	ein Tag früher zurückbeordert wegen vorübergehendem Kreuzfahrt-Verbot in Hong Kong; Pause mehrfach verlängert bis zur Absage der verbleibenden Saison in Hong Kong Mitte März 2022
	Independence of the Seas	22.-24. Januar 2022	(lediglich eine Kurzreise abgesagt)
	Jewel of the Seas	20. Februar 2022	(vorausgegangene Coronafällen)
	Quantum of the Seas	6. Februar 2022	Singapur (vorausgegangen Corona-Fällen unter der Crew)
	Serenade of the Seas	26. April 2022	Absage bis 12. März, anschließend geplanter Trockendock-Aufenthalt
	Symphony of the Seas	29. Januar 2022	(vorausgegangene Coronafällen)
	Vision of the Seas	7. März 2022	Neustart-Termin des Schiffs verschoben (war 8. Januar 2022)
Star Cruises	Star Pisces	(ab 25.1.2022, Dauer unklar)	Insolvenz des Eigentümers Genting Hong Kong, Kreuzfahrten nicht mehr buchbar
TUI Cruises	Mein Schiff 6	24. Januar 2022	Silvesterreise abgebrochen nach Coronafällen und Anlaufverbot in Katar, Ausschiffung 3.1.; Folge Reisen schrittweise abgesagt
	Mein Schiff 2	31. Januar 2022	zunächst Karibik-Reise 17.-31.1. ab Bridgetown, Barbados, nach "einzelnen Corona-Fällen an Bord" abgesagt, die laufende Reise bis La Romana sollte fortgesetzt werden, wird dann aber am

Reederei	Schiff	abgesagt bis:	Grund/Anmerkungen
			17.1. ebenfalls abgebrochen; inzwischen wurden alle Barbados-Einschiffungen für die verbleibende Saison gestrichen und nach La Romana verlegt, Flüge entsprechend umbucht.
Windstar Cruises	Star Legend	28. Januar 2022	
	Wind Star	28. Januar 2022	
	Wind Surf	28. Januar 2022	
GEÄNDERTE WELTREISEN			
Regent Seven Seas Cruises	Seven Seas Mariner		120tägigen Weltreise ab San Francisco, beginnend am 5. Januar 2022, faktisch abgesagt; ersetzt durch drei Roundtrips Karibik, Amazonas sowie eine Miami-San-Francisco-Route
Viking Ocean Cruises	Viking Star		Routenänderung der am 10. Januar 2022 begonnen, 120tägigen Weltreise ab Los Angeles: Mittelmeer und Rotes Meer statt Asien, Rückkehr auf die geplante Route erst in Jeddah, Saudi Arabien.

Hinzu kommen diverse Absagen bei Expeditions-Kreuzfahrten in der Antarktis. *Da die Reedereien die Details dazu allerdings kaum öffentlich kommunizieren, ist eine Auflistung dieser Fälle nicht zu leisten. Dafür bitten wir um Verständnis.*

Für große Aufmerksamkeit hatte der Abbruch der Silvesterreise der AIDAnova in Lissabon gesorgt, wo mindestens 52 Crew-Mitglieder positiv getestet worden waren. Internationales Aufsehen erregte die Queen Mary 2, eine Karibik-Reise abbrechen und vor Barbados auf Ersatz für positiv getestete, systemrelevante Besatzungsmitglieder warten musste. Mehr zu diesen Reiseabbrüchen finden Sie im Beitrag „Omikron-Variante zwingt mehrere Kreuzfahrtschiffe zu Zwangspause“.

In Brasilien pausieren drei Schiffe von MSC und zwei von Costa bis einschließlich 21. Januar (verlängert bis 2. Februar), weil die dortige Sektion des Branchenverbandes Clia Kreuzfahrten freiwillig ausgesetzt hat – und damit einem wahrscheinlichen Verbot durch die Behörden zuvorgekommen ist. Auf einigen der Schiffe war es zuvor zu Reiseabbrüchen wegen Positivfällen an Bord gekommen.

In Hong Kong dürfen die Genting Dream (Dream Cruises) und die Spectrum of the Seas (Royal Caribbean International) aufgrund einer behördlichen Anordnung bis zum 20. Januar nicht fahren. Coronafälle hatte es an Bord nicht gegeben.

Besonders hart betroffen sind Weltreisen: Regent Seven Seas Cruises hat die Weltreise der Seven Seas Mariner am Tag vor der Abreise am 5. Januar 2022 abgesagt. Das Schiff wird in

der Zeit zwar fahren, aber auf gänzlich anderen Routen, die auch zusammengesetzt nicht einer Weltreise entsprechen. Viking Ocean Cruises wartete ebenfalls bis zum Abend vor Beginn der Weltreise der Viking Star am 10. Januar 2022, bevor die Reederei sehr umfangreiche Routenänderungen ankündigt. Beide Reedereien bieten ihren Kunden großzügige Umbuchungs- oder Stornobedingungen.

MSC Cruises gerät zunehmend in Kritik wegen Umgang mit Covid-19-Fällen

11. Januar 2022

Facebook-Gruppen und Online-Foren füllen sich seit Tagen mit Beschwerden von Passagiere über MSC Cruises. Im Fokus steht die Situation auf der MSC Grandiosa im Mittelmeer mit zahlreichen Covid-19-Fällen an Bord und mangelnder Informationspolitik der Reederei. Nun meldet sich in Italien auch die Verbraucherschutzorganisation Codici zu Wort und will Entschädigungszahlungen für Passagiere durchsetzen.

In der Kritik der Verbraucherschützer und Passagiere steht MSC Cruises allerdings weniger wegen der Covid-19-Fälle als solcher an Bord der MSC Grandiosa. In der Kritik steht vielmehr der Umgang der Reederei mit Hauptsitz in Genf mit der Situation, der mangelnden Kommunikation mit Kunden und Passagieren und einer starren Haltung bei den Passagieren zustehenden Reisepreis-Erstattungen beispielsweise für ausgefallene Hafenstopps.

Bei stark steigenden Infektionszahlen an Land sind auch Fälle an Bord von Kreuzfahrtschiffen nicht zu vermeiden – trotz Impfpflicht, Coronatests bei der Einschiffung und teils während der Reise sowie vielen weiteren Infektionsschutzmaßnahmen an Bord. Bei nahezu allen Kreuzfahrt-Reedereien treten derzeit vermehrt Covid-19-Fälle an Bord auf, allerdings typischerweise in viel geringerem Umfang als an Land. In den USA zeigt eine Tabelle der Gesundheitsbehörde CDC sogar an, dass es dort kein einziges komplett Covid-19-freies Kreuzfahrtschiff gibt.

Anders als MSC Cruises kommunizieren viele andere Reedereien jedoch offener mit Passagieren und der Öffentlichkeit, bieten großzügige Umbuchungsmöglichkeiten und legen teils sogar einzelne Schiffe vorübergehend still, weil die Omikron-Variante größere Probleme verursacht.

Schwerwiegende Kritik an MSC Cruises

Die Mallorca Zeitung berichtet beispielsweise, dass den Passagieren der MSC Grandiosa vor dem Anlauf des Schiffs in Palma de Mallorca verschwiegen wurde, dass es neue Positivfälle an Bord gab. Passagiere berichten, dass eine Durchsage an Bord erklärte, es habe keine weiteren Fälle gegeben, obwohl mindestens zwei neue Fälle bekannt gewesen seien.

Kritik üben Passagiere seit einiger Zeit auch an der Einhaltung beziehungsweise Durchsetzung der Corona-Regeln an Bord von MSC-Kreuzfahrtschiffen. Während manche von einer ganz passablen Einhaltung der Maskenpflicht berichten, überwiegen die Berichte, Maskenpflicht und Abstandsregeln würden von vielen Passagieren nicht ernst genommen und

von der Crew nicht durchgesetzt – letzteres insbesondere auch in den USA, also etwa auf der MSC Seaview, wo es aktuell offenbar auch eine relativ hohe Zahl an Covid-19-Fällen gibt, wie Passagiere vor Bord berichten. Offizielle Information von MSC gibt es dazu nicht.

Verbraucherschützer wollen Passagier-Interessen bündeln

Die italienische Verbraucherschutzorganisation Codici schreibt daher nun mit Blick auf die MSC Grandiosa: *„Wir haben beschlossen, eine Aktion zu starten, die all diejenigen betrifft, die für diesen Zeitraum eine Kreuzfahrt mit der MSC Grandiosa gebucht haben – und wir beziehen uns sowohl auf diejenigen, die sich entschieden haben, auf den Urlaub zu verzichten, weil sie um ihre Gesundheit fürchten, als auch auf diejenigen, die mitgereist sind, weil sie von den Zusicherungen des Unternehmens überzeugt waren.“* Und besonders deutlich: *„Die Garantien für die Regelmäßigkeit der Kreuzfahrt kollidieren jedoch mit einer Realität, die unserer Meinung nach ganz anders ist als von MSC dargestellt, wie die Berichte der Menschen an Bord zeigen.“*

MSC Cruises indes mauert in Hinblick auf konkrete Informationen und suggeriert „business as usual“, während andere, internationale Reedereien wie Norwegian Cruise Line oder Royal Caribbean International sogar schon einige Schiffe vorübergehend für zwei oder drei Wochen außer Dienst gestellt haben, ebenso wie die AIDAnova nach dem Reiseabbruch in Lissabon und bei TUI Cruises die Mein Schiff 6 in Dubai.

Die Stellungnahme von MSC Cruises in Genf zu den Vorgängen auf der MSC Grandiosa sind nicht geeignet, für mehr Klarheit zu sorgen, sondern wiegelt ab und lobt die Protokolle von MSC: *„Durch die strikte Anwendung unseres Protokolls und wie es angesichts der jüngsten Entwicklung der Pandemie an Land in Europa und weltweit zu erwarten war, stellen wir weiterhin eine begrenzte Anzahl von Fällen unter Gästen und Besatzungsmitgliedern an Bord unserer Schiffe fest. Dies zeigt einmal mehr, dass unser Protokoll funktioniert.“*

Von der MSC Seaview auf Karibik-Kreuzfahrt ab Miami erreichte cruisetricks.de die Nachricht eines deutschen Passagiers, der von chaotischen Zuständen beim Umgang mit Covid-19-positiven Passagieren berichtet. Der negativ getesteten Begleitperson aus der gleichen Kabine sei zunächst die Unterbringung im Quarantänehotel verwehrt worden; der für die Corona-Versicherung notwendige Nachweis über das positive Testergebnis sei verweigert worden, ebenso wie ein eigentlich üblicher Zweittest zur Verifizierung des Schnelltest-Ergebnisses. Die genauen Zusammenhänge vor Ort sind für cruisetricks.de freilich nicht nachprüfbar.

Die Mittelmeer-Reise der MSC Grandiosa

Die MSC Grandiosa befindet sich in der Wintersaison 2021/22 auf einem Rundkurs im westlichen Mittelmeer, wo in jedem der angelaufenen Hafen Passagiere auf- und absteigen. Einen kompletten Passagieraustausch in nur einem Hafen gibt es auf dieser Fahrtroute nicht.

Die Zahl der Passagier an Bord ändert sich daher nach jedem Hafenstopp, wird für die besonders kritisierte Woche aber in mehreren Quellen mit knapp 5.000 angegeben, was einer für Coronazeiten sehr hohen Auslastung von mehr als 100 Prozent der Normalbelegung und knapp 78 Prozent der maximal möglichen Auslastung entspricht. **Korrektur:** An Bord waren zum Zeitpunkt des ausgefallenen Hafenstopps in Malta laut lokalen Medien offenbar 2.678

Passagiere und rund 1.400 Crewmitglieder, was einer Passagierauslastung von moderaten 55 Prozent entspricht.

Die Probleme begannen spätestens, als auf der MSC Grandiosa bei den vorgeschriebenen Coronatests vor der Einreise nach Italien und den Hafenstopp in Genua am 3. Januar 2022 zahlreiche positive Fälle offenkundig wurden. Mindestens 150 Passagiere sollen betroffen gewesen sein, ungesicherte Quellen sprechen aber sogar von wesentlich mehr. Der ORF schreibt, MSC habe lediglich 45 Fälle bestätigt. Die Diskrepanz könnte erklärbar sein, wenn MSC lediglich von infizierten Personen spricht, die Berichte jedoch auch die engen Kontaktpersonen mitzählen, die ebenfalls ausgeschifft und in Quarantäne geschickt werden.

Passagiere berichten allerdings davon, dass auch schon davor in Marseille möglicherweise rund 100 Passagiere ausgeschifft und in ein Quarantänehotel gebracht beziehungsweise in häusliche Isolation entlassen worden seien.

Etwa 40 Personen mit Wohnort in Norditalien wurden in Genua ausgeschifft, ebenso Passagiere aus anderen Ländern. Mittel- und Südtaliener blieben in Isolierkabinen an Bord und wurden dann in Civitavecchia ausgeschifft, weitere in Palermo.

Malta wies die MSC Grandiosa am 6. Januar wegen der vielen Covid-19-Fälle an Bord komplett ab, sodass die MSC Grandiosa am 7. Januar einen ungeplanten Hafenstopp in Palma de Mallorca einlegte. Hier wurden der Mallorca Zeitung zufolge elf Crewmitglieder und vier Passagiere ausgeschifft.

(aktualisiert:) Wenig fundiert erscheint dagegen ein Aspekt der Kritik seitens der Verbraucherschutzorganisation Codici, in Palermo, Civitavecchia und Genua seien keine individuellen Landausflüge möglich gewesen. Das trifft zwar zu, ist aber eine Vorschrift in Italien, die seit Beginn der Pandemie gilt, daher eigentlich bekannt ist und nicht im Ermessen von MSC liegt.

TUI Cruises ab 23. Februar 2022 nur noch mit Booster-Impfung

13. Januar 2022 | zuletzt aktualisiert: 14. Januar 2022

TUI Cruises verschärft die Impfpflicht für Kreuzfahrten ab 23. Februar 2022: Von diesem Zeitpunkt an ist für alle Passagiere ab 18 Jahren eine Booster-Impfung Pflicht. Bereits zuvor war zum selben Termin eine Impfpflicht mit Grundimmunisierung für Passagiere ab zwölf Jahren sowie alle Crew-Mitglieder eingeführt worden.

Standardmäßig wird für TUI-Cruises-Reisen ab 23. Februar also eine Grundimmunisierung mit einfacher Johnson&Johnson-Impfung oder doppelter Impfung mit Astra-Zeneca, Pfizer/Biontech oder Moderna plus Booster-Impfung notwendig sein. Eine nicht länger als drei Monate zurückliegende Covid-19-Infektion ersetzt vorübergehend den Booster für diesen Zeitraum.

Ausnahmen gelten für Passagiere, deren Grundimmunisierung weniger als drei Monate zurückliegt sowie für Kinder und Jugendliche ab zwölf Jahren bis zum 18. Geburtstag, bei denen auch weiterhin die Grundimmunisierung ausreicht. Ganz von der Impfpflicht ausgenommen sind weiterhin Kinder unter zwölf Jahren.

Wer also ohne Booster-Impfung mit einem TUI-Cruises-Schiff fahren will, dessen zweite (beziehungsweise bei Johnson&Johnson erste) Impfung darf nicht länger als drei Monate zurückliegen. Als Stichtag dafür gilt das Ende der Kreuzfahrt, nicht der Einschiffungstag. Für den Zeitpunkt der Booster-Impfung empfiehlt TUI Cruises mindestens eine Woche vor der Abreise, ein Ausschlusskriterium ist dies aber nicht.

Unabhängig von der Anzahl und Art der Impfungen sind bei TUI Cruises ab 23. Februar auch immer zwei Corona-Tests nötig. Welche Art von Test (Antigen oder PCR) sowie in welchen Vorlaufzeiten hängt vom Fahrtgebiet ab und ist aus Fahrtgebiet-spezifischen Informationsblättern auf der Reederei-Website ersichtlich.

Auf der TUI-Cruises-Website findet sich außerdem eine umfassende Tabelle, die alle möglichen Kombinationen aus Impfstoffen, Genesenen-Status und Booster-Impfung auflistet und zeigt, mit welchen Kombinationen die Anforderungen für eine Kreuzfahrt mit TUI Cruises erfüllt sind.

Eine ähnliche Impf-Regelung zur Booster-impfung hat bislang in Deutschland lediglich Hapag-Lloyd Cruises eingeführt, in Großbritannien Saga Cruises, außerdem Cunard und P&O Cruises vorerst auf einzelnen Reisen. Eine Übersicht der Impfregelungen aller Reedereien finden Sie in unserem Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Trotz Omikron: Conditional Sailing Order in den USA ab 15. Januar 2022 nicht mehr verpflichtend

14. Januar 2022

Die Conditional Sailing Order, mit der die US-Gesundheitsbehörde CDC die Corona-Regeln für die Kreuzfahrt definiert, ist ab 15. Januar 2022 für die Reedereien nicht mehr verpflichtend. Viel ändern wird sich zu diesem Termin aber wohl nicht.

Trotz Ende der bindenden Wirkung der Conditional Sailing Order (CSO) wird allgemein erwartet, dass die Reedereien sich einem neuen Regelwerk weiterhin freiwillig unterordnen werden, das der CSO sehr ähnlich sein wird. Die CDC hat angekündigt, eng mit den Reedereien zusammenzuarbeiten, um weiterhin wirkungsvolle und praktikable Maßnahmen zum Schutz vor Covid-19 auf Kreuzfahrtschiffen zu definieren.

Mit der aktuellen Fassung der CSO haben sich die Kreuzfahrtreedereien inzwischen arrangiert und nehmen schrittweise immer mehr Schiffe wieder in Dienst. Verzögerungen und neue Absagen gibt es dabei aktuell allerdings durch die steigende Zahl der Positivfälle auf vielen Schiffen aufgrund der Omikron-Variante.

Wechsel zum freiwilligen Regelungswerk bis 21. Januar

Kurz vor Ablaufdatum der CSO am 15. Januar 2022 hat die CDC noch einmal klargestellt, dass die verpflichtende Wirkung des Regelwerks nicht verlängert werde. CDC-Direktorin Rochelle Walensky sagte am 11. Januar bei einer Anhörung im US-Senat: „Die Tatsache, dass die Kreuzfahrtbranche aktive geworden ist und nun daran interessiert ist, die Sailing Order einzuhalten und darüber hinauszugehen, ohne dass die Verordnung überhaupt bindend sein muss, ist ein echtes Zeugnis dafür, wie gut das funktioniert hat.“

Die Behörde fordert die Reedereien nun auf, sich dem neuen, freiwilligen Programm bis zum 21. Januar anzuschließen. Die Teilnahme an diesem Programm verpflichtet die Reedereien, sich an alle Regeln und Empfehlungen der CDC zu halten. Dazu zählt auch das Farbcode-System, das die CDC vor einiger Zeit eingeführt hat, um den Status aller Schiffe in Hinblick auf Covid-19-Infektionen an Bord öffentlich zu dokumentieren.

Reedereien, die sich dem freiwilligen Programm nicht anschließen, bekommen für ihre Schiffe den Farbcode „grau“ in der Tabelle, der signalisiert, dass die Infektionsschutzmaßnahmen des jeweiligen Schiffs nicht von der CDC überprüft wurden.

Bereits im Rahmen des Rechtsstreits des Bundesstaats Florida um die Conditional Sailing Order hatte die CDC aber auch darauf hingewiesen, dass bei Wegfall der CSO beziehungsweise ohne freiwillige Einhaltung der neuen Regeln stattdessen andere, schon seit vielen Jahren bestehende Hygiene-Regeln der CDC greifen. Das würde einen Kreuzfahrtbetrieb in Coronazeiten mutmaßlich deutlich schwieriger gestalten als unter dem Regime der CSO beziehungsweise des freiwilligen Nachfolgeregelwerks.

Neue, freiwillige Regelungen sehen Lockerungen vor

Die neuen Kreuzfahrt-Regeln ähneln denen der CSO, sind aber an einigen Stellen lockerer gefasst. Insbesondere hebt die CDC die Schwelle an, ab der eine Untersuchung der Covid-19-Situation auf Kreuzfahrtschiffen stattfindet. Dies ist bislang der Fall, wenn ein Schiff mehr als 0,1 Prozent der Menschen an Bord als positiv meldete. Die neue Grenze liegt bei 0,3 Prozent.

Weiterhin dürfen die Reedereien bei einer Impfquote von über 95 Prozent an Bord die Maskenpflicht lockern. Allerdings empfiehlt die CDC dennoch dringend, in öffentlich zugänglichen Innenräumen Maske zu tragen. Die Reedereien haben dies angesichts der Omikron-Welle derzeit ohnehin verpflichtend gemacht. Selbstbedienung bei Getränken ist weiterhin erlaubt, nun darf Selbstbedienung aber auch an den Buffets wieder zugelassen werden.

Gänzlich entfällt die recht komplizierte Regel der bisherigen CSO, dass Kreuzfahrtschiffe, die neu in US-Gewässern aktiv werden, unter bestimmten Bedingungen zunächst Testfahrten nachweisen mussten, bevor sie den regulären Betrieb aufnehmen durften.

Conditional Sailing Order galt seit 1. November 2020

Mit der Conditional Sailing Order legt die CDC seit 1. November 2020 die Corona-Regeln für Kreuzfahrtschiff mit mehr als 249 Personen an Bord fest, die in US-Gewässern verkehren oder von dort aus beispielsweise in die Karibik fahren. Sie hatte das seit Mitte März 2020

geltende Kreuzfahrtverbot der „No Sail Order“ abgelöst. Später wurde die CSO mehrfach verlängert, präzisiert und verändert.

Weil die anfänglichen Regeln der CSO kaum umzusetzen waren, gab es sogar gerichtliche Auseinandersetzungen zwischen Reedereien, der Bundesstaaten Alaska, Florida und Texas sowie der CDC. Letztlich gingen in den USA die ersten Kreuzfahrtschiffe unter dem Regime der Conditional Sailing Order erst Ende Juni 2021 wieder in Dienst.

Zum 1. November 2021 wurden die Regeln noch einmal bis zum 15. Januar 2022 verlängert, aber etwas gelockert.

Reiseabbruch bei Mein Schiff 2, kurzfristige Teilabsage bei Mein Schiff 1 wegen Corona-Fällen

18. Januar 2022

Omikron wirbelt die Fahrpläne bei TUI Cruises kräftig durcheinander. Nachdem am Wochenende schon ein Teil der Karibik-Reise der Mein Schiff 2 abgesagt wurde, hat die Reederei die laufende Reise nun komplett abgebrochen. Und für die anstehende Karibik-Kreuzfahrt der Mein Schiff 1 ab Bremerhaven am 19. Januar wurden viele Passagiere quasi ausgeladen.

Die Absagen treffen TUI-Cruises-Passagiere derzeit besonders kurzfristig: Nur ein beziehungsweise zwei Tage vor Abreise erfahren Sie, dass ihre Urlaubsträume geplatzt sind. Sowohl bei der Mein Schiff 1 als auch Mein Schiff 2 sind längere Karibik-Kreuzfahrten betroffen: Die Mein Schiff 2 fährt auf einer 14tägigen Route in der Karibik, die Mein Schiff 1 ist von und bis Bremerhaven sogar 34 Tage unterwegs.

Stornierung zwei Tage vor Abreise: Reduzierte Passagierzahl für die 34tägige Karibik-Reise der Mein Schiff 1

Weil auf der vorausgehenden Langzeit-Karibik-Reise ab Bremerhaven offenbar mehr Personen mit Covid-19 infiziert sind, als bisher bekannt, reduziert TUI Cruises die Passagierkapazität für die nachfolgende, 34tägige Karibik-Reise der Mein Schiff 1 ab Bremerhaven am 19. Januar.

Vielen Passagieren hat TUI Cruises daher ihre Reise nur drei Tage vor Abreise gekündigt. TUI Cruises formuliert im Absage-Schreiben: „... die Reise für eine kleinere Gruppe von Gästen kurzfristig zu stornieren.“ Als Auswahlkriterium dafür, wem abgesagt wird, habe man den Zeitpunkt der Buchung gewählt. Je später ein Passagier die Reise also gebucht hatte, desto weiter oben stand er auf der Absageliste.

TUI Cruises schreibt dazu in einem Pressestatement: „Vor dem Hintergrund neuester Erkenntnisse und Erfahrungen der letzten Wochen haben wir uns kurzfristig dazu

entschlossen, zum Schutz von Gästen und Besatzung auf längeren Reisen wieder strengere Auslastungsgrenzen einzuführen. Da die Anzahl der Gäste der für den 19. Januar geplanten Reise der Mein Schiff 1 aktuell darüber liegt, haben wir uns nach Abwägung aller Möglichkeiten dazu entschlossen, die Reise für eine kleinere Gruppe von Gästen kurzfristig zu stornieren.“

Die betroffenen Passagiere sollen nun den Reisepreis erstattet bekommen und einen Zehn-Prozent-Rabatt auf den Kreuzfahrtteil (also ohne Flug) einer neu zu buchenden Kreuzfahrt bei TUI Cruises erhalten.

Auf der Karibik-Reise der Mein Schiff 1, die am 12. Dezember 2021 in Bremerhaven begonnen hatte, waren Covid-19-Fälle aufgetreten. Auf der Rückreise über den Atlantik nach Deutschland entfiel der Landgang am 14. Januar in Ponta Delgada auf den Azoren. Auf der Reise sind laut TUI Cruises 1.600 Passagiere und 800 Crew-Mitglieder an Bord der Mein Schiff 1. Das Schiff kehrte einen Tag früher als geplant am 18. Januar nach Bremerhaven zurück. Laut Nordsee-Zeitung wurden auf der Karibik-Reise zuletzt 131 Personen positiv auf Covid-19 getestet.

Abbruch der Karibik-Kreuzfahrt der Mein Schiff 2

Die zunächst nur teilweise abgesagte Karibik-Kreuzfahrt der Mein Schiff 2 – dort ebenfalls, um die Passagierzahl an Bord zu reduzieren – hat TUI Cruises nun am 17. Januar komplett abgebrochen.

Zunächst hatte TUI Cruises den rund 800 Passagieren der Mein Schiff 2, die am 17. Januar in Bridgetown, Barbados, zusteigen sollten, einen Tag vor Abreise abgesagt. Die 14tägigen Kreuzfahrten der Mein Schiff 2 in der Karibik beginnen in zwei Häfen: La Romana in der Dominikanischen Republik und Bridgetown auf Barbados. Die Absage betraf lediglich die rund 800 Passagiere, die in Bridgetown zugestiegen wären, während die zuvor in La Romana begonnen Reise fortgeführt werden sollte.

Einzelne Personen seien positiv auf Covid-19 getestet worden, schrieb TUI Cruises zunächst in einem Statement als Begründung. Von Covid-19 betroffen seien wichtige Positionen im Service-Bereich, sodass der gewohnte Service nicht mehr gewährleistet sei. Einen Teil der Passagiere in Bridgetown zum regulären Ende ihrer Kreuzfahrt auszuschiffen und keine neuen Passagiere aufzunehmen, sollte die Passagierzahl an Bord reduzieren, sodass der Service damit offenbar für die geringere Passagierzahl zu leisten wäre.

Zuvor waren laut TUI Cruises rund 1.800 Passagiere an Bord, was einer auch für Coronazeiten moderaten Auslastung von etwa 62 Prozent entspricht. Die Mein Schiff 2 bietet regulär Platz für 2.894 Passagiere bei Doppelbelegung der Kabinen.

Nun hat TUI Cruises die Reise aber komplett abgebrochen und fliegt auch die verbleibenden 939 Passagiere von Barbados aus am 18. und 19. Januar vorzeitig nach Hause. Für sie hat die Kreuzfahrt, die am 14. Januar in La Romana begann, lediglich drei Tage gedauert.

In Dienst gehen soll die Mein Schiff 2 in der Karibik nach aktueller Planung wieder am 28. Januar ab La Romana und 31. Januar ab Bridgetown.

Viele Kreuzfahrt-Absagen auch bei anderen Reedereien

Von Kreuzfahrt-Absagen sind freilich auch Kunden andere Reedereien nicht gefeit. Zahlreiche Reisen werden derzeit wegen der Auswirkungen der Omikron-Variante des Sars-Cov-2-Virus' abgesagt, weil sich insbesondere auch viele Crew-Mitglieder infizieren. Etwa ein Viertel der bis vor kurzem noch aktiven Kreuzfahrtschiff-Flotte weltweit steht zumindest für einige Wochen bereits wieder still.

Antarktis-Kreuzfahrten mit Covid-19-Problemen, Oceanwide Expeditions bricht Saison vorzeitig ab

20. Januar 2022

Oceanwide Expeditions hat für diese Antarktis-Saison das Handtuch geworfen: Die restlichen Reisen der Hondius und Plancius bis in den April hinein hat die Reederei abgesagt. Oceanwide Expeditions nennt als Auslöser neue behördliche Auflagen in Ushuaia und die Quarantäne-Situation vor Ort.

Trotz mehrfacher Tests und strikter Hygiene-Protokolle bleiben auch Antarktis-Kreuzfahrten nicht von Covid-19 verschont. Die Reedereien kommunizieren Reiseabbrüche und Covid-19-bedingte Reiseabsagen eher selten öffentlich. Bekannt geworden ist aber beispielsweise der Reiseabbruch der Roald Amundsen von Hurtigruten und Absage der Folge Reise Anfang Januar. Ein weiteres Beispiel ist die Absage der Reise der Hanseatic Nature ab 16. Januar, der neue Reisebeschränkungen für anreisende Crew einen Strich durch die Rechnung gemacht haben.

Dass deutlich mehr Expeditionskreuzfahrten von Covid-19-Problemen betroffen sein dürften, zeigt die Tatsache, dass in der Bucht von Ushuaia mehrere Kreuzfahrtschiffe seit einiger Zeit vor Anker liegen. Aktuell liegen dort neben der Hanseatic Nature von Hapag-Lloyd Cruises auch die Seaventure von Polar Latitudes/Viva Cruises, die L'Austral von Ponant und die Sea Spirit von Poseidon Expeditions. Zuvor lagen dort zeitweise auch die Hondius und Plancius von Oceanwide Expeditions, die ihre Antarktis-Saison nun abgebrochen und die Schiffe dort abgezogen haben.

Angespannte Situation in Argentinien

Hapag-Lloyd Cruises erklärte auf Anfrage von cruisetricks.de: „Die aktuelle Situation in Bezug auf Covid-19 in Argentinien und damit auch in Ushuaia ist als angespannt zu bewerten. Dies begründet sich durch die derzeit steigenden Infektionszahlen und die daraus resultierende Überlastung der örtlichen Infrastruktur, insbesondere der medizinischen Versorgung, Transport- und Unterbringungsmöglichkeiten.“

Darüber hinaus sei von den argentinischen Behörden unerwartet eine zusätzliche Quarantäneverpflichtung für in Ushuaia neu einsteigende Crewmitglieder erlassen worden. Das erfordere für jedes Crewmitglied einen mehrtägigen Aufenthalt in Argentinien. Für die Reise der Hanseatic Nature am 16. Januar habe notwendige Crew das Schiff nicht mehr rechtzeitig erreichen können.

