

**Bernhard Jans**  
**Kreuzfahrten als Sicherheitsrisiko?**  
**Nachdenkliche Anmerkungen zum Unglück der Costa Concordia**

Kaum erklärbar und tragisch, das Ereignis mit der Costa Concordia. Fast 100 Jahre nach dem Untergang der Titanic wieder ein großes Unglück mit einem Kreuzfahrtschiff - und wieder steht das Thema Sicherheit im Mittelpunkt. Unfassbar die Verkettung von Vorkommnissen rund um das Schiff, die bewusste Abweichung vom Kurs, das Handeln und von Bord gehen des Kapitäns, die nicht eingreifende Ersatzhierarchie über andere Offiziere, die Gerüchte rund um den Kapitän, das Weiterfahren des Schiffes nach der Kollision mit dem Fels, die anscheinend zu späte und chaotisch verlaufende Evakuierung, die Berichte um Blinde Passagiere an Bord, schließlich auch darum, wie die Reederei selbst in diesen ganzen Vorkommnissen zu sehen ist.

Die Berichterstattung darüber ist umfangreich und vielschichtig. Im Folgenden geht es daher nicht um eine nochmalige minutiöse Schilderung der Ereignisse, sondern vielmehr um nachdenkliche Anmerkungen, weil eben dieses Unglück so unglaublich ist und man stets nur vor neuen Fragezeichen steht.

#### **Phasen der Verarbeitung – ein Wechselbad ...**

Blickt man auf nunmehr gut zwei Wochen zurück, sieht man die fast schon klassischen Phasen im Umgang mit Problemen. In der ersten Phase wird einfach ignoriert und verdrängt – was nicht sein darf, das kann nicht sein. Es wird nicht wahrgenommen, wie schwer das Unglück ist, weder beim Kapitän noch bei der Reederei. Es folgt die zweite Phase, mit dem Versuch alles möglichst zu vertuschen und zugleich zu hoffen – hoffentlich merkt niemand, wie einschneidend das Ereignis ist, und hoffentlich hält das Schiff durch bis zum nächsten Hafen. In der dritten Phase verbinden sich Hilflosigkeit und Rettungsversuche – es wird realisiert, dass kaum noch etwas zu retten ist. Die vierte Phase zeigt sich als Kombination von völliger Desorganisation mit Panik – hier zeigt sich, dass weder Verantwortungs- noch Organisationsstruktur auf dem Schiff und bei der Reederei greifen. In der fünften Phase haben wir die wechselhaften Verantwortungs- und Schuldzuweisungen – die eigentlich nur deutlich machen, dass auf allen Seiten deutliche Mängel zu benennen sind. Und in der nun laufenden sechsten Phase gehen Problemlösungsversuche, Verschieben von Verantwortlichkeiten, Sorge um Imageschäden und Versuche zur Schadensbegrenzung eine merkwürdige Verbindung ein.

#### **Eine Route ins Unglück – und die Verantwortung?**

Gehen wir etwas ins Detail. Recht frühzeitig schaltet der Kapitän den Autopiloten aus und weicht sehr deutlich vom Kurs ab, hin zur Insel Giglio. Ein eigenmächtiges Handeln? Wenn ja, warum greifen dann nicht Kontrollmechanismen? Weiß man doch, dass jedes Schiff über ein Ortungssystem jederzeit und aktuell lokalisierbar ist, so dass eine Reederei immer weiß, wo sich ihre Schiffe befinden – und man weiß auch, dass Reedereien über dieses System ihre Schiffe überwachen. Hat denn niemand die Kursabweichung bemerkt? So eigenmächtig, wie es klingt, kann ein Kapitän vielleicht eine Routenänderung vornehmen – aber völlig unbemerkt? Nebenbei angemerkt: Der Kapitän sagte später im Verhör, dass er schon öfters von der Route abgewichen und näher an diese Insel herangefahren sei – also immer wieder von der Reederei nicht bemerkt?



Dann läuft das Schiff auf einen Felsen auf. Am Anfang glaubte noch einjeder an ein unter Wasser liegendes Riff – bis dann der Chef von Costa selbst darauf hinwies, dass dieser Fels aus dem Wasser ragte. Und dann meint dieser Kapitän, er wäre nicht auf der Seekarte verzeichnet gewesen. Vielleicht hätte er den Fels von der Brücke aus sehen können? Und sollte er diese Seekarte benutzt haben, auf die er verweist – warum benutzte er genau diese eine ohne den Fels, eine Karte in einem Maßstab, der für Fahrten in Küstennähe gar nicht geeignet ist?

