



Positionspapier

AGENDA FÜR DIE KREUZFAHRT IN DEUTSCHLAND

September 2026

DIE REISEWIRTSCHAFT
Alle Ziele. Eine Stimme.

Planbarkeit, Infrastruktur, Wettbewerbsfähigkeit

AGENDA FÜR DIE KREUZFAHRT IN DEUTSCHLAND

Die Kreuzfahrt ist ein zentraler Bestandteil des deutschen Tourismus- und Wirtschaftsstandorts. Sowohl die Hochsee- als auch die Flusskreuzfahrt schaffen erhebliche Wertschöpfung in Häfen, Destinationen und bei zahlreichen Dienstleistern. Deutschland profitiert von tausenden Arbeitsplätzen, starken regionalen Effekten und einer hohen internationalen Sichtbarkeit als Reiseziel.

Gleichzeitig wächst der internationale Kreuzfahrtmarkt kontinuierlich. Neue Schiffe, steigende Passagierzahlen und eine zunehmende Nachfrage nach europäischen Reisezielen bieten große Chancen. Diese Chancen können jedoch nur genutzt werden, wenn Infrastruktur, Rahmenbedingungen und politische Entscheidungen mit der Entwicklung Schritt halten. Genau hier zeigt sich in Deutschland ein wachsender Nachholbedarf – insbesondere im Vergleich mit anderen europäischen Ländern.

Mit der Nationalen Tourismusstrategie hat die Bundesregierung die richtigen Schwerpunkte gesetzt. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft, die Verbesserung der Anbindung des Reiselands Deutschland, Investitionen in moderne und nachhaltige Infrastrukturen sowie der Abbau bürokratischer Hemmnisse sind ausdrücklich zu begrüßen. Auch die bessere Verzahnung der nationalen mit der europäischen Tourismuspolitik trägt den internationalen Rahmenbedingungen der Branche Rechnung.

In der Praxis bestehen weiterhin Engpässe bei der Verkehrs- und Hafeninfrastruktur und teils langwierige Genehmigungs- und Abstimmungsverfahren. Diese Faktoren schwächen die Standortattraktivität und führen dazu, dass Reedereien, Reiseveranstalter und internationale Gäste Alternativen im europäischen Ausland prüfen oder wählen.

Vor diesem Hintergrund sind konkrete Maßnahmen erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit des Kreuzfahrtstandorts Deutschland zu verbessern und zu sichern.

1) Leistungsfähige Verkehrsanbindung der Kreuzfahrthäfen sicherstellen

Die Rahmenbedingungen für An- und Abreisen sind für den Kreuzfahrtstandort Deutschland nicht ausreichend. Insbesondere die Abstimmung und Kommunikation mit der Deutschen Bahn ist ausbaufähig. Fahrpläne und Kapazitäten der Bahn wachsen nicht im gleichen Maße wie das Passagieraufkommen der Kreuzfahrt. Wenn ein Kreuzfahrtschiff beispielsweise bis zu 6.500 Gäste in einen Hafen bringt, muss sichergestellt sein, dass Straßeninfrastruktur, öffentliche Verkehrsmittel und Bahnanschlüsse diese Zahl zuverlässig bewältigen können. Diese Verlässlichkeit ist derzeit nicht gegeben. Gerade bei den Bahnkapazitäten, sowohl hinsichtlich Passagieren als auch Gepäckraum und durchgehenden Verbindungen zum Kreuzfahrtterminal besteht vielfach noch Ausbaubedarf.

Dies gilt nicht nur für die Hochseekreuzfahrt, sondern in besonderer Weise auch für die Flusskreuzfahrt. Hier bestehen zusätzliche infrastrukturelle Engpässe durch zu wenige Anlegestellen, die zudem häufig räumlich zu stark konzentriert sind. In der Folge liegen Flusskreuzfahrtschiffe regelmäßig „in Päckchen“. Dies trübt das Gästelerlebnis, erschwert Ein- und Ausschiffungsvorgänge und erhöht zugleich die punktuelle Belastung durch Zubringer- und Ausflugs-Busverkehr. Köln zeigt diese Problematik beispielhaft: Als zentraler Start- und Endpunkt für Kreuzfahrten auf Rhein und Nebenflüssen verfügt die Stadt über zu wenige geeignete Liegestellen und Bus-Haltestellen. Teilweise sind direkte Buszufahrten zum Schiff nicht möglich, Wege zwischen Schiff und Bus sehr lang, Radwege verlaufen unmittelbar im Bereich der Gangways, und einzelne Liegestellen sind bei Niedrigwasser nicht nutzbar. Das führt zu unnötigen Sicherheitsrisiken, Komforteinbußen für Gäste und zusätzlichen Belastungen im Umfeld der Anlegestellen.