Die neue Anordnung gelte grundsätzlich für die Mitarbeiter auf allen Kreuzfahrtschiffen und komme zu den bereits bestehenden Testregularien, Einreisevorschriften und Hygieneprotokollen hinzu.

Neue Quarantänemaßnahmen führen zu Verzögerungen

Oceanwide Expeditions, die sich für einen Abbruch der Antarktis-Saison 2021/22 entschieden haben, begründen ihren Schritt in einem Statement ganz ähnlich: „Leider hat die steigende Zahl von Covid-Infektionen aufgrund der neuen Variante (Omikron) sowohl in Argentinien/Ushuaia als auch an Bord unserer Schiffe unseren Betrieb beeinträchtigt. Als direkte Folge mussten mehr Passagiere unter Quarantäne gestellt werden. Auch die von den argentinischen Behörden verhängten, neuen Quarantänemaßnahmen führten zu Verzögerungen bei der Ausschiffung und damit zu Verzögerungen bei der Einschiffung. Infolge dieser veränderten Umstände waren wir auch um die Arbeitsbedingungen unserer Besatzung und unseres Personals besorgt.“

Unseren Informationen zufolge gibt es in Ushuaia außerdem kaum noch Kapazität in den Quarantänehotels. Schiffe müssen daher teils in der Bucht vor Ushuaia vor Anker gehen, um dort die Quarantänezeit für Infizierte und Kontaktpersonen abzuwarten. Ponant beispielsweise nutzt die L'Austral inzwischen zur Unterbringung von Infizierten und Kontaktpersonen, während die anderen beiden Schiffe, die Le Lyrial und die Le Boreal, dadurch entlastet sind und weiter fahren können. Passagiere der L'Austral konnten teilweise auf eines der anderen beiden Schiffe umgebucht werden.

Argentinien hatte vor Beginn der Antarktis-Saison 2021/22 Ushuaia als Starthafen für Antarktis-Kreuzfahrten nur zögerlich geöffnet, nachdem sich Punta Arenas in Chile als Alternative angeboten hatte. Hurtigruten hat dort beispielsweise die Roald Amundsen positioniert, auch weil dort weniger Auflagen und Reisebeschränkungen zu erwarten waren als in Ushuaia. Auch Ponant hat sich beispielsweise bei den meisten Abfahrten der Le Commandant Charcot für Punta Arenas entschieden, ebenso wie Aurora Expeditions mit der Greg Mortimer. Der größere Teil der Expeditions-Kreuzfahrtschiffe fahren jedoch von Ushuaia aus.

Storno-Optionen und Corona-Leistungen der Kreuzfahrt-Reedereien

3. Februar 2022

Viele würden in diesem Jahr gerne wieder auf Kreuzfahrt gehen. Aber wer weiß schon, wie sich die Corona-Situation in den kommenden Wochen und bis in den Sommer hinein entwickelt? Die Kreuzfahrt-Reedereien geben sich daher teils sehr flexibel. Wir haben uns die aktuellen Buchungsbedingungen genauer angesehen und große Unterschiede gefunden.

In der aktuellen Corona-Situation eine Kreuzfahrt zu buchen, birgt ein paar Risiken: Eine Covid-19-Infektion kurz vor der Reise könnte die Urlaubspläne vereiteln, eine Quarantäne-Anordnung die Kreuzfahrt abrupt beenden, abgesehen von den damit verbundenen Unannehmlichkeiten und Kosten.

Die Kreuzfahrt-Reedereien tun deshalb viel, um solche Risiken abzufedern und Vertrauen bei den Kunden zu schaffen. Schließlich sollen sie buchen und sich auf einen schönen Urlaub freuen, statt sich um Kreuzfahrt-Absagen, Corona-Infektionen und Quarantäne zu sorgen.

Besonders attraktiv: flexible Umbuchungs- und Storno-Regeln

Zumindest die finanziellen Folgen und einen Teil der Bürokratie und der Unannehmlichkeiten können die Reedereien so aus der Welt schaffen. Doch wie weit die Reedereien ihren Kunden dabei entgegenkommen, ist sehr unterschiedlich. Besonders attraktiv sind dabei großzügige Umbuchung- oder Stornierungsmöglichkeiten.

Umfassend lässt sich das Thema in einem solchen Beitrag allerdings nicht abbilden, da sind wir ehrlich. Zu unterschiedlich und kompliziert sind die Bedingungen und zu unterschiedlich sind die Zeiträume, für die Reedereien die Sonderbedingungen gewähren.

Eines aber kristallisiert sich bei der Analyse heraus: Wer in diesem Jahr auf Kreuzfahrt gehen will, sollte sich jetzt bereits darum kümmern, um die Sonderbedingungen in Anspruch nehmen zu können. Denn die laufen – zumindest nach Stand Anfang Februar – teils nur noch für Reisen, die bis Ende März gebucht werden, auch wenn die Reise selbst erst im Sommer oder Herbst stattfindet.

Übersicht der Corona-bezogenen Leistungen

Da weder die Tabelle noch unser Beitrag sämtliche Details abbilden kann, empfiehlt sich ein genaues Studium der Bedingungen auf den Websites der Reedereien oder eine Beratung im Reisebüro. *(Stand der Informationen: Anfang Februar 2022)*

	AIDA	TUI Cruises	Costa	MSC Cruises
kostenfreie Stornierung / Umbuchung				
Umbuchung bis X Tage vor Reisebeginn	30 / 40	50	15	15
Umbuchung bei positivem Test innerhalb 14 Tage vor Reisebeginn	x			
Umbuchung bei positivem Test bis 24 Stunden vor Reisebeginn	x			
Erstattung bei positivem Test innerhalb 14 Tage vor Reisebeginn			x	
Corona-Tests				
PCR-/Antigen-Tests vor Reiseantritt kostenfrei (oder 50 Euro Bordguthaben)	x			
24-Stunden-Antigentest wird erstattet			x	
Kosten für Quarantäne-Hotel, Umbuchung des Rückflugs				
Quarantäne-Unterbringung im Ausland kostenfrei	x			
Rückreise nach Quarantäne-Hotel kostenfrei	x			

Corona-Versicherung (kostenpflichtig)				
Kooperation mit Hanse-Merkur	x	x	x	
Kooperation mit Europ Assistance				x
	Hurtigruten Expeditions	Nicko Cruises	Phoenix Reisen	Plantours
kostenfreie Stornierung / Umbuchung				
Umbuchung bis X Tage vor Reisebeginn	31 *	60 *		30
Erstattung als Gutschein bis X Tage vor Reisebeginn	31 *			
Umbuchung bei positivem Test bis 24 Stunden vor Reisebeginn	x *			
Erstattung als Gutschein bei positivem Test bis 24 Stunden vor Reisbeginn	x *			
Corona-Versicherung (kostenpflichtig)				
Kooperation mit Hanse-Merkur			x	
Kooperation mit Allianz Travel		x		x

* als Option gegen Aufpreis buchbar

Internationale Reedereien mit Sitz in den USA haben ebenfalls teils recht attraktive Angebote, wie etwa Umbuchungsoptionen bis 48 Stunden vor Abreise. Allerdings sind die Website dieser Reedereien oft nicht ganz aktuell oder sind lediglich übersetzte Infos für US-Kunden, insbesondere auch, was angebotenen Corona-Versicherungen angeht. Daher empfiehlt sich hier die Beratung in einem auf Kreuzfahrten spezialisierten Reisebüro.

Wer zahlt die Folgekosten eine Covid-19-Infektion oder Quarantäne-Anordnung?

Als einzige deutsche Kreuzfahrtreederei kümmert sich AIDA direkt um die Kosten einer eventuellen Quarantänehotel-Unterbringung im Ausland und eventuell höhere Rückreisekosten in diesem Zusammenhang. Zudem bietet AIDA einmalig eine kostenfreie Umbuchung für den Fall, dass innerhalb der letzten 14 Tage vor der Reise ein Covid-19-Test positiv ausfällt – selbst noch am Abreisetag oder direkt bei der Einschiffung.

Der Vorteil der AIDA-Variante liegt für den Kunden vor allen darin, dass er sich im Schadensfall nicht mit unterschiedlichen Ansprechpartnern herumschlagen muss, sondern alles in einer Hand liegt.

Die übrigen Reedereien empfehlen den Abschluss einer Corona-Zusatzversicherung. Sie soll Kosten abdecken, die beispielsweise durch Quarantänehotel-Unterbringung im Ausland, erhöhte Rückreisekosten oder auch kurzfristigen Reiserücktritt bei positivem Coronatest vor der Reise abdeckt. Hier ist es am Kunden, Belege zu sammeln und die Kosten bei der Versicherung einzureichen – oder ohne Versicherung aus eigener Tasche zu bezahlen.

TUI Cruises verspricht immerhin, dass sich ein von der Reederei beauftragtes Unternehmen um die Betreuung der Passagiere in einem Quarantänefall im Ausland und Organisation kümmert. Für die Kosten muss der Kunde aber selbst aufkommen, beziehungsweise sich über eine Coronaversicherung absichern.

Corona-Versicherung ist bei Costa und MSC Pflicht

MSC und Costa verlangen den Nachweis einer Corona-Versicherung verpflichtend.

MSC bietet in Kooperation mit Europ Assistance eine passende Versicherung zum Pauschaltarif von je nach Fahrtgebiet 25 oder 29 Euro pro Person an. Der Vorteil dieser Versicherung ist, dass sie unabhängig von bereits bestehenden Reiserücktrittversicherungen abgeschlossen werden kann, während ähnliche Versicherungen bei anderen Anbietern nur als Zusatzversicherung zu bestehenden oder neu abzuschließenden Verträgen möglich sind.

Costa vermittelt eine speziell auf die Costa-Kreuzfahrten zugeschnittene Reise-Versicherung der Hanse-Merkur (Costa Kreuzfahrten Corona-Schutz – Corona-Urlaubsschutz Basis Plus), die unabhängig von einer bestehenden Reiserücktrittversicherung abgeschlossen werden kann und alle Corona-bedingten Risiken abdeckt, auch medizinische Kosten.

Wer zahlt medizinische Kosten in Zusammenhang mit einer Covid-19-Infektion?

Für die medizinischen Kosten einer Covid-19-Infektion, als ärztliche Behandlung und gegebenenfalls Krankenhausunterbringung kommen die Reedereien generell nicht auf. Dafür ist – wie schon früher für Kreuzfahrten – eine Auslandsrankenversicherung dringend zu empfehlen.

Zu beachten: Viele Auslandsrankenversicherungen enthalten eine Klausel bezüglich vom Auswärtigen Amt ausgesprochener Reisewarnungen. Hier sollte man die Formulierung im Versicherungsvertrag genau lesen. Denn diese Klauseln beziehen sich fast immer nur auf Gebiete, für die das AA eine Warnung wegen Krieg, Bürgerkrieg oder innerer Unruhen ausspricht. Ist der Grund für die Reisewarnung jedoch die Pandemie, übernimmt die Versicherung die medizinischen Kosten in der Regel.

Carnival mustert zwei weitere Schiffe aus, verlängert Australien-Pause

4. Februar 2022

Carnival Cruise Line trennt sich von zwei weiteren Kreuzfahrtschiffen: Die beiden ältesten Schiffe der Flotte, die Carnival Ecstasy und die Carnival Sensation werden ausgemustert und verkauft. Außerdem zieht die US-Reederei zwei eigentlich für Australien vorgesehen Schiffe dort vorerst ab und setzt sie stattdessen in den USA ein.

Die 1991 gebaute Carnival Ecstasy soll noch bis 10. Oktober 2022 zum Einsatz kommen. Die 1993 in Dienst gestellte Carnival Sensation wird dagegen nach ihrer Pandemie-Pause erst gar nicht mehr in Dienst gehen. Über das weitere Schicksal der beiden Schiffe ist noch nichts bekannt. Vier Schiffe der gleichen Baureihe wurden 2020 und 2021 bereits verschrottet.

Zunächst ersetzt die von Australien abgezogene Carnival Spirit die Carnival Ecstasy im Basishafen Jacksonville, Florida, bevor die Reederei dort ab 23. April ein anderes, noch nicht benanntes Schiff einsetzen will.

Bis 10. Oktober 2022 wird die Carnival Ecstasy anschließend noch ab Mobile in Alabama fahren, wofür eigentlich die Carnival Sensation vorgesehen war. Im Oktober wird die Carnival Ecstasy dort ebenfalls von einem noch nicht benannten Schiff ersetzt wird.

Von den ursprünglich acht Schiffen der Fantasy-Klasse bleiben dann im Oktober 2022 mit der jeweils 1998 in Dienst gestellten Carnival Elation und Carnival Paradise nur noch zwei Schiffe in der Flotte. Bereits 2020 hatte die Reederei die Carnival Fantasy (Baujahr 1990), Carnival Fascination (1994), Carnival Imagination (1995) and Carnival Inspiration (1996) ausgemustert. Alle vier Schiffe wurden verschrottet.

Australien-Pause verlängert

In Australien hat Carnival Cruise Line die Abfahrten der Carnival Splendor von Juni bis Ende September 2022 angesagt und die Reisen der Carnival Spirit von Juni bis sogar Anfang Oktober 2023. Wann Carnival Cruise Line mit diesen beiden Schiffen nach Australien zurückkehrt, ist noch offen.

Vorerst kommt die Carnival Spirit in Jacksonville in Florida zum Einsatz, nachdem sie zuvor seit 2012 kontinuierlich in Australien war. Wo in Nordamerika die Carnival Splendor fahren soll, ist noch nicht bekannt.

Omikron-Welle: Covid-19-Lage auf Kreuzfahrtschiffen entspannt sich

6. Februar 2022

Nach hohen Covid-19-Fallzahlen auf Kreuzfahrtschiffen im Januar 2022 hat sich die Lage offenbar entspannt, die verschärften Schutzmaßnahmen gegen Omikron und in den USA rückläufige Infektionszahlen zeigen offenbar Wirkung. In den USA melden die Behörden erstmals in der Omikron-Welle wieder einige komplett Covid-19-freie Schiffe.

Die Omikron-Welle hatte die Kreuzfahrt spätestens seit Ende 2021 und Anfang 2022 in Bedrängnis gebracht: Die Fallzahlen an Bord stiegen stark an, in einzelnen Fällen wurden in der Karibik hundert und mehr Passagiere während einer einzigen Reise ausgeschifft und in Quarantänehotels gebracht – sowohl Infizierte als auch enge Kontaktpersonen. Die Statistik der US-Seuchenschutzbehörde CDC listete rund 90 Schiffe in ihrem Einflussbereich auf, von denen zeitweise kein einziges gänzlich ohne Covid-19-Fällen war. Besonders problematisch:

Auch Crew infizierte sich verstärkt mit Covid-19, sodass vereinzelt kein geregelter Schiffsbetrieb mehr möglich war.

Anfang Februar 2022 hat sich die Situation nun offenbar deutlich entspannt. Die CDC-Statistik weist immer mehr Kreuzfahrtschiffe mit Status „grün“ aus, die also aktuell keine Covid-19-Fälle an Bord melden. Mehr als zehn Prozent der Schiffe sind inzwischen „grün“. Zwar ist dieses Meldesystem als Teil der „Conditional Sailing Order“ seit 15. Januar auf freiwillige Basis umgestellt, die Reedereien halten sich jedoch vorerst weiterhin daran.

Jason Liberty, CEO der Royal Caribbean Group, sprach bei einer Online-Konferenz für Investoren ebenfalls von deutlich sinkenden Fallzahlen im Vergleich zu vor einigen Wochen: „Die Zahl der Fälle an Bord unserer Schiffe ist in den vergangenen Wochen rapide zurückgegangen und wir haben jetzt wieder das außergewöhnlich niedrige Niveau aus der Zeit von vor dem Auftreten von Omikron erreicht.“ Man habe aktuell nur noch eine Handvoll positiver Covid-19-Testergebnisse pro Reise.

In Europa ergibt sich mangels einer zentralen Meldestelle für Coronafälle ein weniger klares Bild und die Omikron-Welle hat, anders als in den USA, ihren Höhepunkt in vielen Ländern noch nicht überschritten. Doch auch hier gab es zuletzt keine Meldungen mehr über größere Covid-19-Cluster auf Kreuzfahrtschiffen.

Bei AIDA Cruises hatte zuletzt die AIDAnova Schlagzeilen gemacht, als die Reederei die Silvesterreise wegen einer größeren Zahl an Covid-19-Fällen auch unter der Crew in Lissabon abbrach und die Passagiere nach Hause flog. AIDA Cruises war danach vorübergehend zum Bubble-Konzept bei Landausflügen zurückgekehrt, bei dem nur noch organisierte, geführte Landausflüge in der Gruppe möglich sind. Am 3. Februar hob die Reedereien diese Beschränkung aber schon wieder auf.

Auch TUI Cruises, Hapag-Lloyd Cruises und Phoenix Reisen hatten im Dezember und Januar mit vermehrten Covid-19-Fällen auch unter der Crew zu kämpfen und sagten Reisen ab. Besonders kurzfristig traf es dabei Passagiere von TUI Cruises in der Karibik. Inzwischen hat TUI Cruises die Abfahrten der Mein Schiff 2 von den beiden Abfahrtshäfen auf Barbados und in der Dominikanischen Republik auf lediglich einen Hafen reduziert und nimmt neue Passagiere nur noch in La Romana auf.

Neue Corona-Regeln der CDC: Vorteile mit Booster-Impfung, komplizierte Detailregelungen

10. Februar 2022

Knapp einen Monat nach Auslaufen der bisherigen Covid-19-Regeln der US-Seuchenschutzbehörde CDC für die Kreuzfahrt, gibt es neue Regeln, zu denen sich die Reedereien freiwillig verpflichten sollen. Die Booster-Impfung gilt nun in den USA als neuer Gold-Standard für Kreuzfahrtschiffe. Außerdem gibt es eine Fülle von teils sehr

komplizierten Detailregelungen für Tests und Quarantäne sowie eine Abstufung der Maßnahmen je nach Farbcode und Impfstatus des Schiffs.

Die neuen Covid-19-Regeln der CDC gelten vorerst bis zu 28. März 2022 und sollen vor diesem Datum geprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Sie ähneln denen der am 15. Januar 2022 ausgelaufenen „Conditional Sailing Order“ und verpflichten die Reedereien zu detaillierten Plänen für den Umgang mit Covid-19-Fällen an Bord und ebensolchen Vereinbarungen mit den jeweiligen Hafenbehörden sowie weiterhin Corona-Tests für Passagiere und Crew und diverse Infektionsschutzmaßnahmen.

Insbesondere gelten auch die jeweils aktuellen CDC-Empfehlungen zum Tragen von Masken weiterhin nach den gleichen Bedingungen wie bei der „Conditional Sailing Order“. Die CDC-Regeln sind teils jedoch so kompliziert und verschachtelt, dass sie oft nicht auf den ersten Blick klar verständlich sind.

Zuletzt hatte beispielsweise Royal Caribbean International angekündigt, die Maskenpflicht in ausschließlich für Geimpfte zugängliche Räumen ab Mitte Februar abschaffen. Bei Norwegian Cruise Line, die mit einer strikten 100-Prozent-Impfpflicht (ab 1. März unter Fünffährige ausgenommen) fährt, soll die Maskenpflicht ab 1. März 2022 ganz entfallen. Ob sich das mit den neuen CDC-Regeln vereinbaren lässt, bleibt abzuwarten.

Clia kritisiert CDC-Sichtweise als diskriminierend

Der Kreuzfahrt-Branchenverband Clia kritisiert die CDC nach Veröffentlichung der Regeln heftig für deren Standpunkt, das Ansteckungsrisiko auf Kreuzfahrtschiffen sei weiterhin „sehr hoch“. Die aktuellen Zahlen und Entwicklungen würden das Gegenteil beweisen, so die Clia in einem Statement. Sie bezeichnet die Einschätzung der CDC und den damit verbundenen, neuen Regeln als diskriminieren gegenüber nahezu jeder anderen Branche.

Die Impfquote auf Kreuzfahrtschiffen liege bei nahezu 100 Prozent, so die Clia, während sie sich in den USA an Land bei lediglich 63 Prozent bewege. In ihrem Statement schreibt die Clia: „Es scheint eine unnötige Diskriminierung von Kreuzfahrten zu sein, wenn behauptet wird, dass die Wahrscheinlichkeit, sich auf einer Kreuzfahrt mit COVID-19 anzustecken, ‚very high‘ ist, selbst wenn man seine COVID-19-Impfungen auf dem neuesten Stand hat.“

Unter anderem mit dem Argument der Diskriminierung gegenüber anderen Branchen hatte sich der Bundesstaat Florida im Sommer 2021 bereits vor Gericht gegen die CDC durchgesetzt, dass die „Conditional Sailing Order“ in Florida formell nicht mehr bindend war.

Dennoch ist zu erwarten, dass sich die Kreuzfahrt-Reedereien dem neuen Covid-19-Regime der CDC zunächst freiwillig unterwerfen werden. Denn anderenfalls könnte die CDC frühere Hygiene-Regeln anwenden, die einen Kreuzfahrtbetrieb deutlich schwieriger gestalten würden als unter den freiwilligen Regeln. Auch der drohende Image-Schaden, in der Farbcode-Tabelle der CDC als „grau“ gelistet zu sein, dürfte Anreiz zur Teilnahme an dem Programm sein.

Vorteile für Schiffe mit 95 Prozent Passagiere und Crew mit Booster-Impfung

Die neuen CDC-Regeln für Kreuzfahrtschiffe führen eine Abstufung für den Impfstatus an Bord ein. Die Behörde definiert „fully vaccinated“ derzeit als doppelte Impfdosis

beziehungswise Einfach-Impfung bei Johnson&Johnson-Impfstoff. „Up to Date“ beinhaltet dagegen auch eine Booster-Impfung nach den aktuellen Empfehlungen der CDC.

- „Not Highly Vaccinated“: weniger als 95 Prozent der Passagiere und Crew sind vollständig geimpft („fully vaccinated“)
- „Highly Vaccinated“: 95 Prozent der Passagiere und Crew sind vollständig geimpft („fully vaccinated“), aber nicht am aktuellsten Stand – sprich: nicht geboostert („up-to-date“)
- „Vaccination Standard of Excellence“: 95 Prozent der Passagiere und Crew sind geimpft und auf dem aktuellen Stand der Impfempfehlung der CDC. Nach Stand Februar 2022 bedeutet das im Wesentlichen: geboostert („up-to-date“).

Schiffe mit der höchsten Einstufung „Vaccination Standard of Excellence“ profitieren von Erleichterungen, unter anderem einer verkürzten Quarantänezeit von zehn auf fünf Tage für Kontaktpersonen – die allerdings immer noch recht streng sind: Nach fünf Tagen ist ein Freitesten möglich, aber auch danach müssen sie Mahlzeiten in der Kabine einnehmen, dürfen bis Tag zehn nach Kontakt keine Restaurants besuchen und müssen zwischen Tag 6 und 10 überall Maske tragen, auch im Freien.

Gewisse Erleichterungen gibt es für „Vaccination Standard of Excellence“-Schiffe auch bei Corona-Tests, die Regeln dafür sind jedoch recht kompliziert.

Update 18.2.: Enge Kontaktpersonen müssen nicht mehr zwingend in Quarantäne, sondern können sich – mit Maskenpflicht – frei an Bord bewegen, sofern sie einen täglichen Corona-Test absolvieren und symptomfrei sind. Die Restaurants bleiben für Kontaktpersonen allerdings tabu, das Essen wird in der Kabine serviert.

Update 18.2.: Bei der Berechnung der 95-Prozent-Quote werden nur noch Passagiere mit einbezogen, die formell geimpft sein könnte. Im Wesentlichen belasten also Kinder unter fünf Jahren die Quote nicht mehr.

Corona-Maßnahmen für die Crew

Auch für Crew gibt es eine Fülle an komplizierten und sehr detaillierten Regeln und Maßnahmen. Für noch nicht geboosterte Crew-Mitglieder gilt beispielsweise auf allen Schiffen eine Abstandsregel von zwei Metern auch während der Arbeit.

Sobald es an Bord Covid-19-Fälle gibt, das Schiff also mit Farbcode „Gelb“ eingestuft ist, gelten erhöhte Schutzmaßnahmen, zu denen beispielsweise auch die Schließung der Crew-Bars und Fitness-Studios sowie persönliche Meetings und auch FFP2-/KN95-Masken gehören.

Freiwillig verpflichtende Regeln für Schiffe mit mehr als 249 Personen an Bord

Die neuen Regeln gelten als Empfehlung, sind aber für die beteiligten Reedereien verpflichtend. Sie sind vorgesehen für Kreuzfahrtschiffe unter nicht-amerikanischer Flagge mit mehr als 249 Menschen an Bord. Schiffe unter amerikanischer Flagge können sich dem Programm aber ebenfalls anschließen.

Reedereien beziehungsweise Schiffe, die sich nicht an dem freiwilligen Programm beteiligen, werden in der Farbcode-Tabelle der CDC als „grau“ markiert. Ausgenommen davon sind Schiffe unter US-amerikanischer Flagge. Details zu der Farbcodierung finden Sie weiter unten in diesem Beitrag.

Kreuzfahrt-Reedereien sollen sich bis zum 18. Februar 2022 entscheiden, ob sie sich freiwillig, dann aber bindend den neuen Regeln unterwerfen und mit der CDC kooperieren wollen. Eine Überarbeitung des Regelwerks soll es spätestens am 18. März 2022 geben, um gegebenenfalls Veränderungen vorzunehmen, die sich aus neuen Entwicklungen und Erkenntnissen ergeben.

Reedereien können das CDC-Programm auch jederzeit wieder verlassen. Schiffe, die sich außerhalb des CDC-Einflussbereichs aufhalten und sich zu den Regeln verpflichten wollen, müssen dies 28 Tage vor Einfahrt in US-Gewässer tun.

Farbcode-System der CDC für Kreuzfahrtschiffe

Das Farbsystem basiert ursprünglich auf der „Conditional Sailing Order“ (CSO) der CDC und wird mit den neuen, freiwilligen Covid-19-Regeln fortgeführt und um die Information zu Impfstatus des jeweiligen Schiffs erweitert.

- **Grün:** keine in den vergangenen sieben Tagen gemeldete Fälle von Covid-19
- **Gelb:** gemeldete Covid-19-Fälle liegen unter dem Schwellenwert für eine CDC-Untersuchung
- **Orange:** gemeldete Fälle von Covid-19 haben den Schwellenwert für eine CDC-Untersuchung erreicht
- **Rot:** gemeldete Covid-19-Fälle liegen bei oder über dem Schwellenwert für eine CDC-Untersuchung; zusätzliche Infektionsschutzmaßnahmen wurden angeordnet.

Der Schwellenwert der CDC beträgt 0,30 Prozent der Passagiere und/oder mindestens ein positiv getestetes Crew-Mitglied innerhalb der vergangenen sieben Tage. Meldungen über positive Tests bis zu fünf Tage nach Ausschiffung werden einbezogen. Der Schwellenwert wurde gelockert, lag er doch unter dem Regime der „Conditional Sailing Order“ noch bei 0,10 Prozent.

Die Einstufung als „Gelb“ oder „Rot“ erfolgt übrigens auch dann, wenn ein Schiff lediglich seinen täglichen Meldepflichten nicht nachkommt.

Der Status „Rot“ wird zugewiesen, wenn es an Bord eines Schiffs nachhaltiges Infektionsgeschehen auftritt oder die Gefahr besteht, dass das Bordhospital die Situation nicht allein bewältigen kann. Die neuen Regeln definieren präziser als in der „Conditional Sailing Order“, ab wann die CDC die Situation als problematisch einschätzt.

„Rot“ bedeutet allerdings nicht eine automatische Stilllegung des jeweiligen Schiffs. Vielmehr ordnet die CDC abhängig von den genauen Umständen an Bord geeignete Maßnahmen an, die das Problem beheben können. Allerdings kann das je nach Situation auch zu einem vorübergehenden Aussetzen des Passagierbetriebs führen.

Neu ist, dass die Farbcode-Tabelle künftig auch den Impfstatus des jeweiligen Schiffs offenlegt, der bei jeder Reise neu bestimmt wird, von „Not Highly Vaccinated“ oder „Highly Vaccinated“ bis zur besten Stufe „Vaccination Standard of Excellence“.

US-Reedereien lassen die Masken fallen: deutliche Lockerungen bei den Corona-Regeln

19. Februar 2022

US-Kreuzfahrtreedereien lockern ihre Corona-Regeln deutlich und schaffen die Maskenpflicht an Bord weitgehend ab. Zuvor hatte die US-Seuchenschutzbehörde CDC die Reisewarnung für Kreuzfahrten von Stufe 4 auf 3 gesenkt und neue Regeln für die Kreuzfahrt eingeführt.

Der Höhepunkt der Omikron-Welle war in den USA bereits deutlich früher überschritten als in Europa, die Infektionszahlen fallen dort steil ab. Daher hat die CDC ihre ohnehin umstrittene Reisewarnung vor Kreuzfahrten von der höchsten Stufe 4 („very high“ risk) auf die Stufe 3 („high“) abgesenkt.

Zugleich ersetzen neue Corona-Regeln der CDC für die Kreuzfahrt die bisherige „Conditional Sailing Order“, die zum 15. Januar ausgelaufen ist. Die neuen Regeln sind für die Reedereien grundsätzlich freiwillig, jedoch haben sich alle von US-Häfen aus operierende Kreuzfahrt-Reedereien zu den neuen Bedingungen bekannt und zu deren Einhaltung verpflichtet. Aktuell enthält die Liste der CDC 110 Kreuzfahrtschiffe, die den neuen Regeln unterliegen, 30 davon mit Stand 18. Februar 2022 vollständig frei von Covid-19-Fällen. Noch vor einigen Wochen hatte kein einziges Schiff diesen Status „grün“.

In Deutschland und Europa sind dagegen bislang noch keine umfangreicheren Lockerungen der Corona-Regelungen für Kreuzfahrten erkennbar. Teils fassen die Reedereien ihre Regeln sogar noch strenger, wie etwas Plantours für die „Hamburg“, wo nun kein Genesenen-Status mehr akzeptiert wird und die Booster-Impfung Pflicht ist. Die Booster-Pflicht gilt inzwischen auch bei einigen anderen Reedereien, unter anderem bei TUI Cruises, siehe unser Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Last-Minute-Lockerungen der CDC

Kurzfristige Änderungen hat die CDC an den neuen Regeln vorgenommen, nachdem Reedereien sie teils heftig kritisiert hatten. Die Erleichterungen kamen kurz vor der Deadline am 18. Februar, bis zu der die Reedereien ihre Teilnahme an dem freiwilligen, neuen Programm anmelden mussten.