### **Ein Kapitän auf Abwegen – wer steuert und kontrolliert?**

Ein Schiff, in dessen Rumpf ein sicherlich mehrere Tonnen schwerer Stein steckt, das ein mehr als 60 Meter langes Leck hat, bei dem der Maschinenraum unter Wasser steht und mehrere Schotten geschlossen haben. Trotzdem fährt das Schiff noch mehr als eine Stunde weiter, an der Insel fast vorbei. Eine waghalsige Entscheidung des Kapitäns, der noch hofft, das Schiff in den Hafen von Livorno zu bringen? Nebenbei: Was hat es mit dem Gerücht auf sich, dass die Reederei schon sehr frühzeitig Bescheid wusste? Dann eine Kehrtwendung des Schiffes fast um 360 Grad, um es vor Giglio auf Grund zu setzen. Auf jeden Fall dauerte es laut Staatsanwaltschaft nach dem Unglück 58 Minuten, bis die Küstenwache alarmiert wurde.

### **Zeit im Überfluss – keine Zeit zur Rettung**

Kaum fassbar: Hier steuert ein Kapitän ein Schiff, das kaum mehr manövrierfähig ist und immer mehr Schräglage bekommt. Alle an Bord sehen schon, dass Probleme bestehen. Passagiere stehen in Schwimmwesten vor den Rettungsbooten. Vom Kapitän gibt es keinerlei Signal, eine Rettungsaktion einzuleiten. Die Rettungsboote werden nicht heruntergelassen; berichtet wird davon, dass die Crew eine halbe Stunde bereitsteht und auf das Signal des Kapitäns wartet, und auch davon, dass Crewmitglieder die Passagiere hindern, in die Rettungsboote zu steigen. Einige Crewmitglieder sehen das Problem, geben dem Druck der Passagiere nach und lassen die Boote herunter – und in der Berichterstattung hierüber wird tatsächlich der Begriff „meutern“ benutzt, weil gegen den Willen der Schiffsleitung gehandelt wird. Die „folgsamen“ Crewmitglieder, die Passagiere auf Weisung der Schiffsleitung in die Kabinen zurückschicken, die handeln richtig?

Unglaublich – da werden Passagiere von Crewmitgliedern noch in die Kabinen zurück geschickt, auch in die unteren Etagen, 40 Minuten nach der Havarie. So etwas machen „einfache“ Crewmitglieder nicht von sich aus, dazu braucht es eine Anweisung „von oben“!

Zu viel Zeit nach der Havarie verstreicht; Zeit, in der man leicht das Schiff evakuieren können hätte. Ein Blick auf ein „normales“ Boarding zeigt, dass ein Schiff in dieser Größe in etwa zwei Stunden ohne Passagiere sein müsste – und im Notfall, wie dies nunmehr selbst von Costa eingeräumt wird, müssten zwei Stunden erst recht gut ausreichen. Aber bei diesem Schiffsunglück werden nicht nur die richtigen Maßnahmen nicht eingeleitet, es wird nicht einmal ein Notsignal abgesetzt. Im Gegenteil.

Die Hafenbehörden, die über Passagiere schon Informationen erhielten, werden mit gezielten Falschinformationen abgelenkt – bis sie schließlich selbst eingreifen, weil sie der Schiffsleitung keinen Glauben mehr schenken können. Selbst die Staatsanwaltschaft interessiert sich nun dafür, warum die Reederei den Kapitän nicht sofort nach dem Unglück drängte, den Notstand auszurufen. Warum 68 Minuten zu-



warten? Die Fragestellung ist ganz einfach: Lag es an der äußerst unzureichenden Information durch den Kapitän oder war dies einfach der Versuch, den Vorfall herunterzuspielen? Mit fatalen Folgen?

### **Ein Kapitän im Zwielficht – abseits der Regeln?**

Erstaunen: Passagiere auf der Brücke, Gekicher und Ablenkung – schließlich der Fels ... Noch mehr Erstaunen: Blinde Passagiere an Bord! Sind wir wieder bei der alten Seefahrt angekommen? Kapitäne nehmen sich wen auch immer mit und lassen sich wie auch immer unterhalten?

