

Urlaub mit Wasserrutschen, Sonnendeck und Gasantrieb

Nach zehn Jahren Entwicklungszeit sticht die Aida Nova mit Flüssiggas im Tank in See / Der Reedereichef denkt schon an die nächste Ära mit Batterien und Brennstoffzellen

tko. BREMERHAVEN, 19. Dezember. Wohnzimmeratmosphäre – das spürt Felix Eichhorn. Sagt er. Gerade ist der Chef der Kreuzfahrtreederei Aida über das größte je in Deutschland gebaute Urlaubsschiff, die Aida Nova, geschlendert. 343 Meter lang, 19 Decks hoch, mehr als 2600 Kabinen. Am Mittwoch gingen erstmals Passagiere an Bord. Andere würden von Gigantismus zu Wasser sprechen, Eichhorn hält dagegen. „Je größer unsere Schiffe werden, desto kleinteiliger wird die Gestaltung an Bord. Obwohl die Aida Nova unser größtes Schiff ist, haben wir die einzelnen Bereiche im Vergleich zu vorherigen Schiffen nicht vergrößert, sondern zusätzliche geschaffen.“ Ein neues Fischrestaurant hier, ein TV-Studio, aus dem live gesendet werden kann, dort, das Fitnessstudio hat jetzt einen Freiluftbereich.

In der Werbebroschüre hat Aida Größenangaben zum Neubau weggelassen. An Bord wurde auf endlos wirkende Gänge verzichtet, es gibt immer wieder Kurven. Der Gast soll kaum merken, dass er in einer schwimmenden Kleinstadt ist. Im größten Restaurant stehen 900 Stühle. Aida setzt darauf, dass sich die 5000 Gäste auf 17 Restaurants und 23 Bars verteilen, die Currywurst mit Pommes, Menüs mit gebratener Wachtelbrust oder Dessert-Sushi mit Milchreis auf der Karte haben. Oder Urlauber verweilen auf einer der vielen Couch-Garnituren. In der Reedereisprache heißen sie „Cosy Corners“ – Behaglichkeitsecken.

Vor zwei Jahrzehnten wurde der erste Aida-Bau als „Clubschiff“ beworben. Nun

sollen verschiedene Passagiere verschiedene Lieblingsplätze finden – mal lauter, mal leiser. „Urlaub hat sonst immer mit Kompromissen zu tun, auf dem Schiff gibt es heute verschiedene Möglichkeiten an einem Ort. Der eine geht zur Spielshow, der Nächste an die Bar, der Dritte in den Kletterparcours – und zum Essen trifft sich die gesamte Familie“, sagt Eichhorn.

Auch im Maschinenraum stehen die Zeichen auf Wandel. Die Aida Nova ist das Urlaubsschiff mit Wasserrutschen, Sonnendeck und Gasantrieb – und soll Vorreiter einer „grüneren“ Kreuzfahrt sein. Dem Vernehmen nach hat es knapp eine Milliarde Euro gekostet. Vor wenigen Tagen wurde das fertige Schiff von der Meyer-Werft aus Papenburg übernommen. Im Gespräch mit der F.A.Z. denkt Eichhorn schon an die nächste Schiffsgeneration: „Wir haben auch Batterieantriebe und Brennstoffzellen im Blick. Alles, was technisch möglich ist, werden wir sorgfältig prüfen.“

Es klingt wie die Ansage, Kritikern den Wind aus den Segeln zu nehmen. Der Naturschutzbund Deutschland hat die Aida Nova zwar auf Platz eins seiner Umweltliste gesetzt, bemängelt aber, dass LNG (Flüssigerdgas) wie Öl ein fossiler Brennstoff ist. Die Stiftung Warentest prüfte gerade zwölf Schiffe verschiedener Reedereien – die Aida Nova war nicht dabei. Für die Sicherheit an Bord erhielten alle gute Noten, in der Umweltprüfung kam keines über eine 3 hinaus. Ältere Schiffe schnitten schlechter ab. Aida wirbt, auf der neuen Aida Nova die Schwefel- und

Feinstaub-Emissionen nun beinahe auf null gebracht zu haben, der Kohlendioxid-Ausstoß bleibt – wenn auch um 20 Prozent verringert.