Einfacher und flexibler hat die CDC beispielsweise die Regelungen zur Quarantäne bei positiv getesteten Passagieren und Crew-Mitgliedern gestaltet. Die Regeln dazu waren in der Originalfassung extrem kompliziert. Insbesondere müssen enge Kontaktpersonen nun nicht mehr automatisch in Quarantäne, sondern können sich – mit Maskenpflicht – frei an Bord bewegen, sofern sie einen täglichen Corona-Test absolvieren und symptomfrei sind. Lediglich die Restaurants bleiben für Kontaktpersonen tabu, das Essen wird ihnen in der Kabine serviert.

Eine weitere Lockerung bezieht sich auf die Berechnung der Impfquote an Bord. Als „highly vaccinated“ gilt ein Schiff, wenn 95 Prozent der Passagiere und Crew geimpft sind. Bei der Berechnung der 95-Prozent-Quote werden Kinder unter fünf Jahren nun aber nicht mehr berücksichtigt. Lediglich Personen, die geimpft werden könnten, es aber nicht sind, gehen jetzt noch in die 95-Prozent Berechnung ein. Relevant ist auch die Klarstellung, dass für die Einstufung des Impfstatus als „up-to-date“ für die Schiffsbewertung als „Vaccination Standard of Excellence“ Booster-Impfungen nur bei Personen berücksichtigt werden, die auch tatsächlich eine Booster-Impfung erhalten können.

Da fast alle Reedereien in den USA eine Impfpflicht haben, zumeist ab einem Alter von zwölf Jahren, bleiben die restlichen fünf Prozent nun also für Passagiere zwischen fünf und elf Jahren sowie bei einigen Reedereien solchen Passagieren, die einen Ausnahmegrund vorweisen können, warum sie nicht geimpft sind. Im Detail unterscheiden sich die Regeln der einzelnen Reedereien bei der Impfpflicht.

Masken-Pflicht entfällt ab 1. März 2022 weitgehend

Weil es die neuen CDC-Regeln erlauben, lassen die Reedereien nun nach und nach die Maskenpflicht an Bord ihrer Schiffe fallen. Stichtag dafür ist bei den meisten der 1. März 2022.

Dort, wo das in den USA aktuell noch praktiziert wird, entfallen die Corona-Tests direkt vor der Einschiffung im Kreuzfahrt-Terminal. Stattdessen müssen Passagiere in den USA nun einen maximal 48 Stunden alten Test (PCR oder Antigen) zur Einschiffung mitbringen, bei Abfahrten in einem Hafen außerhalb der USA darf der Test höchstens drei Tage alt sein.

Allerdings sollte man jeweils einen Blick auf die genauen, aktuellen Regelungen werfen. Denn die Maskenpflicht entfällt nicht überall an Bord und im Detail unterscheiden sich die Regeln von Reederei zu Reederei, selbst bei Marken innerhalb desselben Unternehmens. Wir haben die wesentlichen Regeln einiger großer Reedereien zusammengefasst, weisen aber ausdrücklich darauf hin, dass die Zusammenstellung nicht alle Details enthalten kann, die teils recht differenziert und kompliziert sind.

Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises, Regent Seven Seas Cruises

Norwegian Cruise Line, die von Anfang an mit einer ausnahmslosen 100-Prozent-Impfpflicht gefahren sind, hatten die Maskenpflicht bereits früher abgeschafft, zwischenzeitlich zur Omikron-Welle aber wieder eingeführt. Nun entfällt sie zum 1. März – zumindest in den USA. Allerdings empfiehlt NCL seinen Passagieren weiterhin das Tragen einer Maske in Innenräumen und bei geringem Abstand im Freien, um sich selbst zu schützen.

Gelockert hat NCL auch die Impfpflicht: Kinder unter fünf Jahren dürfen nun auch ungeimpft mitfahren, was NCL zuvor nicht akzeptiert hatte. In Europa gilt das sogar für Kinder unter elf Jahren.

Weiterhin Maske tragen müssen Passagiere in Innenräumen aber bei Kreuzfahrten außerhalb der USA. Insbesondere in Europa gilt die Maskenpflicht vorerst weiterhin, entsprechend den europäischen Regelungen unter anderem der „EU Healthy Gateways“-Empfehlung.

Auch die Corona-Tests direkt vor der Einschiffung im Terminal schafft NCL ab, ebenso auch die Schwesterreedereien Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises. Besonderheit hier:

Tests werden zumindest derzeit noch ausschließlich von zertifizierten Teststellen akzeptiert. Bei testfortravel.com gibt es eine Suchmöglichkeit für entsprechende Testanbieter. Falls sich kein passender Testanbieter findet, können Passagiere notfalls direkt bei der Einschiffung einen Test gegen Gebühr (99 Dollar) machen lassen.

Royal Caribbean International, Celebrity Cruises

Bei Royal Caribbean International fällt die Maskenpflicht bereit ab 15. Februar 2022. In den Bereichen am Schiff, die für ausschließlich geimpfte Passagiere reserviert sind, sind dann keine Masken mehr nötig. In den übrigen Bereichen müssen aber weiterhin von allen Passagieren Maske getragen werden. Ab 25. Februar 2022 entfällt die Maskenpflicht für Geimpfte dann in allen Bereichen des Schiffs. Eine Maskenpflicht gibt es aber weiterhin in den Kinderbereichen des „Adventure Ocean“.

Auch Celebrity Cruises schafft die Maskenpflicht ab 12. Februar ab. Die Maskenpflicht gilt dann nur noch für Ungeimpfte – also ungeimpfte Kinder unter zwölf Jahren. Denn für alle anderen gilt bei Celebrity Cruises Impfpflicht. Auch in manchen Innenbereichen könnte es weiterhin Maskenpflicht geben, etwa im Casino oder Theater.

Carnival Cruise Line

Bei Carnival Cruise Line gilt die Maskenpflicht ab 1. März nur noch in wenigen, derzeit noch nicht näher spezifizierten Bereiche. Gelockert hat CCL auch die Raucherpolitik im Casino: Dort darf nun wieder geraucht und getrunken werden, sofern man sitzt und aktiv mit Spielen beschäftigt ist. Die Casino-Bar bleibt aber noch ein Nichtraucherbereich.

Der obligatorische Corona-Test vor der Kreuzfahrt darf bei Carnival Cruise Line bei Einschiffung maximal zwei Tage alt sein. Wer eine Booster-Impfung vorweisen kann, kann den Test sogar drei Tage vor Abfahrt machen lassen.

Neu ist bei CCL auch, dass jetzt neben vollständiger Impfung auch der Genesenen-Status akzeptiert wird. Allerdings darf die Infektion maximal drei Monate zurückliegen. Genesene (mindestens zehn Tage nach Infektion) müssen nicht einmal einen Corona-Test bei der Einschiffung vorlegen.

Von der Impfpflicht ausgenommen sind bei Carnival Cruise Line auf den Abfahrten in Kalifornien, auf Alaska- und Europa-Reisen Kinder unter zwölf Jahren. Bei den übrigen US-Abfahrten gibt es eng umgrenzte Ausnahmemöglichkeiten von der Impfpflicht für Kinder ab zwölf Jahren und Erwachsene.

Lockerungen auch für die Crew

Mit Abklingen der Omikron-Welle gibt es auch wider Erleichterungen für die Crew von Kreuzfahrtschiffen. Teils wird die Dauer der Quarantäne für neu aufgestiegene Crew-Mitglieder verkürzt. Landgänge beispielsweise auf den Privatinseln der Bahamas und Karibik und mit gewissen Beschränkungen sogar in US-Häfen sind für Crew wieder erlaubt. Und auch zeitweise Einschränkungen in den Crew-Bereichen wie geschlossene Fitness-Studios und Crew-Bars werden nach und nach wieder aufgehoben.

Aktuelle Corona-Schutzmaßnahmen auf der AIDAcosma

6. März 2022

Mit der Hoffnung auf ein baldiges Abflauen der Pandemie oder zumindest eine vorübergehende Normalisierung im Frühjahr und Sommer 2022 zeigen sich auch bei den Infektionsschutzmaßnahmen an Bord der AIDAcosma einige Lockerungen. Bei unserer Reise ab Hamburg haben wir die wesentlichen Aspekte des Corona-Konzepts beobachtet und zusammengestellt.

AIDAcruises verlangt derzeit eine vollständige Impfung für alle ab zwölf Jahren (also in der Regel zwei Impfdosen) sowie zur Einschiffung einen negativen Antigen-Test, der nicht älter als 24 Stunden sein darf.

Im Terminal erfolgt direkt zur Einschiffung zusätzlich ein PCR-Test. Damit keine Wartezeiten im Terminal entstehen, setzen die Passagiere anschließend den Check-in-Prozess fort und warten in ihrer Kabine am Schiff auf das Test-Ergebnis. Wenn 90 Minuten nach Probenentnahme keine Benachrichtigung über ein positives Ergebnis kommt, darf man die Kabine verlassen.

Die Wartezeit vertreibt man sich zunächst mit dem Check-in-Vorgang sowie anschließend das Absolvieren der Rettungsübung via TV-Gerät oder Smartphone-App und, falls der Koffer bereits geliefert wurde, das Auspacken.

Einschiffung mit PCR-Test und 90-Minuten-Quarantäne in der Kabine

Die Einschiffung ist gut organisiert und erfolgt in mehreren Etappen. Dennoch sind Warteschlangen durch die Prüfung der zusätzlichen Gesundheitsdokumente und den PCR-Test wohl unvermeidlich. Bei der Einschiffung der rund 3.000 Passagiere dieser Reise in Hamburg-Steinwerder kommt es zu teils auch längeren Wartezeiten.

So läuft der Einschiffungsprozess ab:

- Koffer abgeben
- Prüfung von Gesundheitsfragebogen, Impfung und Antigentest-Ergebnis
- Abholen des PCR-Teströhrchens. Die Röhrchen sind bereits personalisiert vorbereitet, sodass der Prozess sehr effizient abläuft und keine Verwechslungen passieren können.
- Probenentnahme in Rachen und Nase für den PCR-Test. Passagiere bekommen eine Quittung über den Testzeitpunkt, der für die 90 Minuten Wartezeit in der Kabine wichtig ist
- Check-in mit Foto, Prüfung der Reiseunterlagen und Aushändigen der Kabinenkarte
- 90 Minuten Wartezeit ab Probenentnahme in der Kabine – wenn keine Benachrichtigung über positives Testergebnis kommt, kann man danach die Kabine verlassen.
- Während der Zeit in der Kabine: Muster-Übung am interaktiven TV oder in der AIDA-App absolvieren
- Zum Abschluss der Rettungsübung muss man dann später lediglich noch mit Rettungsweste an der Muster-Station die Bordkarte scannen lassen. Achtung:

Abschluss der Muster-Übung in der App beziehungsweise am TV-Gerät ganz am Ende bestätigen, da sonst der abschließende Scan der Bordkarte fehlschlägt.

Maskenpflicht, Desinfektion, Abstand

In den Innenbereichen gilt Maskenpflicht (medizinisch oder FFP2). Auf unserer Reise war die Masken-Disziplin der Mitreisenden sehr hoch, die Mehrzahl trug FFP2-Masken. Dass jemand die Maske nur nachlässig unter der Nase trug, war eine seltene Ausnahme.

In den Bars und Restaurants hat AIDA Cruises eine recht schlaue Lösung für die Desinfektion der Tische gefunden: Auf den Tischen liegt eine quadratische Karte, die der Kellner bei Aufnahme der Bestellung umdreht (blau) und damit für nachfolgende Gäste erst einmal blockiert, bis der Tisch desinfiziert und die Karte wieder auf „Grün“ gedreht ist.

Große Abstände zwischen den Tischen gibt es nicht mehr und auch die Barstühle direkt am Bartresen sind wieder freigegeben, sodass der Betrieb nahezu normal läuft. Abstandhalten ist eine Empfehlung und ein Appell an die Eigenverantwortung der Passagiere. Beschränkt ist allerdings, wer in Restaurants zusammensitzen darf, nämlich nur gemeinsam gebuchte Gruppen und Familien, nicht jedoch weitere Personen, etwa bei an Bord neu geschlossenen Freundschaften.

Die AIDAcosma ist mit UV- und Hepa-Filter in der Klimaanlage ausgerüstet, was ein Infektionsrisiko zusätzlich senken soll. Auch alle anderen AIDA-Schiffe sollen mit dieser Technik nachgerüstet werden.

Insgesamt haben wir die Mitreisenden zumeist als recht vernünftig und respektvoll im Umgang mit Abstandsregeln erlebt, ebenso bei der Maskendisziplin.

Kritisch war lediglich die unvermeidliche, an Bord stattfindende Passkontrolle für Großbritannien in Southampton im Theatrum. Hier bildeten sich lange, unkontrollierte Schlangen auf engstem Raum mit Wartezeiten von einer Stunde und mehr. Man kann annehmen, dass AIDA Cruises aus der nachfolgenden Kritik der Passagiere und der Situation lernt und ähnliche Situationen künftig besser organisiert, die Passagierströme aktiv steuert, um Ansammlungen vieler Menschen auf engstem Raum über längere Zeit zu vermeiden.

Einige Passagier-Bereiche vorübergehend für die Crew reserviert

Solange die AIDAcosma nicht mit voller Passagierzahl fährt, bleibt Spielraum, um einzelne Passagier-Bereiche für die Crew zu nutzen und damit Kontakte zwischen verschiedenen Bereichen wie Nautik und Hotel zu reduzieren sowie der Crew mehr Raum zu geben, während einige Einrichtungen im Crew-Bereich wie etwa das Fitness-Studio noch coronabedingt geschlossen sind.

So ist das Markt-Restaurant derzeit für Passagiere geschlossen und wird für das Hotel-Personal als Crew-Messe genutzt, um Kontakte zwischen nautischem und Hotel-Personal zu reduzieren. Ebenso ist das Crew-Fitness-Center geschlossen, weswegen das wesentlich größere Fitness-Center der Passagiere nur von 8 bis 22 Uhr geöffnet ist und die übrige Zeit für die Crew zur Verfügung steht. Und auch die „The Cube“-Diskothek wird aktuell von der Besatzung genutzt und ist für Passagiere nicht zugänglich.

Crew-Infektionsschutz

Für neu aufsteigende Crew gilt derzeit eine viertägige Komplett-Isolation mit anschließender „working quarantine“, während der Kontakte auf ein Minimum beschränkt sind und die Mahlzeiten in der Kabine eingenommen werden. Zuvor absolvieren die Crew-Mitglieder vor Abflug zu Hause einen PCR-Test, bei der Einschiffung einen qualifizierten Antigen-Test sowie jeweils einen PCR-Test nach der Quarantäne und der „working quarantine“.

Danach wird jedes Crew-Mitglied, je nach Position, mindestens einmal wöchentlich getestet. Ohnehin gilt für die Crew eine Impfpflicht und laut AIDA sind Anfang März 2022 bereits rund 70 Prozent auch schon geboostert.

Bar- und Speisekarten auf Papier oder digital

Bei den Bar- und Speisekarten führt AIDA zweigleisig: Die Menüs in den Restaurants und die Getränkekarten in den Bars gibt es sowohl klassisch auf Papier als auch digital als PDF-Datei via QR-Code. In den Bedien-Restaurants und Bars finden sich auf den Tischen jeweils Plexiglas-Aufsteller in A5-Größe mit den Speisekarten sowie den wesentlichen Getränken.

Die Aufsteller enthalten außerdem einen QR-Code, über den man sich die vollständigen Karten aufs Smartphone herunterladen kann. Wer also andere Getränke als die auf der physischen Karte sucht, sollte daher den QR-Code nutzen. Der Download funktioniert über das Bord-Wlan, ohne dass man dafür ein Internet-Paket kaufen muss.

Corona-Restriktionen: US-Kreuzfahrt „back to normal“, Europa zögert noch

15. März 2022

Während die USA mit dem Kreuzfahrt-Neustart in der Pandemie fast ein Jahr später dran war als Europa, geht es dort nun umso schneller: Die Maskenpflicht und andere Corona-Beschränkungen entfallen, die Kreuzfahrt ist beinahe wieder im Vor-Corona-Modus. Europäische und deutsche Reedereien zögern dagegen mit Lockerungen und wollen mindestens noch in den Sommer 2022 hinein vorsichtig bleiben.

Täglich kommen neue Meldungen über Länder, die nahezu alle Corona-Beschränkungen fallen lassen. Selbst Impfpflichten für Reisende werden teils wieder abgeschafft, Masken müssen auch in Innenräumen nicht mehr getragen werden. Zum 18. März fällt beispielsweise auch für England die Pflicht zu Coronatests und Einreiseformularen weg, selbst für Ungeimpfte. Und auch Australien erlaubt ab 17. April 2022 wieder internationale Kreuzfahrten. P&O Cruises will dort ab 31. Mai starten.

Die Lockerungen in vielen, auch europäischen Ländern erleichtern den Reedereien insgesamt die sehr aufwendige Bürokratie. Es gibt weniger Nachweispflichten und auch bei den Coronatests wird vieles einfacher, bis hin zum Wegfall von in einzelnen Ländern noch geltende Testpflichten.

USA: Maskenpflicht und andere Corona-Regeln entfallen

In der Kreuzfahrt dagegen vollzieht sich die Öffnung in den USA und in der Karibik sehr viel schneller und weitreichender als in Deutschland und Europa. Die US-Reedereien haben für Abfahrten ihrer Schiffe ab US-Häfen, derzeit insbesondere ab Florida in die Karibik, die Regeln zum 1. März 2022 deutlich gelockert. Grundlage dafür sind die Empfehlungen der Seuchenschutzbehörde CDC, die jetzt am 14. März sogar ihre Reisewarnung für die Kreuzfahrt noch einmal herabgestuft hat – von der höchsten Stufe 4 noch im Januar über 3 auf nun 2, „moderates Risiko“.

Entsprechend gibt es zwar eine Impfpflicht meist ab fünf, teils ab zwölf Jahren, die Maskenpflicht in Innenräumen ist aber weitgehend entfallen. Die Reedereien empfehlen zwar mehr oder weniger dringend das Tragen einer Maske, vorgeschrieben ist das aber nicht mehr. Lediglich in Terminal-Gebäuden ist die Maske weiter Pflicht sowie gegebenenfalls in Karibik-Häfen an Land, wenn lokale Behörden es verlangen.

Auch Corona-Tests bei der Einschiffung im Kreuzfahrt-Terminal – in den USA ohnehin nicht so konsequent praktiziert wie in Europa – entfallen. Passagiere müssen lediglich noch ein negatives Testergebnis vorlegen, da je nach Impfstatus maximal zwei oder drei Tage alt sein darf. Trotz der Lockerungen lohnt sich allerdings ein Blick in die konkreten Corona-Regeln der einzelnen Reedereien, denn die unterscheiden sich in Details, die gegebenenfalls entscheidend sein können.

Entsprechend der Lockerungen sind Kreuzfahrten in den USA wieder stark gebucht, immer größere Teile der Flotten sind wieder in Dienst. In der Karibik herrscht vielerorts wieder so viel Schiffsverkehr wie vor der Pandemie. Nassau auf den Bahamas beispielsweise meldet Tourismus-Zahlen wie vor Beginn der Pandemie und an manchen Tagen wieder bis zu sechs Kreuzfahrtschiffen gleichzeitig im Hafen.

(Eigenwerbung:) Eine Chronik, Details und Geschichten zur Situation der Kreuzfahrt während der Pandemie lesen Sie übrigens in unserem neuen Buch „Freitag, 13. März 2020 – Der Tag, an dem die Kreuzfahrt auf Grund lief“ – **jetzt bei Amazon.de kaufen.**

Maskenpflicht und Corona-Tests bleiben in Europa vorerst

In Europa und Deutschland sind die Kreuzfahrt-Reedereien aktuell noch deutlich vorsichtiger – auch, weil lokale Gesetze das teils verlangen. US-Reedereien zögern aktuell noch ihre Regeln für Europa-Abfahrten ab Frühjahr 2022 bekanntzugeben.

Insbesondere die Maskenpflicht in Innenräumen wird zunächst wohl beibehalten. Und auch an Corona-Tests vor der Einschiffung halten die europäischen Reedereien erst einmal fest. Die Inzidenz-Zahlen in Europa liegen allerdings derzeit auch noch um ein Vielfaches höher als in den USA, wo die Omikron-Welle bereits abgeklungen ist.

AIDA Cruises beispielsweise hält an der Impfpflicht (auch für Genesene) für die Sommersaison 2022 fest und will weiterhin bei der 1G-plus-Regeln bleiben, also eine zweifache Testung vor der Abreise, die einen Test direkt bei der Einschiffung einschließt.

Dennoch kehrt auch in der europäischen Kreuzfahrt wieder mehr Normalität zurück. AIDA Cruises hat beispielsweise schon seit 25. Februar die Kinder-Clubs an Bord der Schiffe

wieder geöffnet, lediglich die Kleinkindbetreuung bis 36 Monate wird noch nicht wieder angeboten. Mit vielen weiteren Lockerungen im Detail ist Corona bei AIDA Cruises mit Ausnahme der Masken zunehmend weniger wahrnehmbar. Auch die Stühle direkt am Bartresen können beispielsweise wieder genutzt werden. Und auch ein Sonderproblem AIDAS durch die italienische Flagge und damit verbundenen, strengeren Auflagen, hat sich Anfang Februar 2022 gelöst: Seitdem sind wieder individuelle Landgänge erlaubt – vorerst mit Ausnahme von Italien.

TUI Cruises hat bislang ebenfalls noch keine grundlegenden Lockerungen angekündigt und bleibt zunächst bei den strengen Regeln: Impfpflicht ab 12 Jahren, Booster-Pflicht ab 18 Jahren, doppelter Corona-Test vor Reiseantritt sowie Maskenpflicht in Innenräumen sowie in Situationen mit zu geringem Abstand auch im Freien.

Phoenix Reisen hält ebenfalls an den Einschiffungstests fest, will sich ansonsten aber den Vorgaben der jeweils besuchten Länder anpassen und bei den Regeln entsprechend flexibel sein. Ähnlich handhabt das Hapag-Lloyd Cruises.

Radikale Öffnung in einzelnen Ländern

Allerdings gibt es auch in Europa schon erste Länder, in denen Schiffsreisen weitgehend ohne Corona-Regeln auskommen: Island öffnet sich und entsprechend hat Iceland Pro Cruises bereits angekündigt, für die Kreuzfahrten ab Ende Mai alle Regeln aufzugeben. Unklar ist lediglich noch, ob es, abweichend von den Regeln in Island, eine Maskenpflicht in Innenräumen geben könnte.

Keine Maskenpflicht mehr gilt dagegen jetzt schon auf der norwegischen Postschiffroute bei Havila Voyages und Hurtigruten. Auch Tests oder Impfnachweise verlangt Norwegen nicht mehr.

Verbot individueller Landgänge in Italien könnte Ende März wegfallen

Noch ist es nicht sicher, aber vieles deutet darauf hin, dass auch in Italien ab April wieder individuelle Landgänge erlaubt sein werden. Italien ist seit Beginn der Pandemie besonders strikt und hatte individuelle Landgänge von Kreuzfahrtschiffen verboten. Fällt das entsprechende Gesetz weg, könnten Passagiere danach auch bei Costa wieder individuell an Land gehen, wo bislang auch außerhalb Italiens nur geführte Gruppenausflüge möglich sind.

Basis dafür ist das italienische „Decreto-Legge 25 marzo 2020, n. 19“ – „Dringende Maßnahmen zur Verhinderung der Verbreitung von COVID-19“. Dieses Notstandsgesetz wurde immer wieder verlängert. Zum 31. März 2022 könnte es nun auslaufen und damit auch wieder individuelle Landgänge möglich machen.

Booster-Impfung empfehlenswert

Bei aller Öffnung ist beim Buchen von Kreuzfahrten insbesondere ab US-Häfen dennoch Aufmerksamkeit gefragt, nämlich beim Thema Impfschutz. Denn US-Reedereien orientieren ihre Impfpflicht-Regeln an den Vorgaben der CDC und die bergen einen Fallstrick. Die Behörde hat zwei Definitionen für den Impfstatus: „fully vaccinated“ bedeutet Grundimpfung.

„Up to date“ dagegen ist eine veränderbare Definition und bedeutet derzeit inklusive Booster-Impfung.

Die Zusammenhänge sind ein wenig kompliziert, der Impfstatus hat aber Auswirkungen darauf, wie frei die Reedereien die Corona-Regeln an Bord gestalten können. Empfehlenswert ist daher, nicht nur, weil die CDC dringend dazu rät, bei der Planung einer Kreuzfahrt auch an die Booster-Impfung zu denken. In Europa haben ohnehin schon mehrere Reedereien eine Booster-Pflicht eingeführt, weitere werden mutmaßlich folgen.

Auf Schiffen mit der höchsten CDC-Einstufung „Vaccination Standard of Excellence“ müssen mindestens 95 Prozent der Passagiere und Crew „up to date“ mit ihrem Impfstatus sein, also geboostert. Mit der Azamara Quest erfüllt diese Bedingungen derzeit nur ein einziges Schiff, denn bei Azamara gilt seit 1. März 2022 Boosterpflicht, was bei anderen US-Reedereien noch nicht Standard ist. Ausnahme sind beispielsweise Uncruise Adventures, die in der CDC-Statistik wegen der geringen Größe ihrer Schiffe nicht erfasst werden, sowie Silversea Cruises und Lindblad Expeditions, die zwar eine Booster-Impfung verlangen, derzeit aber kein Schiff in US-Gewässern haben. Viking hat mit der Viking Orion und Viking Sea zwei Schiffe mit Booster-Pflicht in US-Gewässern, mit denen der höchste Status angestrebt wird.

Welche Reedereien aktuell bereits eine Boosterpflicht eingeführt haben und ab welchem Alter welcher Impfstatus verlangt wird, finden Sie in unserem Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Unter den niedrigsten Status der CDC, „Not highly vaccinated“, fallen übrigens aktuell nur noch drei Schiffe: MSC Divina, MSC Meraviglia und MSC Seashore. Der Status bedeutet, dass weniger als 95 Prozent der Passagiere und Crew mindestens zwei Impfdosen (Johnson & Johnson: eine) nachweisen können. Das könnte sich gegen Ende April ändern, wenn auch MSC die Altersgrenze für die Impfpflicht in den USA von zwölf auf fünf Jahre absenkt. Kinder unter fünf Jahren zählt die CDC nicht in die Statistik für die Impfquote hinein.

Verbot individueller Landgänge in Italien beendet

30. März 2022 | zuletzt aktualisiert: 3. April 2022

Nach über zwei Jahren Verbot sind in Italien ab sofort wieder individuelle Landgänge bei Kreuzfahrten erlaubt. Bei den deutschen Reedereien Phoenix, TUI Cruises und AIDA Cruises dürfen die Passagiere teils bereits seit Ende März 2022 auch ohne organisierten Gruppenausflug wieder an Land gehen. Nur Costa hält sich weiter bedeckt, ob bei der italienischen Reederei individuellen Landgänge nun wieder zugelassen würden.

Italien war seit Beginn der Covid-19-Pandemie besonders strikt und hatte individuelle Landgänge von Kreuzfahrtschiffen verboten. Basis dafür war bis zuletzt das italienische „Decreto-Legge 25 marzo 2020, n. 19“ – „Dringende Maßnahmen zur Verhinderung der Verbreitung von COVID-19“. Dieses Notstandsgesetz wurde immer wieder ergänzt und verlängert, so auch um den Absatz zu Kreuzfahrt-Landausflüge. Sie sind in dem

umfangreichen Verordnungswerk explizit erwähnt und waren bislang nur im Rahmen organisierter Gruppenausflüge erlaubt.

Die entsprechende Formulierung für die Landausflüge bei Kreuzfahrten lautete:

„Zwischenstopps sind nur in den Staaten und Territorien gestattet, die in den Listen A, B und C von Anhang 20 aufgeführten sind. Individuelle Ausflüge, bei denen die Kreuzfahrtanbieter keine besonderen Maßnahmen zur Verhinderung einer Ansteckung ergreifen können, sind verboten.“ – Was so ausgelegt wurde, dass solche Maßnahmen eben nur im Rahmen eines organisierten Gruppenausflugs umsetzbar ist.

Zum 31. März 2022 läuft das Notstanddekret nun aus, sodass individuelle Landgänge möglich sind. Offenbar müssen die Reedereien jedoch nicht bis zum Monatsende warten. Denn bereits in dieser Woche wurden individuelle Landgänge bei vielen Reedereien freigegeben, so etwa bei Phoenix Reisen, TUI Cruises und AIDA Cruises. Allerdings hängt das wohl bis zum 31. März noch von Genehmigungen in jedem einzelnen Hafen ab.

Besonders hart betroffen war von dem italienischen Dekret Costa, die mit Firmensitz in Italien und mit Schiffe unter italienischer Flagge auch außerhalb Italiens bislang keine individuellen Landgänge zulassen konnten. Nach Auslaufen des Dekrets könnten Passagiere nun wahrscheinlich auch bei Costa bei allen Hafenstopps innerhalb und außerhalb Italiens wieder individuell an Land gehen dürfen. Costa wollte dazu aber auch auf konkrete Anfrage bislang keine Aussage treffen.

CDC hebt nach über zwei Jahren die Reisewarnung für Kreuzfahrten auf

30. März 2022 | zuletzt aktualisiert: 3. April 2022

Die US-amerikanische Seuchenschutzbehörde CDC warnt nicht mehr vor Kreuzfahrten. Die entsprechende Reisewarnung wurde nun aufgehoben, nachdem sie wegen Covid-19 über zwei Jahren lang in Kraft war. Kreuzfahrt-Reedereien begrüßen den Schritt der CDC in ersten Statements.

Am 5. Februar 2022 hatte die CDC ihre Reisewarnung für Kreuzfahrten erst von der höchsten Stufe vier („very high“) auf drei („high“) gesenkt. Am 15. März dann ging sie auf zwei („moderate“) zurück und nun, am 30. März 2022, hat sie den Reisehinweise für Kreuzfahrten komplett von ihrer Website entfernt. Es ist das erste Mal seit Beginn der Pandemie, dass die CDC in Kreuzfahrten kein erhöhtes Risiko mehr sieht.

Die Infektionszahlen sind in den USA in den vergangenen Wochen sehr deutlich zurückgegangen, auch wenn die Omikron-Subvariante BA.2 inzwischen auch in den USA mit über 60 Prozent der Fälle die dominierende Variante ist.

Noch Ende Dezember 2021 hatte die Behörde ihre Reisewarnung für Kreuzfahrten angesichts der Omikron-Welle erneut auf die höchste Stufe 4 heraufgesetzt und damit auch Geimpfte zu höchster Vorsicht bei Kreuzfahrten aufgerufen. Die Kreuzfahrt-Reedereien hatten die CDC

dadfür heftig kritisiert und auf relativ niedrige Covid-19-Fallzahlen an Bord der Schiffe verwiesen.