Passagiere auf der Brücke darf es nach Sicherheitsbestimmungen aller Reedereien eigentlich gar nicht geben; Ausnahme sind ganz wenige und sehr gut kontrollierte Besuchergruppen. Zu sensibel ist dieser Bereich, und mögliche Folgen zeigen sich ja aktuell.

Noch merkwürdiger wird es beim Thema Blinde Passagiere. Jeder weiß, wie penibel Schiffsmanifeste rechtzeitig vor Abreise des Schiffes abzugeben sind, wie beim CheckIn die Personaldaten nochmals aufgenommen und abgeglichen werden und zudem ein digitales Foto für die Bordkarte aufgenommen wird. Wie beim Boarding zunächst an Land die Sicherheits-Checks laufen und nochmals auf dem Schiff, einschließlich Kontrolle der Bordkarte. Auf dem Schiff ist jeder, der keine Bordkarte hat, nicht-existent – kann keine Kabinentür öffnen, kann nicht bezahlen, kann auch nicht wieder von Bord gehen. Um Blinder Passagier zu werden, braucht man nicht nur einen guten Kontakt auf dem Schiff, sondern muss viele Kontrollen umgehen können. Da spielt nicht nur einer mit, daran sind mehrere Personen beteiligt ...

### **Ein Kapitän im freien Fall – zum Glück gibt's Rettungsboote?**

Ein Kapitän organisiert im Notfall alles, damit seine Passagiere, dann seine Crew, gerettet werden, um dann selbst von Bord zu gehen. So die Theorie. Auf diesem Costa-Schiff haben wir einen Kapitän, der schon an Land war, bevor die Rettungsaktion für die Passagiere abgeschlossen war. Der nach eigenem Bekunden versehentlich in ein Rettungsboot gefallen ist, mit Laptop unterm Arm und Mobiltelefon – interessanterweise in ein Rettungsboot, in dem die blonde Frau, in deren Begleitung er zuvor gesehen wurde, schon saß. Und in dem sich zudem auch schon einige seiner Offiziere versammelt hatten, wie berichtet wurde.

Was versucht uns dieser Kapitän hier für eine Geschichte aufzubinden? Was weiß dieser Kapitän von seinem Schiff? Nicht nur, dass er überhaupt in ein Rettungsboot fällt. Sondern auch, dass er dafür eine Möglichkeit gefunden hat. Jeder, der einmal auf einem modernen Kreuzfahrtschiff war weiß, dass Rettungsboote weitgehend geschlossene, als unsinkbar geltende Boote sind mit geschlossenem Dach und recht kleinem Einstieg. Schon ein mittleres Kunststück, bei so vielen panischen Passagieren eine Lücke zu finden, um in diesen Einstieg zu fallen.

Und dann wird der Kapitän nach seinem versehentlichen Landgang nicht einmal an Land aktiv und versucht mit einzugreifen. Er „verdrückt sich“. Die Rettungsaktion wird von einem Hafenkommandanten auf den Weg gebracht, der nebenbei noch telefonisch versucht, den Kapitän an seine Verantwortung zu erinnern. Mit drastischen Worten, immer wieder, aber vergeblich.

Zwangsläufig drängen sich anschließende Fragen auf. Wurde dieser Kapitän nicht einmal als Sicherheits-offizier von der Reederei eingestellt? Wie hat er es geschafft, von dieser Ausgangsposition aus relativ schnell zum Kapitän befördert zu werden? Wer hat die Eignung geprüft, regelmäßig kontrolliert?



Und dann: Was ist mit den anderen Offizieren? Fällt ein Kapitän aus, gibt es schließlich eine ganze Reihe von weiteren Offizieren, die Verantwortung zu übernehmen haben. Die alle auch gezielt von der Reederei für ihre Tätigkeit ausgewählt wurden. Wo ist denn in diesem aktuellen Fall der erste Offizier geblieben, der für das Schiff und seine Fahrtüchtigkeit verantwortlich ist? Wo der für das Personal verantwortliche Offizier, der die Organisation der Crew hätte übernehmen können? Sind diese alle auch ins Boot gefallen?