Für einen leistungsfähigen Kreuzfahrtstandort Deutschland braucht es daher eine bessere Verzahnung von Hafeninfrastruktur, kommunaler Verkehrsplanung, Bahnanschlüssen und Buslogistik. Kreuzfahrthäfen müssen so geplant und ausgestattet sein, dass Passagierströme sicher, effizient und gästeorientiert abgewickelt werden können. Dazu gehören ausreichende Liegestellen, geeignete Buszufahrten und Haltestellen, sichere Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer sowie belastbare Anschlüsse an den öffentlichen Verkehr und den Fernverkehr.

2) Zugang zu klimaneutralen Kraftstoffen sicherstellen und Umstieg gezielt fördern

Für die langfristig klimafreundliche Transformation der Schifffahrt sind strombasierte klimaneutrale Kraftstoffe von zentraler Bedeutung. Während Biokraftstoffe nur begrenzt verfügbar sind und einer steigenden globalen Nachfrage unterliegen, stehen synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) derzeit noch nicht in ausreichender Menge zur Verfügung. Gleichzeitig erfordern europäische Vorgaben wie FuelEU Maritime einen schrittweise steigenden Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe. Dies kann künftig nur durch E-Fuels sichergestellt werden.

Um diesen Wandel zu ermöglichen, sind verlässliche politische Rahmenbedingungen notwendig, die den Markthochlauf klimaneutraler Kraftstoffe in ausreichender Menge und zu wettbewerbsfähigen Preisen unterstützen. Dazu zählen insbesondere geeignete Anreize für Produktion und Nutzung, die Anerkennung zertifizierter nachhaltiger Kraftstoffe sowie klare und verlässliche Vorgaben für deren Einsatz im maritimen Sektor. Ergänzend sind gezielte Förderprogramme der öffentlichen Hand erforderlich, um Investitionen in neue Technologien zu unterstützen und den Umstieg wirtschaftlich tragfähig zu gestalten.

3) Planbarkeit der Flusskreuzfahrt sichern

Das extreme Niedrigwasser im Sommer 2026 zeigt erneut, wie verwundbar die Flusskreuzfahrt gegenüber extremen Pegelständen und infrastrukturellen Engpässen ist. Auf Rhein, Mosel und Donau kommt es in diesem Sommer zu erheblichen Einschränkungen. Reisen müssen umgeroutet, Ein- und Ausschiffungsorte verlegt, Schiffe gewechselt oder Teilstrecken durch zusätzliche Bustransfers ersetzt werden. Sehr viele Reisen und Veranstaltungen mussten vollständig abgesagt werden. Auch die Nutzbarkeit von Liegestellen und die sichere Ein- und Ausschiffung der Gäste sind bei extremen Pegelständen zunehmend beeinträchtigt.

Vor diesem Hintergrund müssen die von Bundesverkehrsminister Steffen Bilger angekündigten weiteren Dialoge und Maßnahmen auch die besonderen Belange der Flusskreuzfahrt einbeziehen. Über die akute Krisenbewältigung hinaus müssen die Bundeswasserstraßen dauerhaft widerstandsfähiger gegen Niedrigwasser werden. Notwendig sind insbesondere die beschleunigte Umsetzung der Niedrigwassermaßnahmen am Mittelrhein, verlässliche Wasserstandsprognosen und europaweite Informationsangebote sowie eine langfristig gesicherte Finanzierung für Erhalt, Modernisierung und Ausbau der Wasserstraßen.

4) Funktionsfähigkeit der Schleusen sicherstellen

Zuverlässig funktionierende Schleusen sind für die Flusskreuzfahrt von zentraler Bedeutung. Seit einigen Jahren kommt es jedoch zunehmend zu Ausfällen und Störungen an Schleusenanlagen. Dies hat sich im vergangenen Jahr unter anderem an der Mosel gezeigt, wo eine Schleuse nur noch im Notbetrieb arbeitete. Solche Einschränkungen beeinträchtigen Flusskreuzfahrten erheblich. Fahrpläne werden kurzfristig geändert oder ganze Routen angepasst. Selbst der gänzliche Stillstand der Flusskreuzfahrt ist nicht ausgeschlossen, wenn Schiffe in Teilabschnitten durch Störungen der Anlagen blockiert werden. Hinzu kommt, dass sich notwendige Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen in diesem Bereich häufig über viele Monate hinziehen.