Erste Reaktionen der Kreuzfahrt-Reedereien auf den Wegfall der Reisewarnung sind sehr positiv. Gus Antorcha, Präsident von Holland America Line, beispielsweise kommentiert: „Die Aufhebung des Gesundheitshinweises der CDC in Bezug auf Kreuzfahrten ist ein wichtiger Schritt zur Anerkennung der Arbeit, die wir zum Schutz unserer Gäste geleistet haben. Bei Holland America Line führen wir weiterhin geimpfte Kreuzfahrten durch und haben ein sicheres und gesundes Umfeld für unsere Gäste, unsere Teams und die Destinationen, die wir anlaufen, geschaffen, was dazu beiträgt, dass Kreuzfahrten zu den sichersten Formen der Geselligkeit und des Reisens gehören.“

Das freiwillig-verpflichtende Hygiene-Programm der CDC für Kreuzfahrtschiffe in Bezug auf Covid-19 bleibt aber auch nach Aufhebung der Reisewarnung bestehen.

Verwirrende Corona-Regeln der US-Reedereien für Europa-Kreuzfahrten

3. April 2022

Es sind nur noch wenige Tage bis Wochen, dann starten auch die US-amerikanischen Reedereien wieder ihre Europa-Saison in Nordeuropa und im Mittelmeer. Doch welche Corona-Regeln an Bord gelten, ist oft noch unklar. Die bereits bekannten Regeln sind teils verwirrend und jedenfalls sehr unterschiedlich – von strikt bis sehr locker.

UPDATE: Inzwischen gibt es von allen großen US-Reedereien die Regeln für Europa, das in diesem Beitrag beschrieben Durcheinander hat sich weitgehend aufgelöst. Mehr zu den Regeln finden Sie in unserem Beitrag „**US-Reedereien in Europa: Maskenpflicht und Einschiffungstest entfallen weitgehend**“.

Man kann es nicht anders beschreiben: Es herrscht ein heilloses Durcheinander bei den US-Reedereien, was die Corona-Regeln für ihr Europa-Kreuzfahrten betrifft. Dabei fahren einzelne US-Schiffe sogar schon in Europa, wie etwa bei Princess Cruises oder Norwegian Cruise Line.

Offenbar wollen sich die Reedereien angesichts der rasanten Öffnungsbewegungen in Europa bis zum letzten Moment alle Möglichkeiten für Lockerungen offenhalten. Doch das führt zu Unsicherheit bei den Passagieren sowie zu widersprüchlichen Aussagen verschiedener Reedereien und damit zu weiterer Verwirrung.

So beruft sich Princess Cruises beispielsweise einerseits bei dem vor der Einschiffung vorzulegenden Coronatest auf die EU-Empfehlung „European Union Healthy Gateways“. Andererseits gibt es bei Princess Cruises keine Maskenpflicht mehr, obwohl die gleiche Empfehlung durchaus Masken in Innenräumen vorsieht. Die Regal Princess ist bereits in Europa unterwegs ist – und zwar ohne Maskenpflicht.

Princess Cruises schreibt auf ihrer Website, die EU-Empfehlungen würden verlangen, dass bei der Einschiffung ein Test vorgelegt werden müsse, der nicht älter als ein Tag sein dürfe. Die gleiche Frist beträgt bei den Kopenhagen-Anfahrten von Royal Caribbean aber zwei Tage und bei NCL sogar drei Tage. Und Holland America Line sieht überhaupt keine Tests mehr vor, dafür aber eine Impfpflicht ab fünf Jahren und Maskenpflicht.

Tatsächlich spricht die EU-Empfehlung jedoch von einem PCR- oder Antigentest direkt am Einschiffungstag. Dies ist aber nicht direkt bindend sondern nur eine Empfehlung. Welche Tests genau nötig sind, schreiben gegebenenfalls Gesetze in einzelnen Ländern vor.

Auch was die – grundsätzlich bei allen vorhandene – Impfpflicht angeht, ist einiges unklar. Manche, wie HAL, verlangen eine Impfung ab fünf Jahren, andere erst ab zwölf. Und was gilt eigentlich im Sinne der Rederei-Regeln als „vollständig geimpft“? Erneut ist Holland America Line da sehr strikt und verlangt sogar eine Booster-Impfung, wenn die Grundimpfung länger als 180 Tage zurückliegt. Eigentlich gilt diese 180-Tage-Regeln nur in Italien und nur für Italiener bindend, ansonsten definiert die europäische Arzneimittelbehörde EMA den Booster als Bestandteil der vollständigen Impfung erst nach Ablauf von 270 Tagen nach der Grundimpfung.

Auf was müssen sich Kreuzfahrt-Passagiere bei US-Reedereien einstellen?

Angesichts dieser verwirrenden Regeln, die sich teils auf EU-Vorschriften berufen, die es so gar nicht gibt, stellen sich viele die Frage, ob diese Regeln in dieser Form Bestand haben werden oder bald und womöglich kurzfristig vor Reisebeginn geändert werden, weil die Reedereien ihre Unsinnigkeit oder Widersprüchlichkeit erkennen.

Wer sich bei der unklaren Situation auf den US-Kreuzfahrtschiffen in Europa vorbereiten will, dürfte mit Covid-19-Impfung plus Booster nach 180 Tagen gut beraten sein, um auf der sicheren Seite zu sein. Zusätzlich sollte man sich nach einer Möglichkeit für einen Coronatest vor Anreise umsehen, dessen Ergebnis idealerweise sofort vorliegt, um gegebenenfalls auch kurze Fristen wie „1 Tag“ einhalten zu können. Ein Antigentest wird bei den US-Reedereien wohl durchgehend akzeptiert.

In jedem Fall aber bleibt nichts übrig, als E-Mails der Reedereien vor der Reise besonders genau zu lesen und sich auf den Websites der Reedereien regelmäßig über Änderungen zu informieren.

Die **Regeln einiger US-Reedereien mit Stand 3. April 2022** haben wir hier zusammengestellt – als groben Überblick, nicht als abschließende Information, das seit deutlich betont. Für Ihre konkrete Reise informieren Sie sich bitte generell direkt und tagesaktuell bei der Reederei, denn nur deren Aussagen sind aktuell, ausschlaggebend und bindend.

Royal Caribbean International

Für die meisten Europa-Abfahrten gibt Royal Caribbean International bislang keine Regeln bekannt. Lediglich die Impf-Regeln für Kopenhagen-Abfahrten, wo die Saison Ende April startet, geben erste Hinweise. Demnach besteht auf diesen Reisen eine Impfpflicht für Passagiere ab zwölf Jahren. Genesene ohne Impfung akzeptiert RCI ab Kopenhagen nicht.

Passagiere der ersten Reise der Voyager of the Seas ab Barcelona Mitte April bekamen die konkreten Regeln erst rund zwei Wochen vor Abfahrt per E-Mail mitgeteilt – selbige nun auch auf der Website veröffentlicht sind: Impfpflicht ab zwölf Jahren, Booster-Pflicht 270 Tage nach der Grundimpfung, Genesene werden akzeptiert, Vorlage eines Antigentests nicht älter als 24 Stunden (in der E-Mail stand: „ein Tag“) oder PCR-Test nicht älter als 72 Stunden, aber keine Maskenpflicht außer in Terminals und im Kids-Club „Adventure Ocean“.

Diese Regeln gelten allerdings wieder nur für spezielle Reisen, nämlich „One-Way Europe“ ab Barcelona, also Kreuzfahrten, die in Barcelona beginnen und in einem anderen Hafen enden.

Welche Regeln letztlich bei allen Europa-Abfahrten gelten, sollen die Passagiere laut RCI-Website mindestens 30 Tage vor Abfahrt erfahren. Dringend empfohlen werden Impfungen inklusive Booster. Man gehe davon aus, dass einige Länder, die von den Schiffen angelaufen würden, eine Booster-Impfung voraussetzten.

Celebrity Cruises

Celebrity Cruises startet zwar schon am 21. April ab Southampton und ab 2. Mai ab Civitavecchia, konkrete Regeln gibt es auf der Website bislang aber nur zu Galapagos- und USA-Abfahrten. Darüber hinaus kann man sich vorerst nur an den für US-Abfahrten geltenden Regeln orientieren, die einen Corona-Test zwei Tage vor der Reise sowie eine Impfpflicht ab fünf Jahren vorsieht. Ob die für die USA aufgehobene Maskenpflicht in Innenräumen auch für Europa entfällt, ist nicht klar.

Norwegian Cruise Line

Norwegian Cruise Line fährt seit 30. März bereits ab Triest, entsprechend gibt es ein paar veröffentlichte Regeln, die aber eher eine Übersetzung der Regeln in den USA und teils wenig praktikabel sind.

Explizit für Europa gilt eine Maskenpflicht in Innenräumen. Bei der Einschiffung muss ein Coronatest vorgelegt werden, der nicht älter als drei Tage ist – bei USA-Abfahrten dagegen nur zwei Tage. Schwer verständlich ist auch, dass laut Website nur Tests von zertifizierten Teststellen akzeptiert werden – aufgeführt werden dazu unter anderem überwachte Selbsttests, für die es in Europa aber keine von NCL zertifizierten Anbieter gibt, sowie Teststellen, die gar nicht mehr existieren, wie beispielsweise Centogene, die sich aus dem Testgeschäft Ende März zurückgezogen haben.

Princess Cruises

Bei Princess Cruises fährt die Regal Princess bereits im Mittelmeer. Doch auch hier klingen die Regeln weitgehend wie eine nicht angepasste Übersetzung der Formulierungen für die USA.

Princess verlangt eine Impfung von allen Passagieren ab fünf Jahren. Boosterimpfung ist nicht Pflicht, wird aber dringend empfohlen. Die Reederei weist darauf hin, dass sich diese Regel jederzeit kurzfristig ändern könne. Damit überlässt Princess es aber formell den Passagieren, sich an die lokalen Vorschriften zu halten, statt explizit zu sagen, dass man in der EU laut EMA 270 Tage nach der Grundimpfung nicht mehr als vollständig geimpft gilt, wenn die

Impfung nicht durch einen Booster ergänzt wurde. Für Italiener in Italien gilt hier eine 180-Tage-Frist.

Princess Cruises verlangt bei der Einschiffung einen Coronatest, der nicht älter als ein Tag sein darf. Wer diese kurze Frist nicht einhalten kann, wird direkt bei der Einschiffung kostenpflichtig im Terminal getestet.

Holland America Line

Holland America Line geht einen anderen Weg als die übrigen Reedereien: strenge Regeln, Maskenpflicht, aber kein Coronatest. Geimpft sein müssen alle Passagier ab fünf Jahren. Booster ist – soweit verfügbar beziehungsweise berechtigt – schon 180 Tage nach der Grundimpfung Pflicht.

In Innenräumen gilt bei Holland America Line Maskenpflicht und selbst in Außenbereichen müssen Masken getragen werden, wenn die Abstände nicht ausreichen. Dafür jedoch müssen Passagiere bei der Einschiffung keinen Coronatest vorlegen oder absolvieren. HAL empfiehlt lediglich, vor der Abreise zu Hause einen Test zu machen.

US-Reedereien in Europa: Maskenpflicht und Einschiffungstest entfallen weitgehend

14. April 2022

Zum Saisonstart in Europa haben US-Kreuzfahrtreedereien nun ihre Corona-Regeln veröffentlicht: Die Maskenpflicht in Innenräumen entfällt bei den meisten und auch Corona-Tests direkt bei der Einschiffung im Terminal entfällt für die meisten Passagiere. Aber im Detail sind die Regeln dann doch recht unterschiedlich und kompliziert.

Nachdem die US-Reedereien lange gezögert hatten, sind ihre Corona-Regeln für die Sommersaison 2022 nun öffentlich. In den Grundzügen sind sie sehr ähnlich: Impfpflicht für Passagiere zumeist ab 12 Jahren, teils Boosterpflicht 270 Tage nach der Grundimpfung. Die Pflicht zum Tragen einer Maske in Innenräume entfällt weitgehend (außer bei NCL), auch wenn die Reedereien das Tragen einer Maske weiterhin empfehlen.

Die Coronatests direkt bei der Einschiffung entfallen in vielen Fällen, insbesondere für Passagiere mit Booster-Impfung. Stattdessen genügt es, einen negativen Antigen- oder PCR-Test vorzulegen, der je nach Situation und Land zwischen ein und drei Tage alt sein darf.

Allerdings stecken Probleme und Problemchen oft in den Details, weswegen dringend zu empfehlen ist, die Regeln der Reedereien, bei der man eine Kreuzfahrt buchen will oder bereits gebucht hat, sehr genau zu lesen.

Am einfachsten – und deshalb auch von allen Reedereien dringend empfohlen – ist es mit Booster-Impfung. Dann nämlich entfallen viele Vorschriften, insbesondere in Bezug auf Corona-Tests oder zumindest gelten längere Zeiträume für die Gültigkeit von vor der Reise gemachte Tests.

Impfung, Booster und der „Up to Date“-Status

Ein kritischer Punkt ist die EU-Regel in Hinblick auf den Impfschutz: Hier gilt nämlich als geimpft nur, wessen letzte Dosis der Grundimpfung nicht älter als 270 Tage zurückliegt. Nach 270 Tagen ist eine Boosterimpfung (ab 12 Jahren) nötig, um formell den vollständigen Impfschutz zu haben.

In den Formulierungen der US-Reedereien ist häufig die Rede von einem „up to date“-Impfstatus. Der Begriff kommt von der US-Seuchenschutzbehörde CDC und wird von den Reedereien äquivalent auf die EU-Regeln angewendet. Und demnach ist „up to date“ nur, wessen Grundimpfung nicht länger als 270 Tage zurückliegt oder durch eine Boosterimpfung aufgefrischt wurde. Der Booster gilt dann erst einmal unbefristet.

Wer die Kriterien für „up to date“ nicht erfüllt, gilt für die US-Reedereien als „vaccinated“, nach EU-Regeln aber als ungeimpft und muss dementsprechend zusätzliche Voraussetzungen erfüllen, typischerweise zusätzliche Coronatests. Gleiches gilt für ungeimpfte Kinder.

Die folgende Tabelle gibt einen groben Überblick zu den Regeln der großen US-Reedereien. Wir empfehlen aber sehr dringend, die Detailregeln der Reedereien zu lesen, da diese Tabelle nicht alle Feinheiten und Unterschiede im Detail abbilden kann. **ACHTUNG: Die Tabelle ist auf Stand 22. April 2022. Da sich die Regeln häufig auch kurzfristig ändern, können wir nicht garantieren, dass alle Angaben auch zu späteren Zeitpunkten noch auf dem aktuellsten Stand sind.**

	Celebrity Cruises	Holland America Line	Norwegian Cruise Line	Princess Cruises
Maskenpflicht *	-	-	in öffentlichen Innenräumen; bei Routen mit italienischen Häfen: FFP2/KN95	-
Impfpflicht	ab 12 (US-Passagier ab 5)	ab 12	ab 12	ab 5
Booster-Pflicht	-	270 Tage nach Grundimpfung	270 Tage nach Grundimpfung	-
Corona-Test für Geimpfte (= bis 270 Tage nach Grundimpfung)	nur UK: max. 2 Tage alt, bei Spanien-Hafenstopp: 1 Tag	max. 1 Tag alt	max. 3 Tag alt	max. 1 Tag alt, England 3 Tage
Corona-Test für Geboosterte	max. 1 Tag alt; UK-Abfahrt: 2 Tage	max. 1 Tag alt	max. 3 Tag alt	max. 1 Tag alt; England in UK: PCR 3

	Celebrity Cruises	Holland America Line	Norwegian Cruise Line	Princess Cruises
				Tage/Antigen 2 Tage
Testmöglichkeit im Hafen statt Vorab-Test	-	kostenlos	kostenpflichtig	kostenlos (UK: kostenpflichtig)
Test bei Einschiffung	für nicht Geboosterte bei Einschiffung in Spanien, Italien, Niederlande (kostenpflichtig)	-	in manchen Einschiffungshäfen, z.B. Griechenland (kostenlos)	bei Reisen ab 15 Nächten Dauer (kostenlos)
	Royal Caribbean International	Carnival Cruise Line	Disney Cruise Line	
Maskenpflicht *	-	-	-	
Impfpflicht	ab 12 (bei Italien-Stopps ab 6)	ab 12 Jahren	für alle Impfberechtigten	
Booster-Pflicht	-	6 Monate nach Grundimpfung	in manchen Einschiffungshäfen (wenn Grundimpfung älter als 270 Tage)	
Corona-Test für Geimpfte	max. 1 Tag alt	max. 2 Tage alt	-	
Corona-Test für Geboosterte	max. 2 Tage alt	max. 3 Tage alt	-	
Testmöglichkeit im Hafen statt Vorab-Test	-	-	n/a	
Test bei Einschiffung	für nicht Geboosterte 270 Tage nach	-	ja	

	Celebrity Cruises	Holland America Line	Norwegian Cruise Line	Princess Cruises
	Grundimpfung (kostenpflichtig)			

** Maskenpflicht gilt überall für Ungeimpfte, also Kinder, typischerweise ab 2 Jahren*

Zusätzliche Coronatests an Bord

Wer nicht als „up to date“ gilt, darf bei Holland America Line und Norwegian Cruise Line erst gar nicht mitfahren. Bei den übrigen Reedereien gelten aufgrund von EU- oder nationalen Vorschriften andere Regeln für Corona-Tests. So müssen sie beispielsweise bei Einschiffung in Italien, Spanien und in den Niederlanden einen Coronatest direkt bei der Einschiffung absolvieren, der bei den meisten Reedereien für ab zwölfjährige kostenpflichtig ist und meist 55 Dollar, aber auch mal 99 Dollar kostet.

Teuer werden kann es für nicht „up to date“-Passagiere aber auch für Landgänge. Einige Länder verlangen nämlich zusätzliche Corona-Tests, die von den Reedereien an Bord zwar angeboten, aber auch berechnet werden. Laut Royal Caribbean trifft das auf folgende Länder zu: Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Frankreich, Griechenland (ab 6 Jahre), Irland, Italien (ab 6 Jahre), Lettland, Montenegro, die Niederlande, Portugal und Zypern.

Booster-Impfung für Kreuzfahrten: Pflicht oder nicht?

19. April 2022 | zuletzt aktualisiert: 22. Juli 2022

Ist für Kreuzfahrten in Europa eine Booster-Impfung nun vorgeschrieben, oder kommt man auch mit der Grundimpfung an Bord? Eine eigens definierte Booster-Pflicht gibt es bei Kreuzfahrt-Reedereien eher selten. Was viele dabei aber übersehen: Der in der EU einheitliche QR-Code für den Nachweis der vollständigen Impfung gilt nur bis 270 Tage nach der Grundimpfung.

Update: Eine aktualisierte Tabelle mit den Impf-Regelungen und eventueller Booster-Pflicht der Reedereien finden Sie im Beitrag „Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien zur Corona-Impfung“.

Update Juli 2022: Die Bundesregierung hat die **Definition für „vollständig geimpft“ geändert**. Ab 1. Oktober 2022 hat diesen Status nur noch, wer eine doppelte Impfung als Grundimmunisierung hat (auch bei Erst-Impfung mit Johnson & Johnson) und eine dritte Impfdosis als Auffrischung erhalten hat.

Eigentlich ist es ganz einfach: Nach Maßgabe der EU gilt als vollständig geimpft, dessen letzte Dosis der Grundimpfung nicht länger als 270 Tage zurückliegt. Nach dieser Frist ist ein Booster notwendig, damit der QR-Code in der Covpass-App weiterhin einen vollständigen

Impfschutz anzeigt. Die Impfregeleln gelten für alle Personen mit einem Alter ab zwölf Jahren. Immerhin gilt der QR-Code nach der Booster-Impfung nach aktuellen Stand dann erst einmal unbefristet.

Eine Ausnahme gilt nur in Italien, die aber ausschließlich für italienische Staatsbürger gilt: Für sie läuft der Impfschutz nach der Grundimpfung schon nach 180 Tagen aus. Nicht-Italiener gelten in Italien also auch im Zeitraum zwischen 180 und 270 Tagen nach der Grundimpfung noch als vollständig geimpft.

Zur Verwirrung trägt bei, dass die US-Seuchenschutzbehörde CDC alle Personen mit Grundimpfung als „fully vaccinated“ bezeichnet. Das deckt sich aber 270 Tage nach der Grundimpfung dann nicht mehr mit der europäischen Definition für „vollständig geimpft“. Die CDC benutzt zusätzlich die Bezeichnung „up to date“, was aktuell bedeutet, dass die Person geboostert ist – in der Zukunft aber eventuell auch weitere Impfungen voraussetzen könnte, denn die CDC ihre Empfehlungen ändert. Für Europäer ist die CDC-Definition insofern relevant, als US-Kreuzfahrtreedereien oft mit diesen Begriffen hantieren.

Die Booster-Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien

Ein wenig komplizierter wird es nun für Kreuzfahrten in Europa: Für den Landgang beziehungsweise auch die Einschiffung ist in vielen Ländern ein vollständiger Impfschutz im Sinne der EU-Definition nötig. Alternativ reicht typischerweise die Grundimpfung plus Nachweis eines aktuell negativen Corona-Tests.

Einige Reedereien verlangen für die Teilnahme an den Kreuzfahrten in Europa der Einfachheit halber prinzipiell die Booster-Impfung 270 Tage nach der Grundimpfung. Dazu zählen beispielsweise TUI Cruises, AIDA, Holland America Line und Norwegian Cruise Line.

Andere Reedereien dagegen nehmen Passagiere auch ohne Booster mit und bieten an Bord – gegen Bezahlung – entsprechende Testmöglichkeiten an Bord an. Das kann je nach Reederei 55 bis 99 Dollar kosten und wird je nach Fahrtroute unter Umständen auch in mehreren Häfen für jeweils einen neuen Test fällig.

Verwirren lassen sollte man sich angesichts der bindenden EU-Regeln nicht von Schlagzeilen wie „TUI Cruises schafft die Booster-Pflicht ab“. Denn das ist eben nur die halbe Wahrheit. Tatsächlich hatte TUI Cruises von 23. Februar bis Anfang April 2022 eine strenger gefasste Booster-Pflicht, nämlich schon drei Monate nach der Grundimpfung. Die ist nun weggefallen. Eine vollständige Impfung im Sinne der EU-Regeln, also Booster spätestens 270 Tage nach der Grundimpfung, verlangt TUI Cruises aber auch weiterhin.

Booster-Empfehlung bei allen Reedereien

Alle Reedereien empfehlen, sich frühzeitig boostern zu lassen – spätestens jedoch so, dass zum Ende der geplanten Kreuzfahrt die 270 Tage-Frist noch nicht abgelaufen ist. Denn Stichtag für die Impfpflicht ist nicht das Einschiffsdatum, sondern das Ende der Reise.

Und für nicht nach 270 Tagen geboosterte Passagiere, die jetzt eine Kreuzfahrt buchen, bleibt bei Reedereien, die das überhaupt zulassen, das Risiko, dass einzelne Länder ihre Regeln

ändern und im Sinne der EU nicht vollständig geimpfte Passagiere womöglich gar nicht an Land lassen.

„Nach so langer Zeit wieder einen Fuß an Land zu setzen: ein fantastisches Gefühl“

22. April 2022

Am 24. April 2020 fährt die Island Princess durch den Indischen Ozean. Sie bringt Crew-Mitglieder in ihre Heimat, die wegen der Pandemie auf Kreuzfahrtschiffen gestrandet sind. Knapp hinter dem Horizont liegt Mauritius, nur rund 100 Seemeilen entfernt. Es ist die Heimat von neun Crew-Mitglieder der Island Princess. Die Genehmigung zur Ausschiffung bekommen sie nicht. Mauritius verweigert seinen eigenen Staatsbürgern die Einreise.

Für einige der mauritischen Crew-Mitglieder dauert es von da an noch mehr als ein halbes Jahr, bis sie wieder zu Hause sind. Es sind Monate der Hoffnung, Verzweiflung und tiefer Enttäuschung über das eigene Land.

Eines der mauritischen Crew-Mitglieder, die im April auf der Island Princess quasi als Passagiere auf eine baldige Heimkehr hoffen, ist Thamalassen Sungaralingum, genannt Gan. Er schaltet im April 2020 vom Schiff aus sogar den obersten Gerichtshof von Mauritius ein, um in seiner Heimat an Land gehen zu dürfen – vergeblich.

Es ist, als ob du nach Hause gehst. Zu deinem Haus. Und jemand sagt: Nein, das geht nicht. Es ist so, als würde es überall brennen, Dein Haus ist sicher und du willst hinein – und kannst nicht.

Erst am 29. August 2020 setzt Gan wieder einen Fuß auf mauritischen Boden, nach monatelangem Warten, mit Umwegen über Manila und Amsterdam, auf drei verschiedenen Schiffen, insgesamt 56 Tage in Quarantäne und 184 Tage von der Ausschiffung der letzten Passagiere in Fort Lauderdale bis zum Ende der Quarantäne in Mauritius.

Jetzt, im April 2022, zieht er in Mauritius erneut vor Gericht. Er verklagt das für die Einreise zuständige Außenministerium und den Staat Mauritius. Vor allem, um damit ein Zeichen zu setzen: Ein Staat darf so nicht mit seinen eigenen Bürgern umspringen.

Ginge es nur um kalte Fakten, wäre die Geschichte an dieser Stelle in ihren groben Zügen bereits erzählt. Aber es geht um so viel mehr: Die Geschichte von Gan, Verkäufer und Spezialist für Luxus-Uhren bei Princess Cruises, erzählt von menschlichem Leid und tiefer Verzweiflung, von Willkür und Ausgeliefertsein, von himmelschreiender Ungerechtigkeit und rücksichtsloser Profitgier.

Gan hat uns seine Geschichte im April 2022 in einem langen Zoom-Interview erzählt. Sie steht für Hundertausende von so vielen, individuellen Schicksalen von Crew-Mitgliedern während der Corona-Pandemie, die nach dem 13. März 2020 über die ganze Welt verstreut auf Kreuzfahrtschiffen gestrandet sind. Oft erst viele Monate später können sie in ihre Heimat

zurückkehren – zu Ehepartnern, Familien und Freunden. Und einige von ihnen haben es nicht geschafft.

Hinweis: Einige Stellen dieses Textes können beklemmend oder verstörend sein.

Vom Luxusuhren-Verkäufer zur Geisel der Pandemie

Thamalassen Sungaralingum, genannt Gan, arbeitet seit 2014 auf Kreuzfahrtschiffen. Für Konzessionäre wie Harding Brothers und Gebr. Heinemann verkauft er Luxus-Uhren in den edlen Bordshops. Er hat schon auf Schiffen von Celestyal Cruises, P&O Cruises, MSC, Carnival Cruise Line und Princess Cruises gearbeitet und genießt es, auf diese Weise die Welt zu sehen.

Gans letzter Arbeitsvertrag beginnt am 25. Januar 2020 auf der Sky Princess, dem damals ganz neuen Flaggschiff von Princess Cruises.

Wir waren gerade erst aufgestiegen und so stolz darauf. Auf einem brandneuen Schiff zu arbeiten, ist für jedes Besatzungsmitglied eine der besten Erfahrungen.

Die Sky Princess ist auf dem Rückweg von der Karibik nach Fort Lauderdale, als die Crew vom kompletten Shutdown der Kreuzfahrt wegen der Covid-19-Pandemie erfährt. Bereits zwei Tage später, am 14. März 2020, steigen alle Passagiere aus. Von da ab ist nur noch Crew an Bord, niemand darf an Land, das Schiff geht zusammen mit vielen anderen vor den Bahamas in Warteposition.

Corona-Maßnahmen gibt es da an Bord noch keine, das Schiff ist virenfrei. Nach etwa einer Woche bekommt die Crew die Option, in Passagier-Kabinen umzuziehen. 90 Prozent machten das sofort, erzählt Gan.

Nach vier Wochen legt Gans Arbeitgeber, der Konzessionär Gebr. Heinemann, ihm einen Aufhebungsvertrag vor: Ab 13. April kein Gehalt mehr, dafür aber das Versprechen, als einer der ersten einen neuen Vertrag zu bekommen, wenn die Kreuzfahrt wieder anläuft. Gan unterschreibt.

Zuerst – so erzählt es auch Gan – dachte man ja, es würde bald wieder losgehen. Die Reedereien behielten die Crew an Bord, weil es einfacher und günstiger war, als sie zuerst in alle Welt nach Hause zu fliegen und dann womöglich ein paar Wochen später für einen Neustart zurückzuholen.

„Sie nannten es nicht Covid, sondern Acute Respiratory Disease“

Im April werden dann einige Menschen an Bord krank. „Sie nannten es nicht Covid, sondern Acute Respiratory Disease“, erinnert sich Gan, „nur, um die Leute nicht in Panik zu versetzen.“ Regeln zum Social Distancing werden eingeführt, Masken verteilt. Im Wesentlichen verbringen die Menschen den Tag nun in ihren Kabinen. In kleineren Gruppen, getrennt nach Abteilungen, gehen sie zum Essen und gleich wieder zurück in die Kabine.

Und dann wird es Dir klar ... Das Schwierigste, das Schmerzhafte ist, wenn Du hörst, dass ein Besatzungsmitglied auf einem anderen Schiff Selbstmord begangen hat. Dann weißt Du, es ist ... als ich das hörte, wurde mir klar, dass die Situation sehr, sehr ernst

ist. Ich glaube, das war am 9. oder 10. Mai, ich glaube bei Royal Caribbean. Und kurz darauf auf einem Princess-Schiff. Schon da waren einige Besatzungsmitglieder wirklich verzweifelt.

Was Gan nicht loslässt, das klingt im Gespräch immer wieder an, sind Crew-Mitglieder, die den Druck und die Verzweiflung nicht ausgehalten haben. Er selbst hat sich Hilfe geholt und bei Princess Cruises Hilfe bekommen nach der niederschmetternden Gerichtsentscheidung in Mauritius, die ihm die Rückkehr in die Heimat verwehrt hatte.

Viele Menschen litten, litten, litten sehr. Diejenigen, die mit dem Stress nicht zurechtkamen. Jedes Mal, wenn Menschen sich das Leben nehmen, gibt das zu denken ... gibt einem das zu denken.

Wichtiger Hinweis: Wer das Gefühl hat, sich in einer scheinbar ausweglosen Lebenssituation zu befinden, sollte nicht zögern, Hilfe anzunehmen. Hilfe bieten in Deutschland beispielsweise die Telefonseelsorge unter 0800/1110111 oder die Stiftung Deutsche Depressionshilfe.

Die US-Gesundheitsbehörde hatte zu diesem Zeitpunkt bereits sehr strikte Regeln für die Rückführung von Kreuzfahrtschiff-Crew in ihre Heimatländer erlassen. Sie waren für die Reedereien nahezu unerfüllbar. Die Crew saß auf den Schiffen fest, mit ungewisser Perspektive.

Du weißt nicht, wann Du nach Hause kommen wirst. Diese Covid-19-Sache wurde sehr bedrohlich. Und für Crew aus einem Dritte-Welt-Land, etwa von den Philippinen, war es grausam. Selbst das wenige Geld, das sie an Bord verdienten, war viel für ihre Familien zu Hause. Wenn sie nicht in der Lage sind, nach Hause zu kommen, um zu arbeiten oder ihre Familie zu besuchen, ist das für sie sehr belastend.