### **Informationspolitik – glaubhaft und sachgerecht?**

Alles im Griff, und doch nichts im Griff. Medienwirksam von Seiten der Reederei zum Produkt und zum Kapitän zu stehen, und sich dann vom Kapitän schnell zurückziehen um Imageschäden für das Produkt möglichst zu vermeiden. Zunächst die Meldung, dass es einen Stromausfall gegeben habe – und dann, als es nicht mehr zu übersehen war, das Eingeständnis, dass es ein doch ziemlich großes Loch im Schiff gibt. Oder zu einem Zeitpunkt, zu dem allen schon klar war, dass die Rettung der Passagiere nur als äußerst desorganisiert und chaotisch lief noch offiziell zu verkünden, dass die Entscheidung für eine Evakuierung und die Durchführung schnell abging und nur durch die Schräglage des Schiffes behindert worden sei. Oder dann, als klar war, dass mehr auf dem Schiff nicht ordnungsgemäß ablief, was nicht nur auf den Kapitän rückführbar war, noch mitzuteilen, dass das alles mit der Reederei nichts zu tun habe und alles bestens organisiert und im Griff sei ... Merkwürdig, anders kann man die Informationspolitik der Reederei kaum benennen ...

Dann irgendwann mehr oder weniger offiziell mitzuteilen, dass doch ab und an sogenannte „Schiffsverbeugungen“ vor dem Festland bzw. vor Inseln genehmigt würden, dass der Fels nicht unter, sondern über Wasser lag, dass Angehörige von Crewmitgliedern als Passagiere mit besonderem Status mitgenommen werden ...

Dass etwas bei dieser „Schiffsverbeugung“ schief gelaufen sein könnte, wird von der Insel von einem ehemaligen Kapitän gemeldet, schon um 21.48 Uhr an die Costa-Zentrale. Laut Costa war dieser Anruf erst viel später, 22.25 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt soll der Kapitän der Concordia schon drei mal mit dem Marine Operations Director in der Costa Zentrale gesprochen haben. Hoppla, war da nicht die Reederei gemeint? ...

Spät meldete sich Costa zu Wort, in einem Schreiben an die Costa-Agenturen. Verwundert rieb man sich die Augen – hieß es im Schreiben tatsächlich, dass die Reputation des Unternehmens immer für Qualität und Professionalität stand, was durch eine negative Berichterstattung in Frage gestellt worden wäre, durch eine Berichterstattung, die auf Spekulation basieren würde. Obwohl es schon längst Berichte von Passagieren und Behörden, ebenso Filme und Fotos von den Abläufen auf dem Schiff gab, die man sich bei der Reederei anhören bzw. anschauen können hätte, bevor von negativer Berichterstattung und Spekulationen fabuliert wird ...

### **Nachdenklichkeit - wofür steht die Reederei?**

Kapitäne sind die „Herrscher“ auf dem Schiff – sie sind dafür von der Reederei eingestellt und durch sie dazu legitimiert. Verwunderlich, wenn nun der Chef von Costa in einer italienischen Zeitschrift beklagt, Kapitäne hätten zu viel Macht in ihren Entscheidungen, und es sei nicht zu rechtfertigen, dass mit der Evakuierung erst eine Stunde nach auflaufen auf den Felsen begonnen worden sei. Gibt es denn da nicht



doch eine generelle Verantwortung der Reederei für ihre Schiffe, Passagiere und Bediensteten? Außerdem heißt es ja auch, dass die Reederei sehr frühzeitig durch den Kapitän informiert wurde – wie sachgerecht, das ist umstritten. Aber auch hier hätten Verantwortliche etwas genauer hinhören oder gar prüfen müssen ...

Und so ganz richtig scheint die Reederei den Schaden, und zwar nicht nur den materiellen, auch nicht so richtig einschätzen und wahrnehmen zu wollen – sonst wäre die merkwürdige Informationspolitik kaum verstehbar. Zunächst braucht die Reederei drei ganze Tage, um sich öffentlich zu äußern. Dann wird der Kapitän recht schnell zum allein Schuldigen erklärt. Da wird trotz sichtbarem Schaden noch lange darüber spekuliert, wann das Schiff wieder in Dienst gehen könnte. Da wird so ein wenig Schuldbewusstsein demonstriert, sich bei den Passagieren entschuldigt, um dann ganz laut zu sagen, dass man immer alles richtig gemacht habe. Da werden Aussagen zur Routenführung gemacht, obwohl Daten schon längst deutliche Abweichungen belegen. Da wird sogar von zügiger und geordneter Evakuierung gesprochen, nur durch die Schräglage des Schiffes behindert, obwohl auf allen Sendern schon Privatvideos gezeigt werden, die genau das Gegenteil belegen.