Die vorgesehene Einbeziehung der Wasserstraßen in das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität ist ein wichtiger erster Schritt, um den bestehenden Investitionsstau abzubauen.

Entscheidend wird nun jedoch sein, dass die bereitgestellten Mittel schnell, zielgerichtet und unbürokratisch in die Modernisierung und Instandhaltung der wasserstraßenseitigen Infrastruktur fließen.

Im Übrigen haben Passagierschiffe keine Vorfahrt mehr vor Frachtschiffen. Dies erhöht die Problemanfälligkeit und führt zu langen Wartezeiten vor den Schleusen. Hier muss die Vorfahrt wieder eingeführt bzw. die Schleusenkapazität erweitert werden. Die aus diesen Umständen resultierende Unsicherheit stellt für Reedereien und Gäste ein wachsendes Problem dar und schwächt den Standort Deutschland nachhaltig.

5) Ausbau der Landstrominfrastruktur beschleunigen und nachhaltige Stromversorgung sicherstellen

Die Verfügbarkeit von Landstromanschlüssen in deutschen Flusshäfen ist nach wie vor sehr gering. Damit fehlen vielerorts die technischen Voraussetzungen, um Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit umweltfreundlich mit Strom zu versorgen und Emissionen zu reduzieren. Zwar wurden 400 Millionen Euro für den Ausbau zugesichert, die ersten Projekte werden aber vermutlich frühestens im Jahr 2027 beginnen. Der Ausbau entsprechender Infrastruktur kommt insofern nur sehr schleppend voran und entspricht nicht den steigenden Anforderungen an Nachhaltigkeit und moderne Hafenstandards, während nahezu alle Kreuzfahrtschiffe und Flussschiffe mit Landstromanschlüssen ausgestattet sind.

6) Modernisierung der Liegestellen ermöglichen und Investitionen erleichtern

Die Liegestellen entlang der deutschen Flüsse sind vielfach nicht an die Anforderungen von Kreuzfahrtschiffen der neuen Generation angepasst. Größe, technische Ausstattung und Sicherheitsstandards vieler Anlagen entsprechen nicht mehr dem heutigen Bedarf.

Zahlreiche Akteure aus der Kreuzfahrtbranche sind grundsätzlich bereit, in den Ausbau und die Modernisierung dieser Infrastruktur zu investieren. Solche Investitionen scheitern jedoch sehr häufig an bürokratischen Hürden. Dadurch bleiben dringend notwendige Verbesserungen aus, obwohl sowohl die Bereitschaft als auch die finanziellen Mittel seitens der Wirtschaft vorhanden wären.

7) Steuerliche Gleichbehandlung der Flusskreuzfahrt herstellen

Flusskreuzfahrtschiffe unterliegen auf deutschen Wasserstraßen weiterhin dem regulären Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent, während Hotels an Land lediglich mit 7 Prozent besteuert werden.

Diese Ungleichbehandlung stellt einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für die Flusskreuzfahrt dar. Zusätzlich wird in vielen Städten wie zum Beispiel Köln eine Übernachtungssteuer erhoben, wenn Schiffe über Nacht im Hafen liegen. Damit werden Flusskreuzfahrten doppelt belastet: durch den höheren Mehrwertsteuersatz und durch kommunale Abgaben. Die Folge ist, dass Flusstourismus zunehmend aus Deutschland in benachbarte Länder wie die Schweiz, Österreich oder die Niederlande verlagert wird. Dort werden Liegezeiten gezielt verlängert, um Kosten zu sparen. Diese Entwicklung betrifft sowohl deutsche Unternehmen als auch in besonderem Maße internationale Reedereien und schwächt den Standort Deutschland nachhaltig.