Am 20. März 2020 schließt Mauritius offiziell seine Grenzen. Selbst Charterflüge zur Rückführung von Mauritiern im Ausland dürfen vorerst nicht mehr auf der Insel im Indischen Ozean landen.

Der Plan: Heimreise nach Mauritius per Schiff

Weil die Regeln der US-Behörden die Crew-Rückführung weitgehend blockieren und der Flugverkehr weltweit kaum noch funktioniert, planen die Reedereien neu: Sie verteilen Crew nach ihren Heimatländern auf verschiedene Schiffe. Die Crew-Mitglieder werden quasi zu Passagieren und werden per Schiff nach Hause gebracht.

Gan wechselte am 25. April von der Sky Princess auf die Island Princess – nach 14 Tagen Selbstisolation auf der Sky Princess und anschließend noch einmal 14 Tagen in Quarantäne auf der Island Princess. Sechs, später acht Landsleute kommen mit ihm auf dieses Schiff.

Das war etwas Einzigartiges. Denn wir befanden uns ja mitten auf dem Meer in den Gewässern der Bahamas. Die gesamte Besatzung wurde in Tenderbooten von einem Schiff zum anderen gebracht, mitsamt ihrem Gepäck. Die Aktion dauerte zwei Tage lang.

Am 25. April 2020 fährt die Island Princess mit 1.401 Crew-Mitgliedern los. Zunächst geht nach Sint-Maarten zum Bunkern von Treibstoff und für zusätzliche Lebensmittel. Das Schiff hat eine lange Reise vor sich: über Fortaleza in Brasilien, Kapstadt in Südafrika, Port Louis

auf Mauritius, Colombo auf Sri Lanka und Manila auf den Philippinen. Die Volendam von Holland America Line ist der Island Princess um zwei Tage voraus, auch auf ihr sind Mauritier auf der Heimreise.

Wir waren also auf dem Weg nach Afrika. Da wusste ich noch nicht, dass mein Land dem Schiff die Einreise verweigert. Einer der Mauritier sagte mir: „Weißt du was, sie verweigern uns die Einreise.“ Die Reederei bat die Regierung, uns an Land zu lassen, weil wir keine Möglichkeit hatten, ein Flugzeug zu nehmen und das Schiff die einzige Option sei. Natürlich braucht man dafür eine Genehmigung. Und die Regierung von Mauritius hat sie verweigert. Mauritius war das einzige Land der Welt, das sich so verhielt. Selbst China mit großen Problemen und höheren Infektionsraten ließ eigene Staatsbürger einreisen. Nur Mauritius nicht.

Bereits am 8. Mai hatten die mauritischen Behörden dem Kreuzfahrtschiff wohl die Anlaufgenehmigung verweigert. Jetzt wird Gan selbst aktiv, will nicht akzeptieren, dass sein eigenes Land ihn nicht haben will. Er schreibt an seine Regierung und an die mauritische Botschaft in den USA.

Keine Antwort. Alles war still. Es war, als ob sie ihre eigenen Bürger im Stich gelassen hätten. Sie hatten nicht einmal eine Ahnung davon, wie viele Mauritier insgesamt auf Kreuzfahrtschiffen festsaßen.

Gan schrieb an Tageszeitungen auf Mauritius – keine Reaktion. Dann wendet er sich an Taylor Dolven, Journalistin beim Miami Herald, die bereits viel über Kreuzfahrtschiff-Crew berichtet hatte, die zu diesem Zeitpunkt vor der Küste Floridas und in den Bahamas auf Kreuzfahrtschiffen festsaß. Der **Miami Herald greift die Geschichte als einzige Zeitung auf.** Das erzeugt Aufmerksamkeit, immerhin.

Schließlich kontaktiert Gan einen Rechtsanwalt in der Heimat. Es ist nicht irgendein Anwalt, das soll an dieser Stelle erwähnt sein. Sudarshan Roshni Bhadain ist zugleich auch politisch aktiv und seit 2017 Vorsitzender der Reform-Partei auf Mauritius. Von Dezember 2014 bis Januar 2017 war er als Minister unter anderem für Korruptionsbekämpfung und Staatsreformen verantwortlich.

Dieser Anwalt bereitet nun also gemeinsam mit einem zweiten Anwalt eine Klage vor, um eine Ausnahme von der Einreiseblockade des Landes zu erwirken. Gan ist zu diesem Zeitpunkt mit der Island Princess schon in Südafrika, wo Crewmitglieder vor allem aus Südafrika und Simbabwe absteigen. Es ist der 19. Mai.

Ein Gerichtsprozess gegen das eigene Land

Die Volendam von Princess Cruises' Schwesterreederei Holland America Line ist auf gleichem Kurs ungefähr zwei Tage voraus. Für Gan und seine acht mauritischen Kollegen ist die Volendam wichtig, denn nur sie ist klein genug, um in den Hafen von Port Louis auf Mauritius einzulaufen. Er müsste also zunächst auf dieses Schiff wechseln.

Ich kontaktierte unseren Kapitän und sagte: Wir brauchen Ihre Hilfe. Wir versuchen, eine Sondergenehmigung zu bekommen, um nach die Mauritius zu gelangen. Die Gerichtsverhandlungen laufen noch. Können Sie versuchen, die Geschwindigkeit der Volendam zu reduzieren, für den Fall, dass der Richter doch noch erlaubt, den Hafen anzulaufen? Unser Kapitän war Rikard Lorentzen, Norweger, ein sehr guter Kapitän.

Er kontaktierte den Kapitän der Volendam, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und in Bereitschaft zu bleiben. Der stimmte zu.

Am Freitag, 22. Mai 2020, reicht Gans Anwalt den Antrag auf Einstweilige Verfügung beim Obersten Gerichtshof von Mauritius ein, der am Tag darauf tagt, als die Volendam Mauritius schon fast erreicht hat.

Dann geschieht etwas, das Gan sichtlich bis heute nicht richtig fassen kann: Der Vertreter der Regierung behauptet vor Gericht, die Volendam habe Mauritius längst passiert, das Gerichtsverfahren sein hinfällig.

Sie haben den Richter angelogen. Sie haben gelogen wie gedruckt. Der Anwalt rief mich an und fragte: Dein Schiff ist schon weg? Ich sagte: Wie kommt es, dass sie so etwas sagen? Nein, das Schiff ist da. Der Kapitän hat es uns gerade bestätigt, wir haben die Schiffsortung. Ich sagte: Warte eine Minute, ich schicke ein Foto von der Schiffsposition am Radar.

Daraufhin ordnet der Richter an, dass ein Boot der Küstenwache feststellen soll, ob die Volendam tatsächlich da sei. „Jetzt mussten sie sich etwas anderes einfallen lassen“, kommentiert Gan zynisch.

Was also werden sie tun? Sie wollen ja nicht, dass wir kommen. Also haben sie gesagt: Ok, der Typ kann und darf kommen, aber nicht das Schiff.

„Sollte ich etwa nach Hause schwimmen?“

Soll ich etwa nach Hause schwimmen? Wie viele Kilometer? Ich müsste schwimmen, um in mein Land zurückkehren? Das ist so lächerlich, so lächerlich. Es war einfach eine billige Ausrede, um mich nicht ins Land zu lassen.

Neun Mauritier sind an Bord der Island Princess: 22 auf der Volendam, zusammen also nur 31 Menschen. Man hätte sie mit einem Küstenwachenboot abholen können, meint Gan. Oder die Volendam ankert außerhalb des Hafens und bringt die Leute mit dem Tenderboot an Land.

Aber tatsächlich, davon ist Gan überzeugt, wollten einfach niemand ins Land lassen, keine Präzedenzfälle schaffen, das strikte Einreiseverbot um jeden Preis aufrechterhalten.

Dabei gab es zu der Zeit auch offiziell schon längst Pläne der Regierung für die Rückführung eigener Staatsbürger, die im Ausland festsäßen. Schon am 21. April hatte es eine Pressemitteilung der Regierung dazu gegeben. Alles nur Lippenbekenntnisse des damaligen Außenministers Nandcoomar Bodha, um in der Öffentlichkeit gut dazustehen, da ist sich Gan sicher.

Das Gerichtsverfahren war nicht nur für mich. Mein Plan war, die Tür für alle zu öffnen, weil es schwierig war, ins Land hineinzukommen. Wenn ich in der Lage war, mit Hilfe des Prozesses hineinzukommen, könnten sie auch nicht mehr alle anderen Bürger abweisen. Ich wollte es schaffen, hineinzukommen und mit mir all die vielen Menschen. Aber sie weigerten sich komplett. Das war verrückt.

Nach der Gerichtsentscheidung am 24. Mai blieb keine Option mehr offen. Einer der beiden Anwälte von Gan, Pazhany Rangasamy, kommentiert das Urteil in der Lokalpresse: „Ein trauriger Tag für unser Land“.

„Wie konnten sie das ihren eigenen Bürgern, ihrem eigenen Sohn antun?“

Island Princess, Volendam und mit ihnen die 31 Mauritier mussten ohne Stopp weiterfahren, Richtung Sri Lanka und Asien, mit jeder Stunde ein paar Meilen weiter von der Heimat weg.

Allein zwischen 20. und 26. Mai 2020 fahren fünf Kreuzfahrtschiffe unmittelbar an Mauritius vorbei, ohne dort Crew ausschiffen zu dürfen: Crown Princess, Island Princess, Nieuw Amsterdam, Rotterdam und Volendam.

Das ist sehr, sehr schmerzhaft, wenn man so nahe dran ist. Meine Eltern sind nicht mehr so jung. Während der Covid-Zeit solltest du bei deiner Familie sein, anstatt auf dem Schiff festzusitzen. Das ist der Moment, in dem deine Familie dich braucht. Mein Vater war zu dieser Zeit krank. Das war sehr erschütternd. Ich war so, so traurig und auch wütend. Wie konnten sie das ihren eigenen Bürgern, ihrem eigenen Sohn antun?

Es ist im Interview offensichtlich, dass es Gan nicht leichtfällt, seinen Gefühlen die richtigen Worte zu geben. Zu erzählen, wie es ihm am Tag des Urteils und danach ging. Seine Erzählung stockt, er ringt um die richtigen Worte. Und man merkt, er will heute, zwei Jahre später, vor allem eines: Gerechtigkeit.

Am Tag des Gerichtsurteils hielt ich es nicht mehr aus, ich musste ins Bordhospital gehen, weil meine Gefühle übermächtig waren. Sie versuchten, mich zu beruhigen. Danach wurde ich von einem Psychologen betreut. Meine Psyche war so angeschlagen, ich konnte viele Tage lang nicht schlafen, kein normales Leben führen. Dann schlief ich jede Nacht nur eine Stunde, wachte auf und versuchte zu überlegen, wie ich den Menschen in dieser Zeit helfen könnte. Es war verrückt.

Vorwürfe an die Regierung: Profitgier, Vetternwirtschaft

Gan erhebt schwere Vorwürfe gegen die Regierung von Mauritius und speziell gegen den damaligen Außenminister Nandcoomar Bodha. Er habe in der Bevölkerung die Angst vor den Kreuzfahrtschiffen geschürt, um Stimmung zu machen, um zu verhindern, dass er und andere Crew-Mitglieder an Land gehen durften. Die Island Princess und Volendam seien frei von Corona gewesen, man hätte sie in Quarantäne schicken können. Aber es hab der Wille gefehlt, und zwar aus schäbigen, finanziellen Interessen.

Wenn man andere Länder betrachtet, wie Indien und andere afrikanische Länder, die weniger entwickelt sind, sich das eigene Land aber wie ein totaler Idiot, wie eine Diktatur verhält ...

Gan hat seine eigene Theorie, warum der Minister sich so strikt gegen eine Einreise der Crew-Mitglieder von den Kreuzfahrtschiffen gewehrt hat – und das hat mit der staatlichen Fluggesellschaft zu tun:

Air Mauritius stand damals kurz vor der Insolvenz, weil sie nicht fliegen konnten. Es ging also darum, dass wir nicht von den Schiffen nach Hause kommen durften, denn wie sollen sie dann Geld dafür bekommen, die Crew zurückzufliegen? Du verstehst, was ich meine? Also weisen sie uns ab, wie viel früher schon die Charterflüge, die die Reederei für uns organisierten wollte. So saßen wir die ganze Zeit auf dem Schiff fest und mussten um die Welt reisen. In Juni akzeptieren sie dann doch Charterflüge. Aber die durften ausschließlich von Air Mauritius durchgeführt werden.

Die Kreuzfahrtgesellschaft habe Air Mauritius dafür pro Crew-Mitglied etwa 2.700 Dollar zahlen müssen, für den Flug, die anschließende Quarantäne und die medizinische Versorgung, sagt Gan.

Für Mauritier ist die medizinische Versorgung auf Mauritius kostenlos. Sie ließen trotzdem die Kreuzfahrtgesellschaft dafür bezahlen. Man stelle sich vor, wie viel Geld das ist: 2.700 Dollar mal rund 4.000 Crew-Mitglieder.

Gan sagt, die Regierung habe nicht einmal gewusst, wie viele Crew-Mitglieder aus Mauritius damals überhaupt auf Kreuzfahrtschiffen gestrandet waren. In einer Pressemitteilung der mauritischen Regierung vom 21. April 2020 die Rede von 2.000. Im Juni heißt es dann konkreter, aber immer noch offenbar falsch: *„Rund 2.000 mauritische Crew-Mitglieder arbeiten auf 21 Kreuzfahrtschiffen, die in 82 Häfen in aller Welt liegen. Der Großteil der Mauritier arbeitet für Royal Caribbean (1.012), MSC Cruises (545) und Celebrity Cruises (160).“*

Der Premierminister wusste nicht, wie viele Mauritier auf welchem Schiff waren. Sie wussten es einfach nicht. Aber mit Facebook habe ich es herausgefunden. Ich habe den Link (zu einer entsprechenden Facebook-Gruppe) an alle geschickt. So bekamen wir eine Liste mit mehr als 3.500 Namen, einige hatten nicht geantwortet.

Zu wenig Hotels für die Quarantäne?

Und dann ist da noch die Sache mit den Quarantäne-Hotels. Angeblich gab es nur so wenige Betten, dass die Rückführung der mauritischen Staatsbürger sich über viele Monate hinzog. Tatsächlich gibt es auf Mauritius aber Hotels mit zusammen über 13.000 Zimmern, die zu dieser Zeit alle leer standen, von Knappheit also keine Rede.

Es gab nur ein paar Hotels, die die Quarantäne durchführten, also mussten sie warten, bis die Leute die Quarantäne beendet hatten, damit andere kommen konnten. Es waren nur ein paar Hotels, die die Quarantäne durchführten. Es waren offensichtlich Leute, die mit der Regierung verbunden sind, die diese Verträge bekamen.

Mit vertretbarem Aufwand ist dieser Vorwurf nicht nachzuprüfen. Doch offensichtlich scheint zu sein, dass man wohl deutlich mehr Hotelzimmer für Quarantäne nutzen und damit Menschen viel schneller und früher nach Hause hätte holen können.

Sie brachten das Leben der Menschen auf den Kreuzfahrtschiffen in Gefahr und verdienten daran. Kein anderes Land der Welt hat das getan, doch hier haben sie es ihren eigenen Bürgern angetan. Wir hatten ein enormes Problem. Menschen sind unter dem Druck zusammengebrochen, sind gestorben. Und der Minister stellt sich hin und sagt: Wir kümmern uns. Er hat versucht, die ganze Bevölkerung und sogar die Medien im Land – entschuldige den Ausdruck – zu verarschen.

„Es ist wie in einem Gefängnis: Du kannst hinaussehen, aber nicht hinausgehen“

Am 25. Mai 2020 also muss Gan auf der Island Princess an seiner Heimat Mauritius vorbeifahren, nächstes Ziel ist Sri Lanka. Um den 30. Mai legt sie dort an. Crew-Mitglieder aus Indien und einige aus Sri Lanka schiffen aus – per Tenderboot, denn ein Anlegen des Kreuzfahrtschiffs haben die Behörden dort nicht genehmigt.

Für Gan und viele andere Crew-Mitglieder wird die Situation immer bedrückender, obwohl er im Interview immer wieder betont, wie sehr sich die Reederei, Princess Cruises, um die gestrandeten Menschen an Bord kümmert und sich um neue Gelegenheiten bemüht, sie nach Hause zu bringen.

Es ist wie in einem Gefängnis. Du kannst hinaussehen, aber du kannst nicht hinausgehen.

Es geht weiter nach Jakarta, wo die aus Indonesien stammenden Leidensgenossen ausschiffen. Dann weiter nach Manila. In der Manila Bay bleibt die Island Princess lange vor Anker. In der Bucht von Manila liegen im Juni 2020 zeitweise über 30 Kreuzfahrtschiffe vor Anker, mit Crew an Bord, die eine vorgeschriebene, 14-tägige Quarantänephase durchlaufen und anschließend getestet werden muss.

Es waren viele, viele Schiffe da, überall Schiffe, Schiffe, Schiffe, Schiffe. Alle warteten darauf, von Bord gehen zu dürfen. Nun stelle man sich aber diese Situation vor: Die Philippinen haben in Bezug auf die Quarantäne längst nicht die gleichen Ressourcen wie Mauritius. Aber sie schaffen es trotzdem, etwas zu tun. Sie erlauben, dass alle philippinischen Crew-Mitglieder einreisen. Wenn sie es also schaffen, alle Kreuzfahrtschiffe in die philippinischen Gewässer zu bringen, um ihre Besatzung sicher und wohlbehalten in ihr Land zu bringen, ist es für uns besonders schmerzlich zu sehen, dass hier jeden Tag Crew ausschifft: Filipinos, Japaner, Koreaner, Chinesen und andere Nationalitäten aus ganz Asien. Das ging immer so weiter.

Eine Nation nach der anderen verlässt das Schiff, erzählt Gan. Nur die Mauritier sitzen weiter auf dem Kreuzfahrtschiff fest.

Und ständig hört man von irgendeinem dummen Typen aus dem eigenen Außenministerium: „Oh, wir machen dies, wir machen dies, wir fühlen das.“ Und jedes Mal versuchen sie damit, die Leute zu täuschen.

Letztlich sind in Manila alle anderen Crew-Mitglieder, die nicht noch am Schiff Arbeit hatten, von Bord gegangen. Nur die neun Mauritier bleiben zurück. Kaum vorstellbar, wie bedrückend die Erkenntnis für diese Menschen ist, die letzten zu sein, ohne wirkliche Perspektive auf eine baldige Heimreise.

Die tägliche Routine ist eintönig und einsam: Aufstehen, Fitness-Studio, Frühstück, zurück in die Kabine. Videos schauen, Internet. Andere Menschen trifft Gan nur zwischendurch beim Mittag- und Abendessen, die restliche Zeit verbringt er in seiner Kabine, mit Balkon, immerhin.

Auf zur Emerald Princess in den Niederlanden: zwei Monate Ijmuiden

Weil die Gespräche mit Mauritius zu nichts führen, entscheidet Princess Cruises, alle aus Mauritius stammenden Crew-Mitglieder von den Schiffen weltweit nach Amsterdam zu fliegen und dort auf einem Schiff zusammenzubringen.

Also fliegt Gan mit seinen Leidensgenossen schließlich am 3. Juli von Manila via Bangkok nach Amsterdam, unter strengen Auflagen zum Flughafen eskortiert und in Amsterdam zum Schiff. Es habe sich ein wenig wie ein Gefangenentransport angefühlt, erinnert sich Gan an diese Reise. Dennoch kommentiert Gan den Moment, in dem er in Manila aus dem Tenderboot steigt, als großartiges Gefühl:

Nach so langer Zeit wieder einen Fuß an Land setzen: fantastisch, ein fantastisches Gefühl. Ein Stück Freiheit, eine kurze, kurze Freiheit.

Auf der Emerald Princess, die damals in Ijmuiden lag, treffen sich insgesamt 147 Crew-Mitglieder aus Mauritius. Erneut geht es zunächst zwei Wochen in Quarantäne. Woche um Woche sitzen sie anschließend weiter fest. Gan muss bis Ende August auf der Emerald Princess ausharren.

Die Wochen in Ijmuiden sind ein ständiges Wechselbad aus Hoffnung und Enttäuschung. Immer wieder gibt es einen Termin für den Heimflug. Immer wieder wird der Termin verschoben.

Princess Cruises hat sich sehr bemüht und alle Hebel in Bewegung gesetzt, um ihre Crew nach Hause zu bringen. Es gab Verhandlungen mit der Regierung und sie sagten uns: Ihr werdet am 12. Juli fliegen. Dann haben sie es verschoben. Dann: Ihr werdet an diesem Datum fliegen. Es wurde wieder verschoben. Solange, bis wir die Hoffnung verloren haben. Das macht einen verrückt.

„Am 14. September kam ich aus der Quarantäne, bekam meine Freiheit zurück“

Doch endlich kommt der lang herbeigesehnte Termin, der nicht mehr verschoben wird. Für Gan ist es der 28. August. Er rechnet es Princess Cruises hoch an, dass sie in langen Verhandlungen den Außenminister dazu bewegen konnten, endlich einem Charterflug zuzustimmen. Es geht von Amsterdam via London nach Plaine Magnien auf Mauritius, Ankunft dort am 29. August 2020.

Ich kam nach Hause und ging direkt in die vierte Quarantäne meines Lebens, im Quarantänehotel, wo ich 14 Tage lang untergebracht war.

Aber schon das Quarantänehotel in Pointe aux Biches ist eine andere Welt als die, in der Gan für mehr als 170 Tage festsaß.

Auf dem Schiff hörst Du die Maschinengeräusche. Hier hörst Du Vögel zwitschern.

Und dann ist Gans Odyssee endgültig zu Ende.

Am 14. September kam ich aus der Quarantäne, bekam meine Freiheit zurück.

Das Verhalten des mauritischen Außenministers ärgert ihn weiterhin, das klingt im Gespräch immer wieder durch. Er ist stinksauer, auch jetzt noch, anderthalb Jahre später:

Als wir dann nach Hause kamen, versuchte er (*der Minister*) der Öffentlichkeit zu sagen: „Ich habe etwas sehr Gutes getan. Schauen Sie, sie sind bereits wohlbehalten zurückgekommen“ und so weiter und so fort. Er wollte Anerkennung für etwas bekommen, das er falsch gemacht hat. Etwas, das er sehr falsch gemacht hat.

„Wenn man einmal Seemann ist, behält man immer diese Liebe zum Meer.“

Für Gan könnte dieser schwierige Abschnitt seines Lebens an dieser Stelle abgeschlossen sein. Er hat seitdem geheiratet, sich eine kleine Firma für virtuelle Tools aufgebaut, erstellt aufwendige, interaktive 360-Grad-Panoramabilder unter anderem für Hotels auf Mauritius (Beispiel: Iconic Showroom).

Seit dieser Zeit versuche ich, finanziell zurechtzukommen, indem ich möglichst wenig ausbebe und versuche, ein wenig zu sparen. Im Dezember 2021 habe ich dann meinen ersten Auftrag bekommen. Ich arbeite hart, aber es ist immer noch sehr schwierig. Wir werden sehen, was die Zeit bringt.

Gan will wieder reisen, mit seiner Frau, vielleicht auch als Passagier auf einem Kreuzfahrtschiff, aber nicht mehr als Crew-Mitglied. Außer vielleicht, wenn es sich mit seinem Unternehmen verbinden lässt.

Eine meiner Ideen ist es, Panorama-Bilder für die Kreuzfahrt-Reedereien zu erstellen. Für die wenigsten Schiffe gibt es so etwas bisher. Wer weiß. Manchmal gehe ich an den Strand, sitze dort und sehe ein Schiff. Und weißt Du, ich vermisse es schon ein wenig. Ich werde nicht wieder als Crew fahren, aber vielleicht als Passagier. Wenn man einmal Seemann ist, behält man immer diese Liebe zum Meer.

Ein Prozess gegen den eigenen Staat, für die gute Sache ...

Eines aber will Gan jetzt, zwei Jahre nach Beginn seiner Odyssee, noch klären. Es lässt ihm keine Ruhe, wie sein eigenes Land ihn im Stich gelassen hat.

Davor war ich unpolitisch, gehörte keiner politischen Partei an. Ich wusste nicht, was politisch passierte, wer für dieses oder jenes verantwortlich war.

Das hat sich geändert. Gan setzt sich für die Rechte von Crew-Mitgliedern auf Kreuzfahrtschiffen. Und er verklagt seine Regierung. Sein Anwalt ist auch diesmal wieder Roshî Bhadain. Das gibt der Klage auch eine politische Bedeutung.

Wir klagen, weil Mauritius seinen eigenen Bürgern den Zugang verweigert hat. Sie haben nichts getan, um uns zu schützen. Zweitens musste ich deshalb medizinische Behandlungen über mich ergehen lassen. Ich musste für lange Zeit bis zum Ende meiner Reise Psychopharmaka nehmen. Das war mit das Belastendste, was mir in meinem Leben passiert ist.

Der Hauptgrund für das jetzige Gerichtsverfahren, sagt Gan, sei aber nicht sein eigenes Schicksal. Es gehe ihm darum, der Welt zu zeigen, dass man so etwas niemandem antut darf, nie mehr.

Es sind Menschenleben, über die wir hier reden.

Traurig stimmt Gan, dass er den Prozess fast allein durchfechten muss. Von den neun Mauritiern auf der Island Princess wollten sich neben nur zwei an der Klage beteiligten. Einer davon ist außer Landes, bleiben also nur er und eine Mauritierin, die den Mut dazu aufbringt.

Aber wenn man nichts unternimmt, wird sich nie etwas ändern, davon ist Gan überzeugt. Das treibt ihn dazu an, den Teil seines Lebens nicht einfach hinter sich zu lassen, sondern sich zu engagieren. Und er will damit ausdrücklich auch anderen Crew-Mitgliedern auf Kreuzfahrtschiffen Mut machen, nicht alles hinzunehmen, was ihnen geschieht.

Ich hoffe wirklich, dass die Crew, alle Crew-Mitglieder auf der ganzen Welt erkennen, dass man, wenn etwas nicht funktioniert, hingehen und es laut sagen kann. Geht hin und sagt, wie die Dinge sind. Kämpft für eure Rechte.

Wir bedanken uns bei Thamalassen „Gan“ Sungaralingum für das ausführliche Interview und die Unterstützung für diesen Beitrag mit zahlreichen Bildern.

Kreuzfahrt weltweit (fast) zurück im Normalbetrieb

27. Mai 2022 | zuletzt aktualisiert: 8. Juni 2022

Bei vielen Kreuzfahrt-Reedereien sind Ende Mai 2022 wieder alle Schiffe in Dienst, Maskenpflicht gibt es kaum noch. Lediglich Impfpflicht und – in reduzierter Form – Corona-Tests bleiben bestehen. Das einst boomende Asien-Geschäft steht aber weiterhin fast still.

Corona-Regeln sind auf Kreuzfahrtschiffen weltweit kaum noch ein Thema. Nachdem an Land fast überall die Beschränkungen weggefallen sind, gilt dies zunehmend auch an Bord von Kreuzfahrtschiffen. Zuletzt ist auch bei deutschen Reedereien wie AIDA, TUI Cruises und Hapag-Lloyd Cruises Ende Mai 2022 die Maskenpflicht entfallen. Was die Reedereien aber weiterhin beibehalten, ist die Impfpflicht für alle Passagiere ab gewissen Altersgrenzen, zumeist ab zwölf Jahren.

Und in unterschiedlicher Ausprägung – und oft abhängig von nationalen Vorschriften in den jeweiligen Abfahrtsländern – werden auch weiterhin Corona-Test verlangt. Nur noch sehr selten finden diese Tests allerdings direkt bei der Einschiffung im Hafen statt. Vielmehr müssen die Passagiere die Bescheinigung eines negativen, aktuellen Antigentests zur Einschiffung bereits mitbringen.

Kreuzfahrtschiff-Flotten weitgehend wieder in Dienst

Die Reedereien konzentrieren sich nun komplett darauf, ihre Flotten wieder vollständig in Dienst zu stellen und den Betrieb bei Service und Qualität auf den Standard von vor der Pandemie zu bringen. Und so melden denn auch immer mehr Reedereien in den vergangenen Wochen: „Alle Schiffe sind wieder in Dienst.“

Carnival Cruise Line stellte zuletzt am 2. Mai 2022 die Carnival Splendor ab Seattle wieder in Dienst. Den Anfang hatte schon am 3. Juli 2021 die Carnival Vista ab Galveston, Texas, gemacht, gefolgt von der Carnival Horizon am 4. Juli 2021 ab Miami. Am 19. Mai 2022 feierte die US-Reederei den zweimillionsten Passagier seit Wiederaufnahme des Betriebs nach dem Covid-19-bedingten Shutdown.

Bei **Norwegian Cruise Line** nahm am 7. Mai 2022 mit der Norwegian Spirit in Tahiti das letzte noch stillliegende Kreuzfahrtschiff seinen Betrieb wieder auf. NCL war am 25. Juli 2021 mit der Norwegian Jade von Piräus aus erstmals nach Pandemiebeginn wieder mit zahlenden Passagieren in See gestochen.

Royal Caribbean International nahm am 23. Mai 2022 die Rhapsody of the Seas in Civitavecchia wieder in Dienst, sodass nun auch bei dieser Reederei wieder alle Schiffe fahren. Den Neustart nach Beginn der Pandemie machte bei RCI die Quantum of the Seas am 1. Dezember 2020 ab Singapur. Das US-Debut nach Beginn der Pandemie feierte RCI mit der Freedom of the Seas ab Miami am 4. Juli 2021.

TUI Cruises hat am 3. April 2022 die Mein Schiff Herz in Gran Canaria wieder in Betrieb genommen und hat damit alle sieben Schiffe in Dienst. Am 24. Juli 2020 hatte TUI Cruises mit der Mein Schiff 2 ab Hamburg weltweit das erste große Kreuzfahrtschiff nach Beginn der Pandemie wieder aktiviert.

Komplett zurück sind aber beispielsweise auch die Flotten von **Azamara, Disney Cruise Line, Hapag-Lloyd Cruises, Oceania Cruises, Phoenix Reisen, Regent Seven Seas Cruises, Seadream** und **Star Clippers**.

Fast am Ziel ...

Cunard Line nahm als erstes Schiff die Queen Elizabeth am 13. August 2021 wieder in Dienst, die Queen Mary 2 folgte am 28. November 2021. Lediglich die Queen Victoria fehlt noch. Ihr Comeback ist für 5. Juni 2022 geplant.

MSC Cruises schickte mit der MSC Grandiosa im Mittelmeer das erste Schiff besonders früh wieder in den Kreuzfahrtbetrieb – nämlich schon am 16. August 2020. Bis mit der MSC Musica auch das letzte noch nicht aktive Schiff wieder in Dienst geht, dauert es aber voraussichtlich noch bis 5. Juni 2022. Dann startet die MSC Musica im östlichen Mittelmeer.