### **Verantwortung und Kompetenzen – ist für den Notfall gesorgt?**

Ein Kreuzfahrtschiff im „Alltagsbetrieb“ ist in seiner Grundstruktur einfach ein sehr großer touristischer Betrieb. Die einzelnen Abteilungen Hotel, Restaurant, Unterhaltung und Transport sind zusammengeführt in einer formalen hierarchischen Struktur mit entsprechenden Zuständigkeiten und gegenseitigen Verweisen. Auf einem Kreuzfahrtschiff im „Notbetrieb“ wechselt diese Struktur ihr Gesicht – sie wird zu einer fast militärischen Befehlsstruktur mit klaren und eindeutigen Weisungsketten. Es gilt nicht mehr die wechselseitige Kommunikation, sondern die einseitig-hierarchische.

Das heißt letztlich, dass jedes Crewmitglied genau seine Einordnung in diese Hierarchie und seine Aufgaben und Funktionen kennt – und dass es nicht mehr denkt, sondern auf Befehl seine Aufgabe erfüllt.

Was dies im Notfall heißt, ist einfach zu umschreiben: Der Kapitän gibt den Befehl zum Beispiel zur Evakuierung, die Offiziere und weiteren Dienstränge führen die ihnen zugewiesene Aufgabe aus und geben Befehle weiter. Versagt jemand in dieser Weisungskette, muss eine Ersatzstruktur greifen, die normalerweise trainiert ist. Und für dieses Training gerade für den Notfall sind Schiffsleitung und Reederei zuständig. Versagen mehrere Schaltstellen wie bei diesem Unglück, braucht man nicht weiter zu denken ...

### **Die Crew im Blickpunkt – Organisation ohne Grenzen?**

Genau an dieser Stelle wird oft die Vielsprachigkeit der Crew und manchmal auch deren Bezahlung diskutiert. Das Zusammenwirken in der Crew sei schon dadurch nicht optimal, weil die Crew, zusammengesetzt aus allen Regionen dieser Welt, sich schlecht verständigen kann.

Diese Annahme mag wohl im Alltagsbetrieb eines Schiffes ihre Gültigkeit haben, wenn der Ober aus Bali den deutschen Gast nicht versteht, der stilles Wasser trinken möchte – oder viele ähnliche Beispiele. Da gibt es oft Verständigungsprobleme, die aber meist leicht auszuräumen sind. Hierüber auf Notfallsituationen zu schließen, ist unzulässig. Ist die Crew richtig trainiert und gibt die Schiffsleitung die richtigen Anweisungen, dann funktioniert dieser Ober aus Bali im Notfall wie ein „Rädchen im Getriebe“ – er



denkt nicht nach, er muss sich auch nicht mit irgendjemandem verständigen, weder mit dem Rest der Crew noch mit den Passagieren. Er hat seine Aufgabe und seine Weisung. Er steht auf seinem Platz, zum Beispiel im Treppenhaus 2 in der 4. Etage linker Aufgang, und weist alle Passagiere mit Buchstaben H auf der Schwimmweste an, den Flur links zu gehen zu ihrer Musterstation, und er schickt alle anderen in die andere Richtung, zu seinem Kollegen.

Wenn eine Schiffsleitung funktioniert, dann ist das so – aber wenn sich eine Schiffsleitung von dannen macht, dann kann es nicht funktionieren. Man könnte auch sagen: Wie sollen sich den die „Kleinen“ (Servicekräfte) denn verhalten, wenn die „Großen“ (Kapitän, Offiziere) sich verflüchtigen? Oder war die Crew nicht richtig trainiert, wie es in manchen Berichten steht? Aus Sicht der Passagiere war das Chaos an Bord nur so erklärbar. Aus Sicht von Costa absolvierte die Crew alle erforderlichen Sicherheitstrainings – und bei einem solchen Training geht es nicht nur um die „kleinen“ Mitarbeiter zum Beispiel aus dem Service, sondern gerade auch um die „oberen Etagen“. Da bleiben nur wenige Schlussfolgerungen möglich, die alle ein nicht gutes Licht auf alle Verantwortungsträger fallen lassen, ob auf dem Schiff oder an Land.