8) CO₂-Einnahmen zielgerichtet in maritime Infrastruktur reinvestieren

Die Kreuzfahrtbranche leistet durch den europäischen Emissionshandel erhebliche finanzielle Beiträge. Ein Teil der Einnahmen fließt auf europäischer Ebene ab, ein weiterer Teil wird national dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) zugeführt. Derzeit erfolgt die Mittelvergabe des KTF allerdings häufig nach dem Kriterium der maximalen Emissionsminderung pro eingesetztem Euro. In der Praxis führt dies dazu, dass maritime Infrastrukturprojekte (insbesondere im Bereich Hafeninfrastruktur, Landstrom, alternative Kraftstoffe und energieeffiziente Hafenlogistik) häufig nicht zum Zuge kommen. Das ist ordnungspolitisch widersprüchlich: Wenn die Kreuzfahrt erhebliche Mittel in den Emissionshandel einzahlt, müssen diese Einnahmen auch in relevante maritime Transformationsprojekte zurückfließen. Andernfalls werden notwendige Investitionen zur Emissionsminderung im Sektor ausgebremst. Ein verbindlicher Anteil der nationalen Einnahmen aus dem CO₂-Emissionshandel ist daher zweckgebunden für maritime Infrastruktur- und Dekarbonisierungsprojekte bereitzustellen.

9) Visa-Verfahren vereinfachen und Digitalisierung vorantreiben

Aufwendige und langwierige Visa-Verfahren stellen weiterhin ein erhebliches Hemmnis für die internationale Kreuzfahrt dar. Trotz bestehender Schengen-Regelungen ist insbesondere die Einreise von Gästen aus Drittstaaten häufig mit erheblichem bürokratischem Aufwand und langen Bearbeitungszeiten verbunden. Dies beeinträchtigt die Attraktivität des Standorts Deutschland und Europas im internationalen Wettbewerb.

Eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren sind daher dringend erforderlich. Insbesondere digitale Lösungen können dazu beitragen, Einreiseprozesse effizienter, planbarer und nutzerfreundlicher zu gestalten. Gleichzeitig sollte das europäische Einreisensystem (EES) konsequent weiterentwickelt werden, um die Reisefreiheit innerhalb Europas langfristig zu sichern und den Anforderungen einer globalen Kreuzfahrtbranche gerecht zu werden.

10) Internationale Regelwerke harmonisieren und Bürokratie abbauen

Als global agierende Branche ist die Kreuzfahrt auf einheitliche und verlässliche Rahmenbedingungen angewiesen. Derzeit führen unterschiedliche Vorgaben auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene zu steigender Komplexität, zusätzlichem bürokratischem Aufwand und Unsicherheiten bei Investitionsentscheidungen. Dies beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit und erschwert eine effiziente Weiterentwicklung des Sektors. Eine stärkere Harmonisierung der Regelwerke ist daher erforderlich, um Doppelbelastungen zu vermeiden, Verfahren zu vereinfachen und Planungssicherheit zu schaffen. Nationale Sonderwege und ein über die europäischen Vorgaben hinausgehendes „Goldplating“ müssen vermieden werden. Gleichzeitig ist ein international einheitliches Wettbewerbsumfeld („Level Playing Field“) sicherzustellen, um Wettbewerbsverzerrungen zulasten einzelner Standorte zu verhindern. Die Bundespolitik sollte sich aktiv für eine kohärente Ausgestaltung der internationalen und europäischen Rahmenbedingungen einsetzen und darauf hinwirken, dass bestehende EU-Vorgaben in ein abgestimmtes internationales Regelwerk – insbesondere im Rahmen der IMO (International Maritime Organization) – integriert werden.

Über den DRV:

Der Deutsche Reiseverband (DRV) repräsentiert als Spitzenverband die Reisewirtschaft in Deutschland und vertritt eine bedeutende Wirtschaftskraft. Seine Mitglieder stehen für den größten Teil des Umsatzes im Reiseveranstalter- und Reisemittlermarkt. Die Tourismusbranche bietet rund drei Millionen Arbeitsplätze. Mehrere Tausend Mitgliedsunternehmen, neben Reisebüros und Reiseveranstaltern auch zahlreiche Unternehmen aus anderen touristischen Segmenten, machen den DRV seit mehr als 75 Jahren zu einer starken Gemeinschaft, die verbindet und die vielfältigen Interessen vereint – nach dem Motto „Die Reisewirtschaft. Alle Ziele. Eine Stimme.“

DRV - Deutscher Reiseverband
Lietzenburger Straße 99
10707 Berlin

T +49 30 28406-0
info@drv.de
drv.de