Bei **AIDA Cruises** sind bis auf die AIDAvita alle der 13 Kreuzfahrtschiffe wieder in Dienst. Den Anfang hatte die AIDAblu am 17. Oktober 2020 gemacht.

Costa hat die meisten, aber noch nicht alle Schiffe wieder in Dienst und nimmt den Betrieb der verbleibenden vier Schiffe schrittweise mit Sommer 2022 wieder auf: Costa Pacifica am 4. Juni im Mittelmeer, Costa Fortuna am 11. Juni in Nordeuropa, Costa Favolosa am 9. Oktober im Mittelmeer und Costa Serena am 14. Juli in Asien ab Sasebo Japan. Den Anfang hatte bei Costa die Costa Deliziosa am 6. September 2020 im Mittelmeer gemacht.

Bei **Celebrity Cruises** geht mit der Celebrity Infinity am 25. Juni 2022 das letzte Schiff wieder in Dienst. Bei **Holland America Line** fehlt noch die Westerdam, die am 12. Juni wieder starten soll, sowie die Volendam, die derzeit in Rotterdam als Unterkunft für ukrainische Flüchtlinge dient. **Princess Cruises** hat noch drei Schiffe außer Dienst, von denen die letzte – die Sapphire Princess – für einen Neustart am 24. September vorgesehen ist. **Silversea Cruises** ist mit der Silver Wind ab 28. Mai wieder vollständig, **Seabourn** mit der Seabourn Sojourn am 6. Juni 2022.

Ukraine-Krieg und Inflation bereiten Sorgen

Neue Sorgen wecken die Unberechenbarkeit des Kriegs in der Ukraine und die enorme Inflationsrate weltweit, die typischerweise zu Einsparungen bei Ausgaben für Urlaube führt und die bislang sehr guten Buchungszahlen beeinträchtigen könnte. Die Aktien der börsennotierten Kreuzfahrt-Unternehmen stehen derzeit unter erheblichem Druck. Die Kurse sind Ende Mai stärker gefallen als ohnehin fast alle Aktien an den weltweiten Börsen.

Und auch die hohen Treibstoff-Kosten könnten den Reedereien zumindest längerfristig Probleme bereiten. Kurzfristig sind Treibstoffkosten dagegen zumeist durch längerfristig vorab vereinbarte Preise gedeckelt. Einen Treibstoffzuschlag verlangt zumindest bislang nahezu keine Kreuzfahrt-Reederei von ihren Kunden.

Rekord-Erwartung für den Sommer 2022 hat aber beispielsweise Norwegen: Viele Reedereien ziehen Schiffe wegen des Ukraine-Kriegs aus der Ostsee ab und bieten stattdessen Nordland- und Norwegen-Kreuzfahrten an.

Personalknappheit, Visa-Probleme in den USA, unsichere Lieferketten

Ganz reibungslos funktioniert das logistisch anspruchsvolle Kreuzfahrt-Geschäft aber trotz wieder fahrender Schiffe noch nicht. Personalknappheit, Visa-Probleme in den USA sowie Schwierigkeiten bei Lieferketten streuen Sand ins Getriebe der Branche. Passagiere sollten ihre Erwartungen derzeit daher noch etwas an die schwierige und Pandemie-bedingte Situation anpassen und nicht automatisch von einem Service-Niveau von vor der Pandemie in allen Details ausgehen.

Auch wenn viele Reedereien die Schiffe inzwischen wieder voll mit Crew besetzt haben, bleibt es eine Herausforderung, ausreichend Crew für die Schiffe zu finden. Wie auch in der Gastronomie an Land haben sich viele ehemalige Mitarbeiter während der Pandemie neue Jobs gesucht und kehren nicht zurück.

Und so ist auf vielen manchen Kreuzfahrtschiffen noch nicht alles wieder wie vor der Pandemie – beispielsweise haben einzelne Restaurants geschlossen, Bars verkürzt ihre Öffnungszeiten und Ähnliches.

Aber auch Landausflüge sind betroffen. Denn auch die Tour-Anbieter leiden unter Personalnot, nicht immer stehen genug Guides, Busfahrer und anderes Personal in ausreichender Zahl zur Verfügung, um alle Ausflüge durchführen zu können, die nachgefragt werden.

Fast schon kurios ist der Grund, warum Carnival Cruise Line vorübergehend ein italienisches Spezialitätenrestaurant sowie den „Chef’s Table“ auf den meisten Schiffen nicht öffnen kann: Der Personalmangel liegt hier nicht etwa an zu wenig verfügbaren Arbeitskräften, sondern an den langen Wartezeiten für Visa in den US-Botschaften weltweit. Teils müssen Crew-Mitglieder monatelang warten, bis sie die Einreiseerlaubnis in die USA bekommen, ob ihren Job auf den Schiffen anzutreten, die von US-Häfen aus starten.

Am deutlichsten trifft das Personalproblem ein einzelnes Schiff von NCL, die Pride of America auf Hawaii, während auf den übrigen Schiffen der Flotte offenbar wieder alle Stellen besetzt sind. Da die Pride of Hawaii unter amerikanischer Flagge fahren muss, darf die Reederei auch nur amerikanisches Personal beschäftigen, mit kleinen Ausnahmen für Crew im Hotel-Bereich. Die Reederei deckelt nach eigenen Angaben auch die Passagierauslastung bei rund 15 Prozentpunkten unter der Crew-Besetzung, bei 65 Prozent Crew-Kapazität als beispielsweise 50 Prozent bei der Passagierzahl. Erst bis Dezember, davon geht CEO Harry Sommer aus, werde man daher auf der Pride of America wieder eine volle Auslastung erreichen, alle Restaurants und Bars an Bord uneingeschränkt wie vor der Pandemie öffnen können.

Schwierige Situation in Asien

Unberechenbar ist für die Reedereien aber weiterhin der asiatische und insbesondere der chinesische Markt. Und so kommen nun immer mehr Absagen für Asien-Kreuzfahrten bis hinein ins Jahr 2023. Zu unvorhersehbar ist die Situation dort, zu groß ist die Sorge, dass China die Covid-19-Pandemie trotz rigider Lockdowns nicht richtig in den Griff bekommt.

Zugleich verzeichnen die Reedereien vor allem in Amerika und in Europa Rekorde bei den Buchungszahlen, sodass sie auf Nummer Sicher gehen und die Planungen für Asien für die nähere Zukunft aufgeben.

Australien, lange absolut abgeschottet, erlaubt Kreuzfahrten dagegen wieder, sodass das Geschäft in „Down Under“ langsam wieder anläuft.

Flusskreuzfahrt fast ohne Corona-Beschränkungen: A-Rosa streicht die Impfpflicht

2. Juni 2022 | zuletzt aktualisiert: 3. Juni 2022

Nachdem bereits die Maskenpflicht sowie die Coronatests zur Einschiffung entfallen sind, streicht A-Rosa auf seinen Flusskreuzfahrten ab 4. Juni 2022 nun auch die Impfpflicht. Einzige Ausnahme bleibt die A-Rosa Alva aufgrund entsprechender Vorschriften in Portugal.

In vier der fünf Fahrtgebieten von A-Rosa – Rhein, Donau, Rhône und Seine – entfällt der 2G-Nachweis für die Teilnahme an den A-Rosa-Kreuzfahrten. Weder ein Impfschutz muss für die Kreuzfahrten mehr nachgewiesen werden, noch müssen sich Passagiere bei der

Einschiffung einem Antigentest unterziehen. Letzteres ist bereits Mitte Mai weggefallen, ebenso wie die Maskenpflicht an Bord.

Lediglich auf der A-Rosa Alva am Douro in Portugal bleiben Corona-Regeln wegen entsprechender Vorschriften in Portugal weiter bestehen: Maskenpflicht, Antigen-Schnelltest vor der Einschiffung und Nachweis eines vollständigen Impfschutzes (oder Genesenen-Status) für Passagiere ab zwölf Jahren.

Und für Einreise nach Frankreich gilt nach aktuellem Stand eine Nachweispflicht für 3G (also geimpft, genesen oder getestet) und bei Flugeinreise das Ausfüllen eines Einreiseformulars. SO ist zwar die Teilnahme an Kreuzfahrten auf Rhône und Seine ohne 2G-Nachweis möglich, nicht aber die Einreise nach Frankreich ohne 3G-Nachweis.

Der Wegfall des Impfnachweises gilt auf allen A-Rosa-Kreuzfahrten außer am Douro für Reisen, die ab dem 4. Juni 2022 beginnen. A-Rosa weist darauf hin, dass sich die Bedingungen zu einem späteren Zeitpunkt wieder ändern können, wenn entsprechende Verordnungen oder Gesetze das im jeweiligen Fahrtgebiet vorschreiben sollten.

Abgesehen von weiterhin verstärkten Hygienemaßnahmen an Bord wie verdichtete Desinfektionszyklen und Reinigung sind damit bei A-Rosa erstmals seit Beginn der Covid-19-Pandemie vor gut zwei Jahren jetzt alle signifikanten Corona-Regeln wieder aufgehoben. A-Rosa begründe den Schritt mit den gelockerten Einreisebestimmungen in Europa.

USA schafft Covid-19-Tests für Einreise per Flugzeug ab, Impfpflicht bleibt bestehen

11. Juni 2022

Für die Einreise in die USA per Flugzeug ist künftig kein Covid-19-Test mehr nötig. Airlines und Tourismusverbände hatten das zuletzt vehement gefordert, weil es die Reisefreudigkeit insbesondere der Amerikaner deutlich gebremst habe. Die Test-Pflicht vor einer Kreuzfahrt besteht in den USA dagegen weiterhin.

Die neue Regelung gilt für die Einreise in die USA per Flugzeug. Auf dem Landweg gibt es die Testpflicht schon länger nicht mehr, weswegen in Online-Foren schon seit einiger Zeit der Trick propagiert wird, zunächst nach Kanada zu reisen und von dort aus über eine Landgrenze in die USA weiterzufahren.

Weiterhin gilt für die Einreise in die USA für Nicht-Amerikaner jedoch – mit nur sehr wenigen Ausnahmen – eine Impfpflicht. Und wer von den USA eine Kreuzfahrt unternehmen will, benötigt für die Einschiffung auch weiterhin den Nachweis eines negativen Antigentests. Die Fristen dafür sind von Reedereien unterschiedlich geregelt.

Die Seuchenschutzbehörde CDC setzt die Testpflicht beginnend am 12. Juni 2022 aus, will nach 90 Tagen aber prüfen, ob sich die Maßnahme bewährt oder ob die Testpflicht dann womöglich wieder eingeführt wird. Nicht zuletzt dürfte das von der Entwicklung der neuen

Omikron-Varianten BA4 und BA5 abhängen. Touristische Hotspots in den USA wie Honolulu, Miami und Puerto Rico sind derzeit auch wieder Corona-Hotspots.

Der Wegfall der Testpflicht reduziert für Kreuzfahrt-Urlauber aus Europa das Risiko, beispielsweise eine Karibik- oder Alaska-Kreuzfahrt wegen eines positiven Coronatests kurz vor der Reise nicht antreten zu können. Es nimmt aber auch amerikanischen Europa-Urlauber die Sorge, wegen eines positiven Coronatests nach einer Kreuzfahrt nicht mehr zurück in die USA fliegen zu können.

Bislang hatte die USA für die Einreise ein negatives Coronatest-Ergebnis verlangt, das nicht älter als ein Tag sein durfte. Seit Januar 2021 und bis Dezember 2021 galt noch eine Frist von drei Tagen, die wegen der letzten Corona-Welle durch die Omikron-Welle auf einen Tag verkürzt worden war.

Zuletzt hatte Airlines und Tourismusverbände sowohl in Europa – wo schon länger keine Testpflicht für die Einreise mehr gilt – als auch in den USA vehement die Abschaffung der Testpflicht gefordert. In den USA gilt zudem auch keine Maskenpflicht in Flugzeugen mehr, wohingegen das Tragen einer Maske in öffentlichen Verkehrsmitteln und Flugzeugen in Europa in einigen Ländern nach wie vor gilt. Durchgesetzt wird das freilich immer weniger. Zuletzt hatte die Lufthansa erklärt, dass sie die in Deutschland eigentlich geltende Maskenpflicht nicht mehr konsequent durchsetzen werde und begründete das vor allem damit, dass den Flugbegleitern die Durchsetzung nicht mehr zuzumuten sei.

MSC Cruises schafft Pflicht zur Coronaversicherung ab

5. Juli 2022 | zuletzt aktualisiert: 6. Juli 2022

MSC Cruises ist von der Verpflichtung für alle Passagiere abgerückt, eine Reise- und Krankenversicherung gegen Covid-19-Folgen abzuschließen. Seit 1. Juli 2022 spricht MSC nur noch eine Empfehlung für diese Versicherung aus, um das Kostenrisiko von Covid-19 in Zusammenhang mit einer Kreuzfahrt abzudecken.

Konkret soll die Covid-19-Versicherung vor Risiken wie Reise-Stornierung oder -Unterbrechung, Rückführungskosten, Quarantänehotel sowie Kosten für medizinische Hilfe und Krankenhausaufenthalte absichern. MSC Cruises und Costa hatten als einzige Kreuzfahrtreedereien eine solche Versicherung von allen Passagieren zwingend als Einschiffungsvoraussetzung verlangt. Costa hatte von der Versicherungspflicht schon seit Mai 2022 abgesehen.

MSC bietet die Versicherung aber auch weiterhin in Kooperation mit der Versicherungsgesellschaft Europe Assistance für 25 Euro (in Europa) beziehungsweise 29 Euro an, verpflichtet seine Passagiere aber nun nicht mehr, sondern empfiehlt lediglich den Abschluss dieser oder einer äquivalenten Versicherung bei einem anderen Unternehmen.

Auch Costa bietet eine solche Versicherung – in Kooperation mit der Hanse Merkur – weiterhin an und empfiehlt den Abschluss, um finanzielle Folgen eines positiven Coronatests

oder einer Covid-19-Erkrankung in Zusammenhang mit der Reise abzudecken. Auch andere Reedereien wie etwa AIDA, Phoenix Reisen und TUI Cruises vermitteln Corona-Versicherungen der Hanse Merkur.

Tipp: Wer eine Covid-19-Reiseversicherung abschließt, sollte die Versicherungsbedingungen genau prüfen, damit auch wirklich alle relevanten Risiken abgedeckt sind. Nicht alle Versicherungen sind da nämlich gleichermaßen umfassend. Auch eine Klärung mit bestehenden Jahresverträgen und der Auslandsrankenversicherung lohnt sich, denn inzwischen haben einige Versicherungsgesellschaften auch Covid-19-Risiken teils in ihren Leistungskatalog aufgenommen.

NCL, Oceania und Regent schaffen teilweise die Corona-Tests vor Kreuzfahrten ab

6. Juli 2022

Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises verlangen von ihren Passagieren ab 1. August 2022 keine Corona-Tests mehr – sofern selbige nicht von lokalen Behörden ausdrücklich vorgeschrieben sind.

Corona-Tests zur Einschiffung wird es bei den Kreuzfahrt-Marken der Norwegian Cruise Line Holdings entsprechend der lokalen Vorschriften aber weiterhin vor allem in den USA, Kanada, auf den Bermudas und in Griechenland geben.

Für Kreuzfahrt-Reedereien tragen die Corona-Tests vor den Reisen bislang zur Buchungszurückhaltung bei. Das Risiko und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten, kurz vor der Kreuzfahrt oder bei der Einschiffung positiv getestet zu werden, wollen viele nicht eingehen. Nach dem Wegfall fast aller Corona-Regeln inklusive der meisten Quarantäne-Vorschriften an Land streben die Reedereien daher nun auch für ihr Tourismus-Segment eine möglichst schnelle Rückkehr zu den Verhältnissen von vor der Pandemie an.

Die drei Kreuzfahrt-Marken der Norwegian Cruise Line Holdings empfehlen ihren Kunden jedoch weiterhin, sich freiwillig vor der Abreise zu einer Kreuzfahrt zu Hause auf Covid-19 zu testen. Auch eine Empfehlung zur Booster-Impfung gibt es vonseiten der Reedereien. Pflicht ist bei Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises und Regent Seven Seas Cruises weiterhin die Grundimmunisierung mit einem Impfstoff gegen Covid-19.

Einige andere Kreuzfahrt-Reedereien haben inzwischen ebenfalls die Corona-Tests abgeschafft oder testen, wie sich die Abschaffung an Bord auswirkt:

- Viking Ocean Cruises verlangt Tests wie NCLH nur noch dort, wo lokale Behörden es vorschreiben. Auch die bisher bei Viking regelmäßig an Bord durchgeführten Covid-19-Tests aller Passagiere sind bereits entfallen.
- P&O Cruises testet aktuell auf fünf Reisen im Juli auf der Iona, wie sich die Streichung der Tests auswirkt und strebt die komplette Abschaffung der Tests bei allen Kreuzfahrten von P&O Cruises an.

- Holland America Line führt im Juli einen ähnlichen Test auf drei Reisen der Rotterdam in Nordeuropa ab Amsterdam durch und will bei Erfolg ebenfalls die Testpflicht streichen.

US-Behörde CDC schafft spezielle Covid-19-Regeln für die Kreuzfahrt ab

19. Juli 2022

Die US-Seuchenschutzbehörde CDC hat ihre speziellen Covid-19-Regeln für Kreuzfahrtschiffe mit sofortiger Wirkung abgeschafft. Stattdessen soll es in Kürze überarbeitete, allgemeinen Gesundheits- und Hygienerichtlinien geben. Wie sich das auf die Corona-Regeln der einzelnen Reedereien auswirkt, ist noch nicht bekannt.

Mit Wirkung zum 18. Juli 2022 ist das relativ strenge Kontroll-Regime der Seuchenschutzbehörde CDC für die Kreuzfahrt in den USA weggefallen, das ununterbrochen seit März 2020 in Kraft war und für alle Kreuzfahrtschiffe galt, die US-amerikanische Häfen oder Gewässer anlaufen.

Die Kreuzfahrt-Branchenvereinigung Clia begrüßte den Schritt der CDC. Sie hatte schon lange gefordert, die Kreuzfahrt gleichzubehandeln wie andere Bereiche des Freizeit- und Urlaubssektors und nicht mit Sonderregeln zu benachteiligen und einzuschränken.

Die CDC hat die neuen, allgemeinen Empfehlungen und Richtlinien für die kommenden Tage angekündigt. Welche genauen Maßnahmen dort enthalten sein werden, ist noch unklar. Auch für Kreuzfahrt-Urlauber gibt die CDC weiterhin konkrete Empfehlungen ab.

Update 21. Juli 2022: Die neuen Empfehlungen der CDC für die Kreuzfahrt orientieren sich stark an den bisher freiwillig-bindenden Regeln, geben den Reedereien aber die Freiheit, draus ihr eigenes Regelwerk zu entwickeln. Zu den dringenden Empfehlungen gehören weiterhin insbesondere Covid-19-Tests vor der Reise sowie ein "up-to-date"-Impfstatus der Passagiere.

Konkreten Lockerungen bei den Kreuzfahrt-Reedereien?

Kreuzfahrt-Reedereien sind ab sofort in der Lage, die Covid-19-Schutzmaßnahmen an Bord ihrer Schiffe selbst zu definieren. Sofortige Regel-Änderungen als Reaktion auf den Wegfall der CDC-Vorschriften sind bislang jedoch kaum bekannt (*Stand: 18. Juli 2022*). Die meisten Reedereien werden aber nach Veröffentlichung der neuen Empfehlungen der CDC ihre Bestimmungen anpassen und lockern.

Das Ende der speziellen Pandemie-Regeln könnte aber insbesondere auch das Ende der Coronatest-Pflicht vor Kreuzfahrten ab US-Häfen bedeuten, die im Rest der Welt ebenfalls bereits weitgehend abgeschafft wurde. Auch eine Impfpflicht wäre dann womöglich nicht mehr behördlich angeordnet. Ebenso könnten Quarantänemaßnahmen an Bord entfallen.

Princess Cruises hat aber beispielsweise schon am 19. Juli als erste Reaktion auf die weggefallenen CDC-Regeln die Impfpflicht gelockert. Jetzt dürfen zehn Prozent der Passagiere auch ungeimpft an Bord, entschieden wir auf first-come-first-served-Basis. Auch Virgin Voyages folgt inzwischen dieser Zehn-Prozent-Regel.

Zu den speziellen Covid-19-Regeln der CDC gehörte bisher auch ein Farbcode-System, mit dem grob erkennbar war, wie die jeweils aktuelle Infektionslage auf jedem einzelnen Kreuzfahrtschiff war. Dieses öffentlich einsehbare Register hat die CDC mit sofortiger Wirkung eingestellt.

Spezielle CDC-Regeln für Kreuzfahrten in der Pandemie seit 18. Februar 2020 im Kraft

Am 18. Februar 2020 hatte die CDC erstmals eine „Interim Guidance for Ships on Managing Suspected Coronavirus Disease 2019“ herausgebracht, der schnell ein komplettes Kreuzfahrtverbot folgt – die „No Sail Order“ am 14. März 2020, die mehrfach verlängert wurde. Zum 1. November sollte die Kreuzfahrt mit neuen Regeln, der „Conditional Sailing Order“ eigentlich wieder starten können. Die dafür nötigen Ausführungsanweisungen verzögerte die CDC aber bis in den Mai 2021 hinein. Erst Ende Juni 2021 stach daher erstmals wieder ein größeres Kreuzfahrtschiff von einem US-Hafen in See.

Am 15. Januar 2022 lief schließlich die bindende Wirkung der „Conditional Sailing Order“ aus, die zuvor für Florida bereits gerichtlich schon seit 23. Juli 2021 ausgesetzt war, von den Reedereien aber freiwillig weiter beachtet wurde. Es folgte am 9. Februar 2022 ein freiwilliges Regelwerk, dem sich jedoch alle Kreuzfahrt-Reedereien unterwarfen. Nun hat die CDC zum 22. Juli 2022 auch diese letzten noch geltenden, spezifisch für die Covid-19-Pandemie aufgestellten Regeln fallen gelassen.

Eine ausführliche Chronologie der CDC-Regelungen und der Entwicklungen in den ersten zwei Jahren der Pandemie in der Kreuzfahrt können Sie in auch unserem aktuellen Buch **„Freitag, 13. März 2020 – Der Tag, an dem die Kreuzfahrt auf Grund lief“** nachlesen.

Immer mehr Kreuzfahrt-Reedereien schaffen Coronatests ab

21. Juli 2022

Immer weniger Kreuzfahrt-Reedereien verlangen einen negativen Coronatest bei der Einschiffung oder vor Beginn der Reise. Allerdings gelten Ausnahmen für Länder, in denen die lokalen oder nationalen Behörden das weiterhin vorschreiben. Welche Reedereien verlangen noch Tests?

Eine Kreuzfahrt ist die letzte Situation im Freizeit- und Entertainment-Bereich, in der bislang noch Coronatests verlangt werden. Unabhängig von hohen Infektionszahlen geht die Welt weitgehend zum Normalbetrieb über – und die Kreuzfahrt folgt diesem Trend, wenn auch mit Zeitverzögerung und weiterhin mit relativ strengem Hygienekonzept.

Lediglich in einigen wenigen Urlaubsländern sind Coronatests aktuell noch Pflicht. Zumindest dort sind auch Kreuzfahrt-Passagiere weiterhin zu Covid-19-Tests verpflichtet, auch wenn die jeweilige Reederei die Testpflicht grundsätzlich abgeschafft hat. Doch selbst die Liste dieser Länder wird gerade täglich kürzer. Insbesondere gibt es seit Mitte Juni 2022 keine Testpflicht mehr bei der Einreise in die USA, Kanada hatte die Tests schon im April 2022 abgeschafft.

Die Coronatests direkt bei der Einschiffung im Kreuzfahrthafen hatten Kreuzfahrt-Reedereien insbesondere in Europa bereits im April 2022 abgeschafft, jedoch zunächst an den Tests zu Hause vor der Abreise festgehalten.

Kreuzfahrt-Reedereien, die Coronatests bereits abgeschafft haben

Die folgende Liste gibt einen ständig aktualisierten Überblick darüber, welche Kreuzfahrt-Reedereien die Covid-19-Tests, ob Antigen oder PCR, vor der Einschiffung und vor der Abreise zu Hause bereits abgeschafft haben.

Tests werden weiterhin für einige Länder verlangt, in denen es eine solche Testpflicht noch gibt. Mit Stand Juli 2022 sind das vor allem Griechenland, Dubai, Australien, USA sowie Länder in Südamerika und Asien.

Der Wegfall spezieller Corona-Regeln der US-Seuchenschutzbehörde CDC seit 18. Juli 2022 könnte die Testpflicht auch in den USA obsolet werden lassen, eine Entscheidung ist dazu bei den Reedereien aber noch nicht gefallen (Stand: 1. August 2022).

Grundsätzlich keine Tests von vollständig geimpften Passagieren verlangen:

- Azamara
- Carnival Cruise Line (ab 4. August 2022, bei Reisedauer bis max. 5 Nächte *)
- Margaritaville at Sea Paradise
- MSC Cruises (nur in den USA, ab 8. August 2022, bei Reisedauer bis max. 5 Nächte)
- Norwegian Cruise Line
- Oceania Cruises
- Regent Seven Seas Cruises
- Royal Caribbean International (ab 8. August 2022, bei Reisedauer bis max. 5 Nächte *)
- Viking Ocean Cruises
- Virgin Voyages

(gilt nicht für Kreuzfahrten mit Stopps in Kanada oder auf den Bermudas)*

P&O Cruises testet auf fünf Reisen im Juli auf der Iona, wie sich die Streichung der Tests auswirkt, mit dem Ziel, keine Coronaests mehr durchzuführen. Generell akzeptiert P&O Cruises bereits jetzt für alle Reisen auch einen **Antigen-Selbsttest** und verlangt lediglich eine Bestätigung des Passagiers, dass der Test durchgeführt wurde und negativ war.

Cunard Line akzeptiert wie P&O Cruises auch einen **Antigen-Selbsttest**, bislang mit Ausnahme von Abfahrten in den USA in Kanada, für die weiterhin ein Testzertifikat vorgelegt werden muss.

Holland America Line testet im Juli ebenfalls, auf drei Reisen der Rotterdam in Nordeuropa ab Amsterdam, ob sich die Coronatests komplett abschaffen lassen.

Wichtig: Informieren Sie sich direkt bei Ihrer Reederei, ob für Ihre konkrete Kreuzfahrt eine Testpflicht besteht. Unsere Auflistung dient lediglich der allgemeinen Information, Ausnahmen und Sonderfälle sind dabei möglicherweise nicht berücksichtigt.

Alle Kreuzfahrt-Reedereien empfehlen ihren Passagieren übrigen weiterhin, sich vor der Abreise zu Hause selbst zu testen. Das soll vor allem für die Passagiere das Risiko reduzieren, im Urlaub krank zu werden – mit all den damit verbundenen Unannehmlichkeiten.

Kreuzfahrt folgt dem allgemeinen Trend „zurück zur Normalität“

Den eigentlichen Sinn von Corona-Tests zweifelt kaum jemand ernsthaft an. Er hilft, Ansteckungen zu vermeiden, selbst wenn die Antigentests bei den aktuellen Omikron-Varianten nicht mehr allzu zuverlässig anschlagen. Doch wegen hoher Ansteckungsgefahr und kurzer Inkubationszeit reduzieren sie die Gefahr einer Infektion an Bord von Kreuzfahrtschiffen in den Augen vieler auch nicht mehr ausreichend.

Dagegen steht, dass die verpflichtenden Coronatests vor einer Kreuzfahrt für Passagiere wie Reedereien ein unangenehmes Risiko mit sich: Ob man eine gebuchte Kreuzfahrt auch tatsächlich antreten kann, entscheidet sich erst Stunden vor deren Beginn. Ein kleiner, roter Streifen auf dem Covid-19-Testkit gibt den Ausschlag über Urlaubsfreude oder kurzfristige Absage.

Nicht wenige hält dieses Risiko gänzlich davon ab, derzeit eine Kreuzfahrt zu buchen. Sie weichen auf andere Urlaubsformen aus, für die keine Tests notwendig sind. Mit der Abschaffung der Testpflicht versuchen die Kreuzfahrt-Reedereien dem entgegenzusteuern.

Stärkeres Infektionsgeschehen an Bord inzwischen akzeptiert

Allerdings führt die Abschaffung der Tests auch zu höherem Infektionsgeschehen an Bord der Schiffe. Das ist nicht stärker als an Land auch, fällt bei Kreuzfahrtschiffen aber stärker auf, wie beispielsweise Mitte Juli auf zwei Schiffen in Australien.

Solange die US-Seuchenschutzbehörde CDC bis Mitte Juli 2022 ihre Statistiken zu Coronainfektionen auf Kreuzfahrtschiffen mit Abfahrthäfen in den USA noch veröffentlichte, war auch daraus ersichtlich, dass es eigentlich kein Schiff gab, auf dem es nicht zumindest geringes Infektionsgeschehen gab.

Doch selbst die sehr Kreuzfahrt-kritische CDC ist inzwischen zu „Normalbetrieb“ übergegangen und hat die Kreuzfahrt-spezifischen Corona-Regeln für obsolet erklärt. Die Sonderbehandlung der Kreuzfahrt in der Pandemie geht damit in den USA zu Ende. In Europa ist schon seit längerer Zeit akzeptiert, dass Kreuzfahrtschiffe keine Covid-19-freien Zonen sein müssen, Infektionen an Bord werden in gleicher Weise akzeptiert oder hingenommen, wie das in der Urlaubs- und Freizeitbranche an Land der Fall ist.

TUI Cruises verlangt Covid-19-Boosterimpfung ab 1. Oktober 2022

22. Juli 2022 | zuletzt aktualisiert: 23. Dezember 2022

TUI Cruises verlangt ab 1. Oktober 2022 eine Booster-Impfung gegen Covid-19 von allen Passagieren ab zwölf Jahren. Auch jetzt schon ist der Booster notwendig, allerdings erst, sobald die Grundimmunisierung mehr als 270 Tage zurückliegt.

Update 26. August 2022: TUI Cruises hat die Regeln erneut den Vorgaben der Bundesregierung angepasst. Nun reicht offenbar eine zweifache Impfung oder eine einzelne Impfdosis plus Genesenen-Nachweis. Diese Regelung gilt vorerst bis Ende Oktober 2022. Was danach kommt, lässt die Reederei offen, wird sich aber wohl weiterhin an die Regierungsvorgaben halten.

Die Booster-Pflicht gilt für alle TUI-Cruises-Kreuzfahrten, die ab 1. Oktober 2022 beginnen oder über den 30. September hinaus andauern, also bereits Ende September beginnen und erst im Oktober enden. Anders als einige andere Reedereien behält TUI Cruises auch die Coronatests für Passagiere ab vier Jahre bei. Die aktuell geltenden Reisevoraussetzungen sind bei TUI Cruises in den „Reiseinformationen“ online nachzulesen.