Kompromisse gehören zur Urlaubsplanung in der Familie und zum Kurs hin zur emissionsarmen Kreuzfahrt. Während Autohersteller in der Debatte um Dieselmotoren und drohende Fahrverbote Elektrofahrzeuge ankündigen, mahnt Eichhorn zu Geduld auf See. „Für Batteriezellen ist die Entwicklung noch nicht so weit, dass sie auf Schiffen in unserer Größe einsetzbar wären“, sagt er. „Der LNG-Antrieb ist aktuell verfügbar und tech-

nisch machbar. Für die nächste Zeit wird der für uns der Standard sein. Ich kann aber nicht sagen, ob das zehn Jahre oder 20 Jahre so bleibt.“ Aida ist auch Partner des Forschungsverbunds E4Ships. Dessen Vision: Schiffe aller Größen sollen eines Tages mit Brennstoffzellen fahren, angetrieben mit Methanol oder Wasserstoff. Doch Entwicklungsphasen seien lang. „Wir haben zehn Jahre benötigt, um die LNG-Versorgung für Kreuzfahrtschiffe zur Serienreife zu bringen.“ Im ersten Schritt habe man in Häfen ein schwimmendes Kleinkraftwerk eingesetzt, das aus LNG Strom erzeugte, vor zweieinhalb

Jahren folgte die direkte LNG-Versorgung von Schiffen während der Liegezeit. „Ohne diese Vorstufen hätte es die Aida Nova mit LNG-Antrieb nicht gegeben“, sagt er. Die Jungfernfahrt des Prototyps musste zwar abgesagt werden, weil das Schiff einen Monat zu spät fertig wurde, nun ist es auf Reisen.

Das Schiff kann 3,6 Millionen Liter Flüssiggas bunkern – genug für 14 Tage Fahrt. Die müssen herbeigeschafft werden. Ein Tankschiff soll im Auftrag des Energiekonzerns Shell liefern – immer dann, wenn die Aida Nova auf Teneriffa festmacht. „Mittelfristig werden wir weitere Häfen in unser LNG-Programm aufnehmen“, sagt Eichhorn. Schließlich ist die Aida Nova das erste von neun Schiffen, die von der Meyer-Werftengruppe in die Flotten des Aida-Mutterkonzerns Carnival gelangen. 2021 und 2023 sind die Rostocker von Aida wieder an der Reihe. Konkurrenten wie TUI Cruises, Royal Caribbean und Disney Cruise Line ziehen nach und haben auch LNG-Schiffe bestellt.

In den Häfen beginnt die Energiewende in der Kreuzfahrt langsam. Schiffe könnten an der Kaimauer Verbrennungsmotoren abschalten und Landstrom beziehen. Doch in Deutschland gibt es erst einen Kreuzfahratanleger mit Schiffssteckdose – in Hamburg. Dort stöpselte bislang regelmäßig nur ein Schiff an – eine Aida. Mancher Hamburger Politiker sah daher in der 10-Millionen-Euro-Investition schon eine gigantische Geldverschwendung. Aus Eichhorns Sicht endet die schwache Anlaufphase. „Wir werden bald sehen, dass

deutlich mehr Häfen Landstromanschlüsse anbieten.“ 2019 geht ein Anschluss im Kieler Hafen in Betrieb, 2020 einer in Warnemünde. In der Vergangenheit scheuten Reedereien die Nachrüstung ihrer Schiffe, weil passende Anleger fehlten. Häfen warteten, weil Schiffe nicht präpariert waren. „Den Bau von Landstromanschlüssen hat erschwert, dass es dafür keine Norm, keinen globalen Standard gibt“, sagt Eichhorn. Auch Kosten spielten eine Rolle. „Landstrom ist teurer als an Bord erzeugte Energie. Als zusätzliche Last kommt dazu, dass wir für den bezogenen Strom auch die EEG-Umlage zahlen müssen, obwohl wir die Emissionen im Hafen verringern.“ Aida will dennoch binnen drei Jahren die komplette Flotte nachrüsten. Auch Wettbewerber planen, künftig in Deutschland an Steckdosen anzudocken.

Für Eichhorn steht trotz wachsender Flotten fest: „Wir werden unseren ökologischen Fußabdruck weiter verringern.“ Ein Ende des Wachstums auf dem Schiffsreisemarkt ist nicht abzusehen. Der Branchenverband Clia sagt international 30 Millionen Passagiere voraus – nach 28,2 Millionen 2018, darunter etwa 2,4 Millionen aus Deutschland; für die nächsten Jahre sind drei Millionen angepeilt. Aida, mit etwa 1,7 Milliarden Euro Umsatz und rund einer Million Reisenden hierzulande führender Anbieter, holt bis 2023 zu den 13 Schiffen drei dazu. Die bieten Platz für mehr Gäste als frühere Bauten. „Wir sind für das Marktwachstum bestens gerüstet. Innerhalb von fünf Jahren wächst unsere Kapazität um 60 Prozent“, sagt Eichhorn.