### **Noch einmal die Crew – schlecht bezahlt und ohne Motivation?**

Und auch zu lesen war: Die Crew sei nicht sonderlich motiviert, gut betuchte Europäer zu retten, weil sie „schlecht bezahlt die Drecksarbeit tun müsste“, wie es in einer Zeitschrift hieß. Nicht schön, eine solche Unterstellung, mit welchem Bezugspunkt auch immer – man tut jedem unrecht, dem man all das unterstellt. Drecksarbeit macht die Crew nicht, vielleicht nur Arbeiten, für die sich mancher Mitteleuropäer zu schade ist, ob in der Küche, im Service, im Maschinenraum oder in der Wäscherei. Unbestritten – die Arbeitsbedingungen auf einem Kreuzfahrtschiff sind nicht leicht, oft ein 10-Stunden-Tag und mehr, 7 Tage die Woche, fernab von Familie und Freunden. Die „einfachen“ Crewmitglieder meist neun Monate lang, dann drei Monate frei bis zum nächsten Kontrakt. Die Bezahlung nach europäischen Maßstäben extrem niedrig.

Aber genau an diesen Punkten zeigt sich die Ambivalenz bei diesem Thema: Die Tätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff wird gerne aufgenommen, jeder bemüht sich um den nächsten Kontrakt, hat somit eine Arbeit, und kann auf dem Schiff meist deutlich mehr verdienen als bei vergleichbaren Tätigkeiten im Heimatland. So viel, dass man zuhause die eigene Familie gut ernähren und zugleich noch einen kleinen Wohlstand aufbauen kann. Und man erwirbt durchaus Kompetenzen, die für die Zeit nach der Tätigkeit auf dem Schiff später im Heimatland dienlich sind, glaubt man Berichten von Schiffs-Servicekräften. Klar – Europäer würden für solche Gehälter und unter diesen Bedingungen nicht arbeiten.

Und auch klar – wir hätten eine andere, aber ebenso merkwürdige Debatte auch dann, wenn diesen Beschäftigten europäische Tarife bezahlt würden – die dann ein Mehrfaches des durchschnittlichen Jahresgehaltes in diesen Ländern wäre. Mag mancher sagen: Dann beschäftigen wir eben nur Europäer auf den Schiffen. Eine Folge wäre, dass nichts mehr bei den bisherigen Beschäftigten ankäme. Eine andere Folge wäre, dass Kreuzfahrten zunächst extrem teurer würden, um sich schließlich in andere Zielgebiete mit dann wieder ähnlichen Ausgangsbedingungen zu verlagern. Weiteres kann man sich nahtlos vorstellen ... Generell dürfte das nicht ein Problem der Kreuzfahrt sein, sondern des Tourismus in Länder mit anderen Lebens- und Arbeitsbedingungen ...



### **Sicherheit und Schiffsgröße – je größer desto mehr Probleme?**

Oft wurde die Costa Concordia als „großer Pott“ bezeichnet, verbunden mit der Frage, ob ein Schiff dieser Größenordnung überhaupt noch geordnet evakuierbar ist.

So einfach wie es scheint sollten die Betrachtungen nicht werden. Ein großes modernes Schiff ist nicht per se aufgrund seiner Größe ein Sicherheitsproblem. Es hat klare Beschilderungen, Linien- und Wegeführungen, relativ breite Flure, mehrere und breite Treppenhäuser, mehrere Ausstiege, Rettungswesten in den Kabinen und Ersatzrettungswesten in den öffentlichen Bereichen, Rettungsboote mit 125 % mehr Kapazität als Passagiere, Rettungsinseln, oder für Brandfälle Wassersprinkler in allen Räumlichkeiten, Löschvorrichtungen auf allen Etagen, Feuermelder, oder auch ein umfangreiches Warn- und Überwachungssystem in allen Bereichen, usw. Kleine Schiffe sind meist älterer Bauart mit schmalen, oft verwinkelten Fluren, Stolperschwellen, engen Treppenhäusern, und oft auch noch mit leichter brennbaren Materialien ausgestattet usw. Also: Hier das Problem der großen Schiffe vorschnell aufzuwerfen, dürfte eine verkürzte Betrachtung sein.

### **Sicherheitsbestimmungen im Blitzlicht – Ausführung im Zwielficht?**

Unterwegs war die Costa Concordia, ohne dass eine Seenotrettungsübung für Passagiere stattgefunden hat. Eine Bedingung, die sicherlich die Situation erschwerte. Aber eindeutig im rechtlich zulässigen Bereich der Bestimmungen der Internationalen Maritimen Organisation, nach der innerhalb von 24 Stunden nach Abfahrt des Schiffes eine solche Übung stattgefunden haben muss. Viele Reedereien machen diese Übung vor oder kurz nach Abfahrt des Schiffes; bei Abfahrten spät am Tag erfolgt diese meist am Vormittag des Folgetages.