Bislang hatte man sich bei TUI Cruises an der Empfehlung „EU Healthy Gateways“ orientiert, die eine Booster-Impfung 270 Tage nach der Grundimmunisierung vorsieht. Dies wird nun abgelöst von der Stichtagsregelung 1. Oktober 2022, unabhängig vom zeitlichen Abstand zur Zweitimpfung.

TUI Cruises übernimmt für seine neue Corona-Impfregelung die Definition des Bundesgesundheitsministeriums, wonach ab 1. Oktober 2022 nur noch Personen als „vollständig geimpft“ gelten, die eine Auffrischungsimpfung nachweisen können, landläufig als „Booster“ bezeichnet.

An Land hat diese Definitionsänderung für die Corona-Impfung aktuell kaum Auswirkungen, da es keine wesentlichen Corona-Regeln gibt, die für bestimmte Situationen einen vollständigen Impfschutz verlangen werden.

Auch für den Impfstoff von Johnson & Johnson (Janssen) sieht die Bundesregierung übrigens eine zweite Impfung, dann mit einem mRNA-Impfstoff, für die Grundimmunisierung vor und verlangt einen zusätzlichen Booster, um ab dem 1. Oktober 2022 noch als vollständig geimpft zu gelten.

Begründet wird die verschärfte Regelung für den definitionsgemäß vollständigen Impfschutz mit der hochansteckenden Omikron-Variante und dem dadurch verringerten, primären Schutz. Als „geboostert“ gelten Personen unmittelbar ab Verabreichung der dritten Impfdosis, also ohne Wartezeit.

Auch andere Reedereien verlangen übrigens teilweise den Booster: Bei Hapag-Lloyd Cruises ist die Auffrischungsimpfung spätestens drei Monate nach der Zweitimpfung nötig. Ob die neue Definition des Gesundheitsministeriums bei weiteren deutschen Reedereien zu einer Boosterpflicht ab 1. Oktober 2022 führen wird, ist aktuell noch nicht klar.

Viele US-Reedereien streichen Coronatests und Impfpflicht

13. August 2022 | zuletzt aktualisiert: 23. August 2022

Nach einer grundlegenden Wende bei den Covid-19-Empfehlungen der US-Seuchenschutzbehörde CDC entfallen ab Anfang September 2022 bei vielen Kreuzfahrten in den USA die Coronatests sowie die Impfpflicht. Europäische Kreuzfahrt-Reedereien halten dagegen vorerst weiter an strengeren Infektionsschutzmaßnahmen fest.

Die Kreuzfahrt kehrt immer weiter zum Zustand von vor der Covid-19-Pandemie zurück. Impfpflichten und Coronatests werden seit einigen Wochen immer weiter zurückgefahren. Übersichtlicher wird die Situation für die Passagiere dadurch allerdings nicht. Denn es gibt allenthalben Ausnahmen und Sonderregeln, vor allem bedingt durch strengere, nationale Regeln in einzelnen Ländern sowie unterschiedliche Strategien einzelner Reedereien. **Sich vorab genau über die Bedingungen für eine jeweils konkrete Kreuzfahrt zu informieren, ist daher essenziell.**

Die neuen Regeln vieler US-Reedereien

Weitere, deutliche Lockerungen haben einige US-Reedereien schon am Tag nach Veröffentlichung neuer Regel und Empfehlungen der US-Seuchenschutzbehörde CDC bekannt gegeben. Sie kippten die Testpflicht vor Beginn der meisten Kreuzfahrten und lassen auch nicht geimpfte Passagiere wieder in großem Umfang zu.

Die neuen Regeln gelten beispielsweise bei **Carnival Cruise Line, Cunard Line** (nur bezüglich der Tests), **Holland America Line, Princess Cruises, Seabourn** und **Windstar** ab 6. September 2022, bei **NCL, Regent Seven Seas Cruises** und **Oceania Cruises** schon zum 3. September.

Bei **Royal Caribbean International** und **Celebrity Cruises** entfallen Impfpflicht und Tests ab 5. September für die meisten Reisen. Holland America Line verlangt Tests weiterhin bei Panamakanal-Transits und Trans-Atlantik- beziehungsweise -Pazifik-Reisen.

Die neuen Regeln werden im Wesentlichen weltweit angewendet und sehen in Grundzügen Folgendes vor:

- für **Geimpfte** keine Corona-Tests mehr vor der Kreuzfahrt (Ausnahme: Reisen - je nach Reederei - von mehr als neun oder 15 Tagen Dauer),
- **Umgeimpfte** dürfen nun wieder an Kreuzfahrten teilnehmen, müssen allerdings einen negativen Test vorweisen, der zumeist nicht älter als drei Tage sein darf.

Disney Cruise Line dagegen hält an den Tests fest, setzt aber das Alter, ab dem Kinder eine Impfung benötigen, von fünf auf zwölf herauf. Ungeimpfte müssen sich bei Disney zusätzlich zum mitgebrachten, negativen (PCR-)Coronatest-Ergebnis vor der Einschiffung im Terminal noch einmal testen lassen.

Ausnahmen in Kanada, Bermudas, Griechenland, Australien, Singapur, Katar

Allerdings sind weiterhin Tests für alle Passagiere nötig, wenn das Kreuzfahrtschiff Länder anläuft, in denen Tests verlangt werden, insbesondere Kanada, Bermudas, Griechenland sowie Australien. Für Kreuzfahrten ab Barcelona, Amsterdam und Großbritannien scheint es eine Testpflicht für Ungeimpfte oder nicht vollständig Geimpfte zu geben, auch wenn das nicht alle Reedereien explizit so formulieren.

Die allgemeine Impfpflicht gilt vorerst weiter für Australien-Kreuzfahrten sowie für Griechenland, Singapur und Island. Für Katar kann sogar eine zweite Booster-Impfung, also eine vierte Impfdosis notwendig sein - nämlich, wenn die Booster-Impfung älter als zwölf Monate ist.

Kehrtwende bei der Infektionsschutzpolitik der CDC

Bereits Ende Juli hatte die CDC ihre spezifischen Regeln für Kreuzfahrten komplett abgeschafft und betrachtet Kreuzfahrten seitdem gleichberechtigt zu anderen Reiseformen. Die Reedereien hatten daraufhin schon die Testpflicht für kürzere Kreuzfahrten bis fünf Nächte Dauer abgeschafft.

Den neuerlichen Umbruch löste die CDC nun in der zweiten August-Woche aus: Die Regeln haben erstmals seit Beginn der Pandemie nicht mehr das Ziel, Covid-19-Ansteckungen zu verhindern. Vielmehr konzentriert sich die CDC nun darauf, schwere Verläufe zu vermeiden, nimmt ansonsten aber Ansteckungen in Kauf. Impfschutz und eine gewisse Immunität aufgrund durchlaufener Covid-19-Infektionen in der Bevölkerung ließen diesen Schritt in Richtung Normalität zu, heißt es zur Begründung. Die neuen Empfehlungen seien zugleich eine Anpassung an die Realität, da die Menschen die strengen Regeln ohnehin nicht mehr befolgen würden.

Weiterhin Impfpflicht und Tests bei vielen deutschen und europäischen Reedereien

Europäische Reedereien wie MSC Cruises und Costa sowie deutsche Reedereien wie AIDA und TUI Cruises behalten aktuell ihre strengeren Regeln bei. Sie sehen Impfpflichten und Coronatests weiterhin vor. Bei den Impfungen ist oft sogar eine Booster-Impfung nötig, etwa bei AIDA und TUI Cruises, die sich in dieser Hinsicht an der Definition der Bundesregierung für vollständigen Impfschutz orientiert.

MSC Cruises orientiert sich bei ihren USA-Abfahrten aber an den Maßnahmen der US-Reedereien in den gleichen Fahrtgebieten und verlangt daher beginnend am 29. August 2022 keine Coronatests mehr bei Reisen mit fünf oder weniger Tagen. Auch für längere Reisen steht zu erwarten, dass MSC sich an den übrigen Reedereien in den USA orientiert und die Tests wohl bald auch bei längeren Reisen streichen wird.

Coronatest- und Impfpflichten in der Kreuzfahrt: ein aktueller Überblick im Dezember 2022 (*aktualisiert*)

23. August 2022 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

Test- und Impfpflichten entfallen immer häufiger, einerseits. Andererseits werden die verbleibenden Reiseregeln immer unübersichtlicher. Und sie ändern sich fast täglich. Zur Orientierungshilfe fassen wir den aktuellen Stand zusammen, zeigen, worauf Sie achten sollten, und aktualisieren den Beitrag bei neuen Entwicklungen.

Hinweis: Der Beitrag stammt vom Dezember 2022, wir aktualisieren die Übersichtstabelle aber regelmäßig, wenn neue Regelungen in Kraft treten.

Welche Corona-Regeln Kreuzfahrt-Urlauber derzeit beachtet und erfüllen müssen, hängt von vier Faktoren ab:

- Regeln der jeweiligen Reederei, teils mitbestimmt durch nationale Vorschriften,
- Vorschriften einzelner Länder, die von den Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden,
- Zeitpunkt der Kreuzfahrt, sprich: wann kommen neue Lockerungen – oder wieder Verschärfungen?
- und ganz unabhängig von Regelungen der Reederei: Gibt es Vorschriften für die Einreise in das Land, in dem die Kreuzfahrt beginnt - etwas die Impfpflicht bei Einreise in die USA?

Vor allem die sehr unterschiedlichen, nationalen Regularien machen die Situation unübersichtlich und kompliziert. In manchen Ländern gelten strenge Impfpflichten, in anderen gibt es gar keine Einreiseregeln mehr, Einheitlichkeit sucht man vergebens. Und wie die Regeln in einigen Wochen oder Monaten aussehen werden, weiß ohnehin niemand – auch die Reedereien nicht. Deshalb können wir in diesem Beitrag auch nur eine Orientierungshilfe geben.

Dringende Empfehlung: Regeln individuell prüfen und beobachten

Die dringende Empfehlung lautet: Für jede Kreuzfahrt sollte man die Bedingungen und Vorschriften individuell, frühzeitig und kontinuierlich vor der Reise genau prüfen. Dazu holt man einerseits die reiserechtlich wichtigen Regelungen der Reederei oder des Reiseveranstalters ein, bei dem man bucht. Ausschlaggebend ist dabei nicht, was irgendjemand in irgendeiner Facebook-Gruppe behauptet, sondern allein die offiziellen Angaben der Reederei.

Zusätzlich sollte man vor der Buchung auch einen Blick auf die – leider oft sehr komplizierten – Regeln der Länder werfen, die das Schiff anläuft. Denn Reedereien warten oft recht lange ab, bevor sie die eigenen Regeln an nationale Vorschriften anpassen – in der Hoffnung oder mit der berechtigten Vorausschau, dass sich die Vorschriften bis zum Kreuzfahrt-Beginn noch ändern.

Wichtig vor allem für Genesene und Ungeimpfte: Länder-Regeln genau studieren

Wer alle gerade verfügbaren Impfdosen bereits hat, muss sich recht wenig Gedanken machen. Doch insbesondere Ungeimpfte, Passagiere ohne Booster und auch Genesene ohne zugleich aktuellen Impfstatus sollten sich die Regeln sehr genau ansehen.

Längst nicht überall wird der Genesenen-Status nämlich beispielsweise als Ersatz für eine Impfdosis akzeptiert. Im sonst noch sehr strengen Kanada kann dagegen ein positiver PCR-Testnachweis der nicht älter als 180 Tage ist, auch schonmal von der Testpflicht vor einer Kreuzfahrt befreien.

Europa ist restriktiver als die USA

Seit der Kehrwende der US-Seuchenschutzbehörde CDC (siehe unser Beitrag „Viele US-Reedereien streichen Coronatests und Impfpflicht“) hat sich die Situation in der weltweiten Kreuzfahrt umgekehrt: War die USA lange Zeit restriktiv bis hin zur Absurdität, fallen dort gerade fast sämtliche Regeln, Impf- und Testpflichten, während europäische Reedereien weitgehend an Tests und insbesondere der Impfpflicht teils inklusiv Booster festhalten. Anders wiederum in Kanada, wo es beispielsweise eine Testpflicht für Kreuzfahrtpassagiere sowie ein im Rest der Welt weitgehend abgeschafftes Online-Einreiseformular gibt.

Bei deutschen und europäischen Reedereien galten zuletzt noch Impf- und teils Booster-Pflichten, die inzwischen aber überwiegend entfallen sind. Die US-Reedereien waren dagegen schon früher auch bei ihren Europa-Kreuzfahrten von der Impfpflicht abgerückt. Ungeimpfte dürfen schon länger wieder mitfahren. Sie müssen lediglich ein negatives Testergebnis vorlegen, was Geimpfte oft nicht mehr tun müssen. Aber Achtung: Für die Einreise in die USA ist nach wie vor ein Impfnachweis erforderlich (Stand: Februar 2023).

Reederei-Regeln zu Impfung und Coronatests

Weil die nationalen Vorschriften so unterschiedlich sind, aber auch aufgrund eigener Beurteilung der Reedereien, sehen die Regel überall geringfügig oder auch sehr stark unterschiedlich aus. Die Unterschiede zwischen amerikanischen und europäischen und deutschen Reedereien haben wir bereits angesprochen.

Um Kosten zu sparen, sollte man bei noch vorhandener Testpflicht genau hinsehen, welche Art von Coronatests die Reedereien akzeptieren. Immer mehr Reedereien wie beispielsweise Celebrity Cruises oder Princess Cruises lassen nämlich inzwischen auch unbeaufsichtigte Antigen-Schnelltests zu. Faktisch versichert man also lediglich noch im Gesundheitsfragebogen, dass man einen Test mit negativem Ergebnis durchgeführt hat.

Das große „Aber“ kommt, wenn während der Kreuzfahrt bestimmte Länder angelaufen werden. Dann nämlich sind alle stark gelockerten Reederei-Regeln hinfällig und für die komplette Kreuzfahrt gelten die Regeln des Landes mit den strengsten Vorschriften.

Solche Ausnahmeländer mit unterschiedlichen Anforderungen bei Tests und Impfpflichten sind derzeit vor allem: Australien, Bermudas, Griechenland, Kanada, Katar, Neuseeland und

Singapur. Außerdem gelten teils Ausnahmen bei der Passage des Panama-Kanals und bei Atlantik-Überquerungen, beispielsweise bei Holland America Line.

Die folgende Tabelle gibt einen **groben Überblick** zu den meist sehr detailreichen Regelungen der wichtigsten Reedereien mit großen Kreuzfahrtschiffen. Bitte verstehen Sie die Tabelle lediglich als grobe Orientierung und **beachten Sie die vielen Details und Ausnahmen auf den Websites der Reedereien**, die in der Tabelle verlinkt sind.

Achtung: Die Tabelle listet nur die generellen Anforderungen der Reedereien auf. Für manche Zielgebiete gelten zusätzliche Regeln, die dann auch die Reedereien dort umsetzen müssen, beispielsweise (Stand November 2022) für Bermudas, Galapagos-Inseln, Australien und Neuseeland, Turks & Caicos, Kolumbien, Brasilien, Chile oder Singapur:

Reederei	Impfpflicht	Corona-Antigentest
AIDA	nein (außer Reisen ab 16 Nächte sowie Transatlantik)	nein
Carnival Cruise Line	nein (außer Reisen ab 16 Nächte und Ausnahme Australien)	nur für Ungeimpfte bei Reisen ab 16 Nächte
Celebrity Cruises	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein
Celestyal Cruises	nein	nein
Costa	nein (außer Weltreise)	nein (außer Weltreise und Reisen von Südamerika nach Europa)
Cunard Line	nein (Impfpflicht besteht aber weiter für eine Reihe von Reisen)	nein (mit destinationsbezogenen Ausnahmen)
Disney Cruise Line	nein	nein
Hapag-Lloyd Cruises	ja (läuft ab Mai 2023 schrittweise und reisespezifisch aus)	ja (läuft ab Mai 2023 schrittweise und reisespezifisch aus)
Holland America Line	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (mit destinationsbezogenen Ausnahmen)
Hurtigruten Expeditions	ja	nein (außer Antarktis)

Reederei	Impfpflicht	Corona-Antigentest
MSC Cruises	nein	nein (außer Ungeimpfte in Arabien)
Norwegian Cruise Line	nein	nein
Oceania Cruises	nein	nein (außer Ungeimpfte)
Phoenix Reisen (Hochsee) *	ja (läuft mit Beginn der Sommersaison aus, je nach Schiff zwischen April und Mai)	ja (läuft mit Beginn der Sommersaison aus)
Plantours (Hochsee)	ja (noch bis 05.04.2023)	ja
Ponant	ja	nein
Princess Cruises	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)
Regent Seven Seas Cruises	nein	nein
Royal Caribbean International	nein (außer Australien, Singapur)	nein
Seabourn	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)
SeacLOUD Cruises	nein	nein
Seadream Yachtclub	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)
Silversea Cruises	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (außer Ungeimpfte)
Star Clippers	nein	nein (außer Ungeimpfte)
TUI Cruises (bis 31.01.2023)	nein (außer Asien, Karibik ab Bremerhaven)	ja

Reederei	Impfpflicht	Corona-Antigentest
TUI Cruises (ab 01.02.2023)	nein (außer Asien)	nein (außer Asien, für Ungeimpfte in Mittelamerika sowie bei mehr als 4 Seetagen am Stück)

Mehr Erleichterungen für die Crew

Für Passagiere ist die Maske an Bord von Kreuzfahrtschiffen schon länger gefallen, Impfpflicht und Test verschwinden nach und nach. Im nächsten Schritt gibt es nun auch Ansätze, die Corona-Regeln für die Crew signifikant zu lockern. Celebrity Cruises startet laut Crew-Center ein Pilotprogramm, bei dem Crew-Mitglieder, die keinen Kontakt zu den Passagieren haben, für zwei Wochen keine Masken mehr tragen müssen. Vor Ausgang dieses Experiments soll dann abhängen, ob weitere Lockerungen vertretbar sind.

Flottenveränderungen der „Big Four“ Kreuzfahrt-Reedereien seit Beginn der Pandemie

26. August 2022 | zuletzt aktualisiert: 7. September 2022

Die Kreuzfahrt hat unter der Covid-19-Pandemie besonders schwer gelitten. Doch betrachtet man die Zu- und Abgänge an Schiffen in den Flotten der vier größten Kreuzfahrt-Unternehmen, zeichnet sich ein ganz anderes Bild: Die Kreuzfahrt ist sowohl bei der Zahl der Passagierbetten als auch bei der Zahl der Schiffe gewachsen. Wir haben die Details zu dieser überraschenden Entwicklung in Zahlen zusammengefasst.

Die beiden größten Kreuzfahrt-Unternehmen der Welt – Carnival Corp. und Royal Caribbean Group – haben seit Beginn der Pandemie im März 2020 zwar zahlreiche Schiffe verkauft, viele davon sind seitdem bereits verschrottet worden. Doch es kamen auch viele neue Schiffe hinzu. Bei Norwegian Cruise Line Holdings und MSC Cruises wurden gar keine Schiffe ausgemustert, es sind aber ebenfalls neue hinzugekommen.

Die Flotten der zwei größten Unternehmen sind also im Wesentlichen jünger, aber nicht kleiner geworden, auch wenn das Bild je nach Kreuzfahrt-Marke etwas unterschiedlich aussieht.

Wir haben die Statistik anhand der Bettenzahl der Schiffe bei Doppelbelegung der Kabinen sowie an der absoluten Zahl der Kreuzfahrtschiffe festgemacht. Zur Berücksichtigung kommen auch Kreuzfahrtschiffe, die in den kommenden Monaten bis Ende 2022 noch in Dienst gehen werden.

Bei den „Big Four“ fast 55.000 Unterbetten mehr als vor der Pandemie

41.251 Unterbetten sind unsere Rechnung zufolge seit März 2020 weggefallen, 94.375 bis Ende 2022 jedoch neu hinzugekommen. Insgesamt ist die Branche in diesen knapp drei Jahren also um immerhin 53.024 Unterbetten gewachsen.

Bei der Zahl der Schiffe gibt es ebenfalls ein Wachstum, allerdings fällt es im Vergleich zur Bettenzahl viel geringer aus. Der Grund: Ausgemustert wurden meist ältere, kleinere Schiffe, neu in Dienst gestellt haben die Reedereien aber viele sehr große Kreuzfahrtschiffe – ein zunehmender Anteil mit dem relativ umweltfreundlichen LNG als Treibstoff.

Ausgemustert wurden 26, hinzu gekommen sind 30 Schiffe. Netto ist die Flotte der vier größten Kreuzfahrt-Unternehmen also um vier Kreuzfahrtschiffe gewachsen. 26 Neubauten haben diese Unternehmen in Dienst gestellt, die übrige Differenz entsteht durch Käufe oder Verkäufe an andere Unternehmen, die nicht zu den Marken von Carnival Corp., Royal Caribbean Group, NCLH und MSC Cruises gehören.

Zwölf der Neubauten gingen bei Carnival Corp. in Dienst, neun bei Marken der Royal Caribbean Group, einer bei Norwegian Cruise Line und vier bei MSC Cruises.

Carnival Corp.

Schiffsverkäufe: 16 (26.936 Betten)

neu hinzugekommene Schiffe: 12 (52.196 Betten)

Netto-Veränderung: plus 25.260 Betten, minus 4 Schiffe

Verkäufe/Verschrottung (Bettenzahl):

- AIDAcara (1.186; als Astoria Grande bei Miray Cruises)
- AIDAmira (1.248; als Ambition bei Ambassador Cruise Line)
- AIDAvita (1.266; Käufer unbekannt)
- Carnival Ecstasy (2.056; noch bis Oktober 2022 in Dienst)
- Carnival Fantasy (2.052)
- Carnival Fascination (2.056)
- Carnival Imagination (2.056)
- Carnival Inspiration (2.056)
- Carnival Sensation (2.052)
- Costa Neoromantica (1.578; an Celestyal Cruises verkauft, inzwischen verschrottet)
- Costa Victoria (1.928)
- Sun Princess (2.010; als Pacific World zu Peace Boat)
- Amsterdam (1.380; als Bolette bei Fred. Olsen Cruise Lines)
- Rotterdam (1.404; als Borealis bei Fred. Olsen Cruise Lines)
- Veendam (1.350; als Aegean Majesty bei Seajets)
- Maasdam (1.258; als Aegean Myth bei Seajets)

Neubauten:

- Rotterdam (2.650)
- AIDAcosma (5.464)

- Mardi Gras (5.282)
- Enchanted Princess (3.660)
- Discovery Princess (3.660)
- Seabourn Venture (264)
- Costa Firenze (5.260)
- Costa Smeralda (5.224)
- Costa Toscana (5.224)
- Iona (5.206)
- Carnival Celebration (5.282) im November 2022
- Arvia (5.200) im Dezember 2022

Innerhalb der Marken der Carnival Corp. gab und gibt es außerdem auch zahlreiche Verschiebungen von einer Marke zur anderen:

- Costa Magica, Costa Luminosa, Costa Venezia, Costa Firenze wechseln zu Carnival Cruise Line
- Golden Princess und Star Princess gehen Pacific Adventure und Pacific Encounter an P&O Australia
- ein ursprünglich für AIDA vorgesehener Neubau wird nun für Carnival Cruise Line gebaut (Carnival Jubilee)

Royal Caribbean Group

Schiffsverkäufe: 10 (14.315 Betten)

neu hinzugekommene Schiffe: 8 plus 5 Schiffe Hapag-Lloyd Cruises (18,857 Betten)

Netto-Veränderung: plus 4.542 Betten, plus 3 Schiffe

Bei der Royal Caribbean Group ergeben sich die Veränderungen teils auch aus nicht mit der Pandemie zusammenhängenden Geschäften: dem Verkauf von Azamara und der Übernahme von Hapag-Lloyd Cruises durch das Joint-Venture TUI Cruises, an dem die Royal Caribbean Group zur Hälfte beteiligt ist. Der Einfachheit halber haben wir die Schiffe von Hapag-Lloyd Cruises in die Statistik der Royal Caribbean Group komplett einbezogen. Drei Schiffe sind außerdem durch die – wohl vor allem durch die Pandemie bedingte – Insolvenz von Pullmantur Cruises ausgeschieden.

Verkäufe/Verschrottung (Bettenzahl):

- Azamara Journey (702)
- Azamara Quest (686)
- Azamara Pursuit (688)
- Monarch (2.744; verschrottet)
- Sovereign (2.850; verschrottet)
- Horizon (1.828; liegt in Elefsis nahe Piräus auf)
- Empress of the Seas (1.840; nun bei Cordelia Cruises)
- Majesty of the Seas (2.767; nun bei Seajets)
- Silver Galapagos (114)
- Celebrity Xpedition (96)

Neuzugänge:

- Europa (408)

- Europa 2 (516)
- Hanseatic Nature (230)
- Hanseatic Inspiration (230)

Neubauten:

- Celebrity Apex (2.918)
- Celebrity Beyond (3.260)
- Odyssey of the Seas (4.198)
- Wonder of the Seas (5.479)
- Silver Moon (596)
- Silver Dawn (596)
- Silver Origin (100)
- Silver Endeavour (200), Übernahme aus der Crystal-Cruises-Insolvenz
- Hanseatic Spirit (230)

Norwegian Cruise Line Holdings

Schiffsverkäufe: keine

neu hinzugekommene Schiffe: 1 Schiff (3.215 Betten)

Netto-Veränderung: plus 3.215 Betten, 1 Schiff

Neubauten:

- Norwegian Prima (3.215)

MSC Cruises

Schiffsverkäufe: 10 (14.315 Betten)

neu hinzugekommene Schiffe: 4 Schiffe (20.107 Betten)

Netto-Veränderung: plus 20.107 Betten, plus 4 Schiffe

Neubauten:

- MSC Virtuosa (4.842)
- MSC Seashore (4.540)
- MSC Seascape (5.646), im Dezember 2022
- MSC World Europa (5.079), im November 2022

AIDA kippt zum 17. September 2022 die Impfpflicht für die meisten Kreuzfahrten

8. September 2022

AIDA Cruises schafft ab 17. September 2022 die Corona-Impfpflicht für die meisten Kreuzfahrten komplett ab. Voraussetzung für die Teilnahme an Kreuzfahrten ist dann nur

noch ein maximal zwei Tage alter, negativer Antigentest. Bei den verbleibenden Ausnahmen hebt AIDA die Altersgrenze von zwölf auf 18 Jahre an.

Nachdem zuletzt für Kreuzfahrten ab 17. September 2022 in Einklang mit den Empfehlungen der Bundesregierung sogar eine Booster-Pflicht galt, hebt AIDA Cruises nun stattdessen fast alle Impfpflichten auf. Für die wenigen Ausnahmen, wo dennoch ein Impfnachweis verlangt wird, steigt die Altersgrenze von zwölf auf 18 Jahre.

Lediglich bei einigen, wenigen Reisen sowie ab einer Reisedauer ab 16 Tagen ist weiterhin eine vollständige Impfsequenz eine der Voraussetzungen für die Teilnahme an AIDA-Kreuzfahrten. Außerdem gilt eine Impfpflicht für die weniger als 16 Tage dauernden Transatlantik-Kreuzfahrten von Teneriffa nach Barbados und zurück von Barbados nach Teneriffa.

Als vollständig geimpft gilt nach der Definition von AIDA, wer drei Einzelimpfungen beziehungsweise als Genesener zwei Einzelimpfungen nachweisen kann.

Generell auf allen Reisen keine Impfpflicht mehr gilt bei AIDA ab 17. September 2022 für alle Passagiere im Alter von unter 18 Jahren. Auch für Orient-Reisen ist laut AIDA-Website generell keine Impfnachweise nötig, wenn stattdessen ein PCR-Test oder ein Genesenennachweis vorgelegt wird.

Sofern Impfungen noch nachgewiesen werden müssen, akzeptiert AIDA Cruises weiterhin ausschließlich gültige EU-Zertifikate, beispielsweise als QR-Code in der Cov-Pass-App oder Corona-Warn-App, als PDF-Zertifikat oder Ausdruck.

Zuletzt hatte die ursprüngliche Boosterpflicht ab 7. September zu Problemen für Passagiere geführt, deren zweite Impfung noch nicht lange genug zurücklag, um rechtzeitig vor der Kreuzfahrt ab 17. September bereits die dritte Impfdosis zu erhalten, für die das Gesundheitsministerium gemäß der Stiko-Empfehlungen einen Abstand von mindestens drei Monate empfiehlt.

Reedereien sagen Bermuda-Anläufe wegen Corona-Testpflicht ab

15. September 2022

Erste Reedereien beginnen offenbar damit, Kreuzfahrten umzurouten, wenn angelaufene Häfen weiterhin auf schwierig umsetzbare Coronatests bestehen. Solche Absagen gibt es aktuell für Oktober und November 2022 auf den Bermudas. Zuletzt sind in immer mehr Länder Corona-bezogene Restriktionen für Kreuzfahrtpassagiere entfallen.

Acht Anläufe von Kreuzfahrtschiffen im Oktober und November 2022 sind laut Crew-Center wegen der weiterhin bestehenden, nur aufwendig umsetzbaren Covid-19-Restriktionen auf den Bermudas gestrichen worden: vier von Celebrity Cruises, einer bei Norwegian Cruise Line und drei weitere, nicht näher bezeichnete Anläufe anderer Reedereien. Crew-Center zitiert für diese Angaben eine vertrauliche Quelle.

Die Bermudas verlangen von allen Kreuzfahrtpassagieren ab einem Alter von zwei Jahren den Nachweis eines negativen Covid-19-Tests, der zur Einschiffung nicht älter als zwei Tage sein darf. **UPDATE: Inzwischen haben die Bermudas die Testpflicht fallengelassen.**

Zusätzlich ist ein zweiter, ebenfalls maximal zwei Tage alter Test nötig, wenn bei Ankunft auf den Bermudas mehr als vier Tage seit der Einschiffung vergangen sind – typischerweise also bei Atlantik-Überquerungen. Diese Tests müssten also für alle Passagiere an Bord des Kreuzfahrtschiffs durchgeführt werden.

Für ungeimpfte oder nicht vollständig geimpfte Passagiere gilt auch bei Ankunft auf den Bermudas vier oder weniger Tage nach Beginn der Kreuzfahrt die doppelte Testpflicht. Außerdem müssen sie eine Krankenversicherung nachweisen, die Covid-19-Erkrankungen explizit und nachweislich abdeckt.

Hinzu kommt auf den Bermudas für alle Reisende im Alter ab zwei Jahren ein verpflichtendes Einreiseformular zur Überprüfung des Impfstatus, für das eine Gebühr von 40 Dollar anfällt.

Für die Bermudas kommen die Absagen von Hafenstopps für die Nebensaison, in der ohnehin relativ wenige Kreuzfahrtschiffe die Inselgruppe anlaufen. Offenbar gibt es schon seit längerem Kritik der Kreuzfahrt-Reedereien an den Bermudas für ihre Testpflicht. Auch zwischen den Kreuzfahrt-Destinationen in der Region herrscht Streit über die Restriktionen, nachdem beispielsweise die Bahamas die Regeln schon vor einiger Zeit wesentlich gelockter haben.