Oft nehmen Passagiere die Übung als erste „Freizeitbelustigung“, oder sie fühlen sich belästigt. Von den Reedereien wird in der Regel mal eher als formal lockere Übung, mal sehr strikt durchgehalten: Schiffswesten anlegen, Informationen dazu, Hinweise zu den Booten usw. – damit auch alle Passagiere teilnehmen, wird das komplette Bordprogramm unterbrochen, die Kabinen werden kontrolliert, einige Reedereien führen Namenslisten über die Teilnahme. Eine Ausnahme jüngerer Zeit aufgrund der Änderung der Bestimmungen: Bei einigen Reedereien muss die Schwimmweste nicht mehr zur Übung mitgebracht werden.

Hier wird wohl künftig wieder mehr auf die Abläufe geachtet. Insbesondere bei Costa. Bei allen Reedereien könnte man sich angewöhnen, die Interneteintragen von Gästen in den Blogs zu lesen und ernst zu nehmen – dann wäre nämlich Costa aufgefallen, dass es für die Concordia schon längere Zeit vor dem Unglück Einträge zu laschen Sicherheitsübungen gegeben hat ...

### **Verantwortung für Schiffe – eine Reederei positionslos?**

Fragen über Fragen – wer trägt die Verantwortung? Zunächst steht die Reederei zum Kapitän, dann kommt sehr schnell die Distanzierung bis zur Verurteilung seines Verhaltens. Obwohl eigentlich jedem klar ist, dass ein Kapitän zum engeren Führungskreis zählt. Die Reederei hat ihn eingestellt. Und die Reederei weiß jede Seemeile, die er auf ihren Schiffen gefahren ist, ob auf der vorgegebenen Route oder abweichend von ihr.



Was ist davon zu halten, dass eine Reederei einen Kapitän nach einer solchen Havarie ohne irgendwelche Sicherheitsinstruktionen einfach weiterfahren lässt und so die Passagiere gefährdet? Und warum fixiert sie alle aufkommenden Probleme auf diese Person – man hört nichts über Aufarbeitung aller anderen Themen, ob Blinde Passagiere, Personen auf der Brücke, andere Offiziere, mangelhafte Evakuierung und was sonst noch immer an Problemen aufkam. Alles eine Frage des Kapitäns? Merkwürdig ... Vielleicht so ein bisschen die Hoffnung, dass man den Imageschaden dadurch abwehren kann, indem alles auf die persönliche Verantwortung einer Person geleitet wird ...

Oder auch andere Fehleinschätzungen. Klar ist inzwischen aufgrund von Aufzeichnungen von Lloyd's List Intelligence, einem Informationsdienst der Schifffahrtsbranche, dass die Costa Concordia ein halbes Jahr früher schon einmal gefährlich nahe an der Insel war, in 230 Meter Entfernung. Bei Costa heißt es, es wäre ein sicherer Abstand von 500 Metern gewesen – da scheint die Reederei nicht besonders gut über die Route des eigenen Schiffes informiert gewesen zu sein. Ober nach der Havarie mit dem Fels: Während die Concordia schon mit Schlagseite und Wassereintrich unterwegs ist, wird eine Kleinfirma beauftragt, zur Concordia zu fahren um das Problem zu beheben. Oder – nachdem das Schiff schon auf Grund lag – die Meldung, dass man davon ausgehe, dass das Schiff bis zum Jahresende wieder den Dienst aufnehmen könne – um kurz nachher mitzuteilen, dass es doch wohl ein Totalschaden sei ... Das alles zeugt vor allem von Hilflosigkeit.

### **Entschädigungen und Nöte – ohne Steuermann?**

Nicht nur Hilflosigkeit zeigte sich bei der Reederei, man könnte steigern ... Insbesondere, wenn man sieht, dass die Grundversorgung von Passagieren und Crew auf Giglio von den Inselbewohnern erbracht wurde. Oder wenn man Berichte mitbekommt, in denen es heißt, dass die Passagiere eben nicht schnell mit Flug nach Hause gebracht wurden, wie es in Meldungen hieß, sondern lange im Bus saßen oder sich per Bahn – und dann noch mit Schwierigkeiten bei der Deutschen Bahn – durchschlagen mussten. Oder wenn man liest, dass ein Gast die Mitteilung erhielt, dass sein Partner gerettet sei – um einen Tag später zu erfahren, dass dem doch nicht so ist. Oder wenn berichtet wird, dass zunächst keine kompletten Passagierlisten greifbar waren. Und so weiter ...