TUI Cruises streicht Impfpflicht für fast alle Kreuzfahrten in Europa

15. September 2022

TUI Cruises ändert die Reisebedingungen und führt statt der bisherigen, pauschalen Impfpflicht nun individuelle Regeln abhängig vom jeweiligen Schiff und den angelaufenen Häfen ein. Im Wesentlichen bedeutet das ein Wegfall der Impfpflicht für weite Teile Europas.

TUI Cruises veröffentlicht aktuell die Impf- und Test-Regelungen für die Kreuzfahrten mit Reisebeginn bis einschließlich 30. Oktober 2022 in den aktuellen Reiserichtlinien. Für die Reisen ab November 2022 will die Reederei die Passagiere nach eigener Aussage rechtzeitig per E-Mail über die jeweiligen Bedingungen informieren. TUI Cruises will sich damit die Möglichkeit offen halten, kurzfristige Änderungen in einzelnen Ländern flexibel umzusetzen.

Für die TUI-Cruises-Kreuzfahrten bis Ende Oktober gilt weiterhin eine doppelte Test-Pflicht vor der Reise für alle Passagiere ab einem Alter von vier Jahren: ein Selbsttest im Zeitraum von 48 bis 72 Stunden vor der Abfahrt und ein mit Zertifikat nachgewiesener Antigentest maximal 24 Stunden vor Abfahrt, in der Regel also am Abreisetag selbst. Mehr Details dazu finden sich in den Reiserichtlinien von TUI Cruises.

Ein Impfnachweis wird nicht mehr verlangt für Kreuzfahrten in folgenden Fahrtgebieten:

- Nordland & Großbritannien
- Ostsee & Baltikum
- Westeuropa
- Kanaren, Südeuropa & Mittelmeer (mit Ausnahme von Reisen mit marokkanischem Hafen)
- Östliches Mittelmeer

Weiterhin geimpft sein müssen Passagiere dagegen für Nord- und Mittelamerika, die Karibik, Asien, im Orient, auf Kanaren-Reisen mit marokkanischem Hafen.

Ebenso bleibt die Impfpflicht bestehen für die Langzeit-Kreuzfahrten in die Karibik ab Bremerhaven sowie für alle Kreuzfahrten mit mindestens vier aufeinander folgende Seetagen.

Soweit TUI Cruises einen Impfnachweis verlangt, genügt dafür die Grundimpfung, also zwei Einzelimpfungen beziehungsweise eine einzelne Impfung plus Genesenennachweis. Mit Ausnahme des Johnson&Johnson-Impfstoffs sind allerdings für Nord- und Mittelamerika sowie die Karibik auch für Genesene zwei Impfdosen nötig. Die zeitweise geltende Booster-Pflicht hatte TUI Cruises dagegen kürzlich wieder abgeschafft.

AIDA Cruises hat bereits vergangene Woche die Impfpflicht für Kreuzfahrten ab dem 17. September 2022 weitgehend entfallen lassen.

Norwegian Cruise Line schafft Covid-19-Testpflicht für Ungeimpfte ab

4. Oktober 2022

Norwegian Cruise Line hebt als erste größere Reedereien alle Impf- und Coronatest-Vorschriften auf. Lediglich in Ländern oder Häfen mit behördlicherseits weiter bestehenden Impf- oder Testpflichten müssen Passagiere sich notgedrungenenmaßen daran halten. Bereits zuvor hatte NCL deutlich gelockert, so wie auch zahlreiche andere Reedereien.

Neu an den Lockerungen bei Norwegian Cruise Line ist, dass auch ungeimpfte Passagiere nun kein negatives Covid-19-Testergebnis bei der Einschiffung mehr vorlegen müssen. NCL ist damit die erste größere Reederei, die Coronatests auch für Ungeimpfte insbesondere in den USA und für die Karibik abschafft. Für Europa gilt das ebenfalls, allerdings nur soweit die lokalen Vorschriften es zulassen. Zuvor hatte NCL – und viele andere Reedereien – die Testpflicht bereits für vollständig geimpfte Passagiere aufgehoben gehabt.

Auch bei anderen Reedereien haben sich in den vergangenen Wochen schon ähnlich Tendenzen zu deutlichen Lockerungen gezeigt. Es ist abzusehen, dass weitere Kreuzfahrtanbieter mindestens für USA und Karibik die Testpflicht in absehbarer Zukunft auch für Ungeimpfte abschaffen werden.

In Europa verhindern behördliche Vorgaben bislang noch eine gänzliche Abschaffung insbesondere der Corona-Tests (siehe AIDA, TUI Cruises). Weitere Lockerungen gibt es aber auch hier. MSC Cruises beispielsweise hat kürzlich grundsätzlich die Impfpflicht abgeschafft

und verlangt Corona-Tests nur noch von ungeimpften Passagieren. Die Aufhebung der Impfpflicht gilt eigentlich auch für Abfahrten in den USA, allerdings benötigen Ausländer weiterhin einen Impfnachweis für die Einreise in die USA.

Lockerungen gibt es sogar im Expeditionsbereich: Hurtigruten Expeditions hat die Covid-Testpflicht grundsätzlich aufgehoben, lediglich für Antarktis-Expeditionen sind die Tests nach wie vor nötig. Die Pflicht zur vollständigen Impfung behält Hurtigruten auf seinen Expeditions-Kreuzfahrten dagegen in allen Fahrtgebieten bei. Auch American Queen Voyages hebt die Coronatest-Pflicht für Expeditionskreuzfahrten auf, behält aber die Impfpflicht bei.

Und auch fast alle Kreuzfahrt-Destinationen lassen ihre Covid-19-Vorschriften falle, zuletzt Barbados, wo nun auch Ungeimpfte ohne Coronatest einreisen dürfen. Solche Lockerungen wiederum macht es den Reedereien leichter, auf ihren Kreuzfahrten auch Ungeimpfte wieder ohne Testvorschriften zuzulassen.

Kreuzfahrt kehrt immer mehr zu „Normalbetrieb“ zurück

Insgesamt kehrt die Kreuzfahrt seit immer mehr zur Normalität von vor der Pandemie zurück – so wie die übrige Reise-Branche es bereits viel früher begonnen hat. Test- und Impfpflichten sind weitgehend entfallen und werden nur noch beibehalten, wo es gesetzlich vorgeschrieben ist. Einzelne Länder, die nur besonders aufwendig zu erfüllende Bedingungen stellen – etwa mit der Testpflicht für die Bermudas – werden von den Reedereien inzwischen sogar gemieden, die Fahrtrouten entsprechend geändert.

Hygienemaßnahmen an Bord waren auch vor der Pandemie schon relativ intensiv. Die noch darüber hinausgehenden, zusätzlichen Maßnahmen gegen Covid-19 sind inzwischen aber zumindest für die Passagiere an Bord kaum noch sichtbar. Die während der Pandemie beispielsweise eingeführten Hepa-Filter in Klimaanlage und Ähnliches behalten die Reedereien typischerweise jedoch bei.

Das Tragen von Masken empfehlen die Reedereien ihren Passagieren weiterhin, jedoch trägt kaum noch jemand tatsächlich Maske. Selbst für die Crew ist auf den meisten Kreuzfahrtschiffen das Tragen der Maske nur noch optional, wohingegen Crew-Tests zumeist weiterhin alle ein bis zwei Wochen stattfinden.

Corona-Test für die Kreuzfahrt? So geht's auch im Ausland problemlos und günstig ...

19. Oktober 2022

Manche Kreuzfahrt-Reedereien verlangen einen so aktuellen Covid-19-Test, dass man den nicht zu Hause, sondern erst am Zielort machen kann. Aber wie organisiert man das? Und was kostet es? Wir haben eine Lösung gefunden und getestet, mit der sich das Coronatest-Problem einfach aus der Welt schaffen lässt.

Die Lösung für viele Coronatest-Probleme lautet: videoüberwachter Selbsttest – oder genau genommen: videogeprüfter Selbsttest. Den deutschen Anbieter Testify haben wir bereits zweimal selbst genutzt und dabei sehr gute Erfahrungen gemacht. Hinter diesem Anbieter steckt übrigens auch ein Tochterunternehmen der Lufthansa. Für knapp zehn Euro kommt man mit Testify innerhalb von zwei Stunden an ein Covid-19-Testzertifikat.

Dieses als PDF-Datei per E-Mail verschickte Zertifikat (in deutscher und englischer Sprache) wird unseres Wissens von allen Reedereien anerkannt – zumal man dem Zertifikat auch gar nicht ansieht, dass es auf Basis eines videoüberwachten Selbsttests ausgestellt wurde.

Warum ein videoüberwachter Selbsttest und kein Test-Center vor Ort?

Die Frist für den Coronatest vor Kreuzfahrt-Beginn beträgt bei Kreuzfahrt-Reedereien teils zwei Tage oder 48 Stunden, teils aber auch nur 24 Stunden vor Einschiffung. Bei einer langen Fluganreise beispielsweise nach Miami wird es da zeitlich schonmal eng. Und auch wenn beispielsweise TUI Cruises eine Ausnahme von der 24-Stunden-Regel macht, wenn die Fluganreise in die USA am selben Tag wie die Einschiffung erfolgt, ist es am Wochenende schwierig, zu Hause einen Test zu bekommen.

Außerdem ist der videoüberwachte Test selbst noch zu Hause oft bequemer, als zu einer Teststelle zu fahren. Und wer früher zur Kreuzfahrt anreist und vor der Kreuzfahrt noch ein oder zwei Nächte im Hotel verbringt, muss den Coronatest ohnehin am Zielort absolvieren.

Test-Center vor Ort sind im Ausland meist teuer: Ein Antigentest kosten beispielsweise in den USA deutlich über 100, teils sogar knapp 200 Dollar. Und einen Testtermin nebst zuverlässig vor der Einschiffung ausgestelltem Testzertifikat vorab zu organisieren, ist alles andere als einfach. Denn geht dabei etwas schief, ist die Kreuzfahrt schon vor der Einschiffung gelaufen.

Wie funktioniert der Corona-Test mit Testify?

Zunächst muss man von zu Hause ein Covid-19-Selbsttest-Kit mitbringen. Empfehlenswert ist, zur Sicherheit zwei oder drei Testkits pro Person dabei zu haben, falls bei der Testdurchführung etwas schief laufen sollte. Auf der Website hat Testify eine Liste von Test-Kits veröffentlicht, die für diesen Test zugelassen sind – die Liste enthält fast alle im deutschen Handel erhältlichen Test-Kits, beispielsweise den weit verbreiteten Test von Hotgen (Aldi).

Mitnehmen muss man außerdem einen wasserfesten Stift zur Beschriftung der Testkassette, beispielsweise einen dünnen Permanent-Marker. Denn während der Testdurchführung bekommt man einen Buchstaben- und Zahlencode mitgeteilt, mit der man das Testkit markieren muss, um Schwindel durch Austauschen der Kassette zu verhindern.

Weitere Voraussetzungen: Man sollte sich schon zu Hause die Smartphone-App (Android oder iPhone/iPad) von Testify am Handy installieren. Und man benötigt zur Testdurchführung eine stabile und halbwegs schnelle Internet-Verbindung. Das kostenlose Wlan in Hotels reicht dafür aber gewöhnlich aus.

Den Test kann man von überall auf der Welt durchführen, sollte aber bei entsprechender Zeitverschiebung die Öffnungs-/Bearbeitungszeiten von Testify beachten (8 bis 20 Uhr

deutscher Zeit) bedenken, damit Sie die Testergebnisse auch rechtzeitig und zugleich innerhalb des von der Reederei vorgegebenen Zeitrahmens erhalten. Sicherheitshalber sollte man sich dabei an der Uhrzeit im Zielland orientieren, auch wenn das Testzertifikat nach deutscher Zeit ausgestellt wird und damit eine spätere Uhrzeit trägt, als der Test vor Ort eigentlich durchgeführt wurde – in Miami bei Testdurchführung 13 Uhr Ortszeit also eine Uhrzeit auf dem Zertifikat von 19 Uhr.

Der Testablauf in der Testify-App

In jedem Fall sollte man sich die Testanleitung schon zu Hause genau durchlesen und noch einmal direkt vor Durchführung des Tests. Denn damit alles mit rechten Dingen zugeht, bestätigt Testify das Ergebnis nur, wenn die Durchführung fehlerfrei abläuft.

Zunächst prüft die Testify-App die Identität des Testkandidaten anhand eines Ausweisdokuments, also Personalausweis oder Reisepass. Die App führt einen Schritt für Schritt durch den Ablauf. Gibt man die Daten manuell ein, muss der Name inklusive weiterer Vornamen exakt wie im Pass eingetragen werden.

Kritisch, weil nicht zu unterbrechen, ist der eigentliche Testvorgang. Dabei muss sowohl das Test-Kit als auch der Testkandidat durchgehend in der Video-Aufzeichnung zu sehen sein, die die App erstellt.

Wer allein unterwegs ist, sollte daher ein Stativ mit Handy-Halterung dabei haben, weil der Test inklusive Halten des Handys mit zwei Händen nicht zu bewerkstelligen ist. Wer zu zweit ist, filmt sich beim Test jeweils gegenseitig.

Beim Test selbst führt die App Schritt-für-Schritt durch den Ablauf. Wichtig: Vor Durchführung des Corona-Tests sicherstellen, dass die Video-Ausnahme in der App auch tatsächlich läuft.

Nicht absolut klar erklärt die App, was nach Durchführung des Tests während der 15 Minuten Wartezeit auf das Testergebnis geschehen muss. Tatsächlich ist die Video-Aufzeichnung nach dem Aufbringen der Testlösung auf den Teststreifen beendet. Man beendet also an dieser Stelle die Videoaufnahme. Abschließend zählt die App dann 15 Minuten herunter, bevor sie dazu auffordert, ein Foto vom Testergebnis zu machen.

Anschließend lädt die App die Identifikationsdaten, Fotos und das Video vom Test auf den Server von Testify, wo es anschließend von Prüfern begutachtet wird und bei fehlerfreiem Testablauf das Zertifikat ausgestellt und per E-Mail zugeschickt wird. Innerhalb der Servicezeiten dauert das laut Testify maximal zwei Stunden. Bei meinen eigenen Tests ging es schneller.

Auch wenn Testify in den FAQ schreibt, die Testdurchführung dauere nur fünf Minuten plus 15 Minuten Wartezeit: Realistischerweise sollte man mit Vorbereitung und Durchlesen der Anleitung eine gute halbe Stunde einplanen.

Will man mehrere Personen testen, benötigt übrigens nicht jeder die App auf seinem eigenen Smartphone. Da bei jedem Test die Identität separat geprüft wird, können auch mehrere Personen hintereinander mit demselben Smartphone testen.

Anmerkung: Ich habe die Tests, die ich mit Testify durchgeführt habe, selbst bezahlt. Testify hat mir lediglich auf meine Anfrage hin einen Test kostenlos zur Verfügung gestellt, damit ich Fotos und Screenshots machen konnte – was gleichzeitig mit einem regulär durchgeführten Test kaum machbar wäre. Ich empfehle Testify nicht auf Basis einer Vereinbarung oder Kooperation, sondern weil ich gute Erfahrungen damit gemacht habe und meinen Lesern diesen Dienst bekannt machen will, um das beschriebene Coronatest-Problem insbesondere für USA- und Karibik-Kreuzfahrten zu lösen.

Update: Wer verlangt noch Impfung und Coronatests für Kreuzfahrten?

3. November 2022 | zuletzt aktualisiert: 1. Oktober 2023

In der Kreuzfahrt gibt es kaum noch merkliche Corona-Regeln. Impfpflicht und Coronatests vor den Reisen sind weitgehend abgeschafft – mit ein paar ganz wesentlichen Ausnahmen allerdings. Wir fassen den aktuellen Stand im November 2022 zusammen.

Im Grund haben vor allem die US-Reedereien schon im Lauf der vergangenen Monate alle Regeln fallengelassen und verzichten insbesondere nun auch auf die Impfpflicht. Ausnahmen galten nur noch für – allerdings zunächst noch zahlreiche – Länder, in denen die Vorschriften strenger sind oder waren. Doch auch hier hat sich seit September sehr viel getan: Die meisten Länder haben ihre Corona-Vorschriften weiter zurückgeschraubt oder ganz aufgehoben.

So haben beispielsweise auch die Bermudas ihre strikten Testpflichten aufgegeben, die ihnen mehrere Absagen von Hafenstopps einiger Reedereien eingebracht hatten.

Daher können auch die Reedereien, die solche Destinationen anlaufen, die Liste der Ausnahme zu ihren ansonsten kaum noch vorhandenen Covid-19-Regeln stetig reduzieren. Besondere Regeln gibt es aber noch in Australien, bei Reisen in arabischen Ländern sowie sehr vereinzelt in Mittelamerika und in der Karibik.

Speziell Ungeimpfte sollten sich allerdings nicht nur die Regeln der Reedereien genau ansehen, sondern auch die Einreisevorschriften der Länder, in denen die Kreuzfahrt startet und endet. Denn beispielsweise für die USA gibt es zwar keine Impfpflicht der Reedereien, eine Einreise in die USA ist aber ohne Impfung nach wie vor nicht erlaubt.

Tipp: Falls Sie trotz der weitgehenden Lockerungen einen Coronatest im Ausland benötigen, finden Sie Tipps in unserem Beitrag „Coronatest für die Kreuzfahrt? So geht’s auch im Ausland problemlos und günstig“.

Übersichtstabelle: Impf- und Test-Regeln der Kreuzfahrt-Reedereien

Reederei	Impfpflicht	Corona-Antigentest
AIDA	nein (außer Reisen ab 16 Nächte sowie Transatlantik)	nein
Carnival Cruise Line	nein (außer Reisen ab 16 Nächte und Ausnahme Australien)	nur für Ungeimpfte bei Reisen ab 16 Nächte
Celebrity Cruises	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein
Celestyal Cruises	nein	nein
Costa	nein (außer Weltreise)	nein (außer Weltreise und Reisen von Südamerika nach Europa)
Cunard Line	nein (Impfpflicht besteht aber weiter für eine Reihe von Reisen)	nein (mit destinationsbezogenen Ausnahmen)
Disney Cruise Line	nein	nein
Hapag-Lloyd Cruises	ja (läuft ab Mai 2023 schrittweise und reisespezifisch aus)	ja (läuft ab Mai 2023 schrittweise und reisespezifisch aus)
Holland America Line	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (mit destinationsbezogenen Ausnahmen)
Hurtigruten Expeditions	ja	nein (außer Antarktis)
MSC Cruises	nein	nein (außer Ungeimpfte in Arabien)
Norwegian Cruise Line	nein	nein
Oceania Cruises	nein	nein (außer Ungeimpfte)
Phoenix Reisen (Hochsee) *	ja (läuft mit Beginn der Sommersaison aus, je nach Schiff zwischen April und Mai)	ja (läuft mit Beginn der Sommersaison aus)

Reederei	Impfpflicht	Corona-Antigentest
Plantours (Hochsee)	ja (noch bis 05.04.2023)	ja
Ponant	ja	nein
Princess Cruises	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)
Regent Seven Seas Cruises	nein	nein
Royal Caribbean International	nein (außer Australien, Singapur)	nein
Seabourn	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)
Seacloud Cruises	nein	nein
Seadream Yachtclub	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)
Silversea Cruises	nein (destinationsbezogene Ausnahmen)	nein (außer Ungeimpfte)
Star Clippers	nein	nein (außer Ungeimpfte)
TUI Cruises (bis 31.01.2023)	nein (außer Asien, Karibik ab Bremerhaven)	ja
TUI Cruises (ab 01.02.2023)	nein (außer Asien)	nein (außer Asien, für Ungeimpfte in Mittelamerika sowie bei mehr als 4 Seetagen am Stück)

Bitte beachten Sie: Die hier aufgeführten Regeln sind nur als Anhaltspunkt gedacht. Die kompletten Regeln mit allen Details und Ausnahmen lassen sich in einer Tabelle nicht sinnvoll abbilden. Prüfen Sie daher immer individuell für Ihre Reise, welche Regeln und Vorschriften wirklich gelten. Zur Vereinfachung finden Sie dazu in der letzten Spalte der Tabelle einen Link zu den Covid-19-Regeln der Reedereien.

AIDA streicht Antigen- Coronatests vor Kreuzfahrt-Beginn

24. Dezember 2022

Bei AIDA Cruises entfallen ab 13. Januar 2023 die Antigen-Coronatests vor den Kreuzfahrten. Nahezu alle AIDA-Kreuzfahrten sind ab diesem Termin wieder ohne Impfung und Coronatest möglich. Lediglich bei Reisen länger als 15 Tagen und bei Transatlantik-Reisen gilt die Testpflicht weiterhin, ebenso wie die Impfpflicht für diese längeren Reisen.

In einer E-Mail an Kunden von AIDA-Kreuzfahrten teilt AIDA Cruises mit, dass die Pflicht zu Antigen-Coronatest ab dem 13. Januar 2023 als Reisevoraussetzung entfällt. Auf der Website von AIDA ist diese Informationen aktuell (24. Dezember 2022 vormittags) noch nicht zu finden.

Antigentests sind demnach dann künftig nur noch für Reisen mit einer Dauer von 16 und mehr Tagen nötig sowie aufgrund der vielen zusammenhängenden Seetage auch bei der Transatlantik-Kreuzfahrt von Barbados nach Teneriffa, die am 6. April 2023 startet.

Bislang und noch bis zum 12. Januar 2023 ist für AIDA-Kreuzfahrten ein Antigentest für alle Passagiere ab einem Alter von drei Jahren erforderlich, der bei Einschiffung nicht älter als zwei Tage sein darf.

Die **Impfpflicht** hatte AIDA Cruises bereits zum 17. September 2022 abgeschafft. Seitdem müssen Passagiere unter 18 Jahren generell keinen Impfnachweis mehr erbringen, Erwachsene benötigen die Impfung und Booster (also drei Einzelimpfungen) aber weiterhin bei Kreuzfahrten mit einer Dauer von 16 und mehr Tagen. Diese Regelung gilt auch für Genesene, selbige aber nur zwei Einzeldosen der Impfung nachweisen müssen.

Insgesamt entfallen die **Impf- und Testpflichten** bei immer mehr Reedereien. Einen aktuellen Überblick über die Regelungen der einzelnen Reedereien finden Sie in unserem aktualisierten Beitrag „Coronatest- und Impfpflichten in der Kreuzfahrt: ein aktueller Überblick im Dezember 2022“.

Unter den deutschen Reedereien hat AIDA Cruises nach den jüngsten Änderungen nun die lockersten Regel in Hinblick auf Covid-19-Prävention. Hapag-Lloyd Cruises, Phoenix Reisen verlangen nach wie vor Impfung und Test. TUI Cruises hat die Impfpflicht (mit Ausnahme von Asien-Reisen und de Karibik-Reise ab Bremerhaven) wie AIDA bereits abgeschafft, verlangt aktuell aber für Abfahrten mindestens bis Ende Februar 2023 noch einen nachgewiesenen Test am Tag der Einschiffung sowie einen unüberwachten Selbsttest zu Hause. Bei Plantours entfällt Anfang April 2023 die Impfpflicht.

Corona-Tests entfallen auch bei TUI Cruises weitgehend, einige Ausnahmen bleiben

19. Januar 2023

TUI Cruises streicht für seine Mein-Schiff-Flotte ab 1. Februar 2023 die Corona-Tests vor der Kreuzfahrt. Nur für Asien-Kreuzfahrten und bei Reisen mit fünf und mehr Seetagen am Stück sind weiterhin Corona-Tests erforderlich.

Bislang hatte TUI Cruises vor jeder Kreuzfahrt noch zwei Corona-Tests von jedem Passagier im Alter ab vier Jahren verlangt: ein Selbsttest im Zeitfenster von 48 bis 72 Stunden vor dem Check-in zum Schiff sowie ein zweiter Test mit Nachweis, der maximal 24 Stunden alt sein darf. Diese Regelung läuft nun Ende Januar 2023 aus.

Zuletzt hatte auch schon AIDA Cruises die Corona-Tests vor der Kreuzfahrt zum Stichtag 13. Januar 2023 weitgehend abgeschafft. Von den deutschen Reedereien halten dann noch Phoenix Reisen, Plantours, Hapag-Lloyd Cruises und Seacloud Cruises an der Testpflicht halten fest. Eine Übersicht aller Test- und Impfpflichten der Reedereien finden sie in unserer Gesamtübersicht.

Ausnahmen sind bei TUI Cruises weiterhin Kreuzfahrten in Asien (Sonderregelungen für Hongkong will TUI Cruises demnächst veröffentlichen) sowie Reisen, bei denen das Schiff mehr als vier Tage hintereinander auf See ist.

Die **Impfpflicht** hatte TUI Cruises schrittweise bereits seit Oktober 2022 abgeschafft, mit Ausnahmen dort, wo eine Impfung von den Ländern im Fahrtgebiet vorgeschrieben ist.

Insofern gibt es in Hinblick auf die Covid-19-Impfung weiterhin Sonderregelungen, die es zu beachten gilt. Impfnachweise sind daher Pflicht für ...

- ... Mittelamerika-Kreuzfahrten benötigen alle Passagiere ab einem Alter von 18 Jahren einen tagesaktuellen Antigen-Test, sofern sie keinen Impfnachweis vorlegen können. Auch für Asien-Reisen ist weiterhin ein Impfnachweis erforderlich von allen Passagieren ab einem Alter von zwölf Jahren.
- ... Reisen mit mehr als vier Seetagen am Stück. Lediglich die Durchfahrt des Suez-Kanals ist von dieser Ausnahme wiederum aufgenommen – sprich: Ist das Schiff bei der Suez-Kanal-Durchfahrt mehr als vier Tage ohne Hafenstopp, ist dennoch keine Impfung nötig.

Sofern eine Impfpflicht besteht, verlangt TUI Cruises mindestens zwei Impfdosen. Lediglich beim Impfstoff von Johnson & Johnson genügt eine Dosis in Kombination mit einem Genesenennachweis.

Die ausführlichen und verbindlichen Regelungen zu Corona-Tests und Impfungen finden Sie in der jeweils aktuellen Fassung auf der TUI-Cruises-Website.

Corona-Impfpflicht und Tests in der Kreuzfahrt nahezu vollständig entfallen

26. Februar 2023 | zuletzt aktualisiert: 27. Februar 2023

Zur Sommersaison 2023 laufen auch bei den letzten Kreuzfahrt-Reedereien die Regelungen zu Impfpflicht und Corona-Tests vor Kreuzfahrten aus. Lediglich bei Expeditionskreuzfahrten von Hurtigruten und Ponant legen die Reedereien noch Wert auf Covid-19-Impfschutz.

Nachdem nun auch Phoenix Reisen angekündigt hat, die Impfpflicht mit Beginn der Sommersaison 2023 abzuschaffen, kehrt die Kreuzfahrt nahezu vollständig zu den Regeln von vor der Corona-Pandemie zurück. Je nach Schiff entfällt die Impfpflicht beispielsweise bei Phoenix Reisen, Plantours oder Hapag-Lloyd Cruises im Laufe des Aprils oder Mais 2023. Details finden Sie in unserer Übersichtstabelle zu Impf- und Testpflichten.

Impfungen und Corona-Tests vor Kreuzfahrten sind bei den meisten Reedereien schon seit längerem abgeschafft. Nun fallen auch die (fast) letzten Hürden. „Fast“ deshalb, weil das weiterhin nicht für sämtlichen Kreuzfahrten gilt. Manche Länder, die von Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden, halten einige Corona-Regeln weiter aufrecht, insbesondere in Asien. Auch zusätzliche Einreiseformulare sind noch nicht ganz aus der Welt. Singapur beispielsweise verlangt zwar seit Kurzem keine Impfung mehr, weiterhin aber das Ausfüllen eines Kontaktformulars online.

Trotz der weitgehend entfallenen Corona-Regeln sollten Kreuzfahrt-Passagiere daher jeweils für ihre individuelle Reise prüfen, ob oder welche Corona-Regeln eingehalten und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Reedereien wie Holland America Line oder Princess Cruises veröffentlichen beispielsweise auch Listen mit allen Reisen, für die besondere Anforderungen gelten.

Vorerst weiterhin an der Impfpflicht halten die beiden Expeditions-Kreuzfahrtreedereien Ponant und Hurtigruten Expeditions fest. Sie wollen für ihre Kunden eine besonders sichere Umgebung auf den Expeditionsreisen schaffen. Bei Hurtigruten gilt die Impfpflicht übrigens nur für die Expeditionssparte, nicht für die Postschiffroute in Norwegen.

USA hebt Impfpflicht auf: Karibik-Kreuzfahrt ab US-Häfen wieder ohne Corona-Impfung möglich

2. Mai 2023

Für die Einreise in die USA verzichtet ab 11. Mai 2023 auf die Covid-19-Impfpflicht. Damit entfällt für Ungeimpfte auch die letzte, große Reisebeschränkung und Karibik-Kreuzfahrten von amerikanischen Häfen aus sind wieder ohne Impfung möglich.

Zwar hatten die Kreuzfahrt-Reedereien die Covid-19-Impfpflicht auf ihren Schiffen für Karibik-Kreuzfahrten schon vor einiger Zeit abgeschafft. Startete die Reise jedoch in einem amerikanischen Hafen wie Miami, Fort Lauderdale, Port Canaveral, New Orleans oder New York war eine Coronaimpfung weiterhin notwendig – weil ohne sie die Einreise in die USA per Flugzeug nicht möglich war.

Auf dem Landweg oder auf dem Seeweg konnte man dagegen zwischenzeitlich schon recht früh wieder ohne Impfung in die USA einreisen, allerdings änderten sich diese Regeln mehrfach. Besonders praktikabel war dieser Weg aber ohnehin nicht.

Die unterschiedlichen Regelungen für Flugeinreise und die Land- beziehungsweise Seegrenzen ergeben sich aus unterschiedlichen Zuständigkeiten. Für die Flugeinreise ist die Homeland-Security-Behörde zuständig, während der Land- und Seeweg unter die Regelungskompetenz der U.S. Custom and Border Protection (CBP) fällt.

Den mit der Corona-Pandemie begründeten Nationalen Notstand hatte die USA bereits im April 2023 aufgehoben, auf die Reisebeschränkungen hatte dies jedoch keine direkte Auswirkung. Erst ein zusätzlicher Beschluss hebt nun die Impfpflicht ab 12. Mai 2023 auf.

Die USA hatten zu Beginn der Corona-Pandemie im März 2020 zunächst die Einreise für Ausländer aus den meisten Staaten der Welt inklusive der Länder der Europäischen Union komplett verboten. Nur einige wenige Ausnahmen gab es in dieser Zeit für bestimmte Sonderfälle, wenn die Einreise von nationalem Interesse für die USA war. Seit 8. November 2021 war die Einreise dann zumindest mit zweifacher Impfung wieder erlaubt. Bis 11. Juni 2022 mussten Flugreisende zudem einen aktuellen, negativen Coronatest vorlegen.