Da klingt es geradezu angenehm, wenn Costa jetzt jeden Passagier mit 11.000 Euro entschädigt, zuzüglich 3.000 Euro für die Heimreise; verzichtet muss bei Annahme der Entschädigung auf Klage. Da wirkte die erste Ankündigung einer Entschädigung (die hoffentlich noch kumulativ zu obiger Entschädigung gilt) eher lächerlich – Rückerstattung des Kreuzfahrtpreises und 30 Prozent auf die nächste Kreuzfahrt ... Verständlich trotz dieser Entschädigung, die über verpflichtende Bestimmungen hinausgeht, sind trotzdem die Klagen, die voraussichtlich auch in den USA gegenüber Carnival, dem Mutterkonzern, geführt werden. Verständlich nicht wegen der Beträge, die gegebenenfalls einzuklagen sind, sondern wegen dieses Unglücks, das in all seinen Phasen an Dilettanz kaum zu überbieten ist.

### **Schäden - Costa in schwierigem Gewässer ...**

Die zentrale Frage: Was passiert nun mit Costa? Was mit Carnival? Costa hat einen kaum wieder gut zu machenden Schaden für die eigene Firma, auch für das Thema Kreuzfahrt eingefahren. Costa steht vor einer schweren Zukunft. Versicherer sprachen gleich zu Beginn von einer Schadenshöhe von mindestens 500 Mio. Euro. Costa selbst sah das noch begrenzter – aber auch hier wurde nach und nach der Umfang





bewusster. Zunächst der materielle Schaden, zunächst festzumachen an den Einnahmeausfällen, von Costa mit 85 bis 95 Mio. Euro allein über den Ausfall der Concordia beziffert. Dazu der Totalschaden des Schiffes, nach Meldungen mit Zeitwert von 150 Mio. Euro beziffert; gekostet hat es knapp 500 Mio., und wenn man eines in der Größe wiederbekommen möchte, dann geht das nicht zum Zeitwert, nicht einmal mehr zum damaligen Anschaffungswert ...

Dazu kommen dann noch die Auswirkungen über Buchungsausfälle bei den anderen Schiffen, inzwischen von Costa als großes Problem eingestanden. Stornos und Umbuchungen sind an der Tagesordnung. Wie groß die Not bei Costa ist, zeigt sich allein schon daran, dass bis 7. Februar jede Reise, die auf einem beliebigen Costa-Schiff gebucht ist, kostenfrei storniert werden kann.

Auffallend ist es auch, dass anscheinend immer mehr Menschen Bescheid wissen über Reedereien und deren Zugehörigkeit zu Kreuzfahrt-Gesellschaften. Nur so ist zu erklären, dass Carnival, die Muttergesellschaft von Costa, für alle ihre Gesellschaften deutliche Buchungsrückgänge meldet. Neugierig wäre man auf etwas detailliertere Daten auch zu AIDA, die als „German Brand of Costa Crociere“ zu Carnival gehört. Das Minus bei Carnival hat sich anscheinend auf über 15 % eingependelt, die Gewinnerwartung bei Carnival wurde korrigiert, es wird von 20 % weniger Gewinn ausgegangen. Costa selbst ist nicht in diesem Minus eingerechnet, sondern alle anderen Carnival-Gesellschaften; für Costa heißt es nur allgemein, dass aufgrund von Stornos, Umbuchungen und Umroutungen noch nichts gesagt werden könnte – was nur heißen kann, dass die Zahlen noch deutlich schlechter sein dürften.

### **Grenzen des Wachstums – oder Wachstum mit neuen Grenzen?**

Und was geschieht mit dem Kreuzfahrttourismus? Wird er zusammen brechen? Alle sind sich einig: Nein, trotz dieser Costa-Auswirkungen höchstens die eine oder andere Delle im allgemeinen Aufwärtstrend. Nicht nur Costa und alle, die zum Carnival-Konzern gehören, dürften wenig erfreut sein – allen anderen hat Costa einen sogenannten „Bärendienst“ erwiesen und Probleme an Stellen geschaffen, die sich niemand wünschte. Bleibt für die Konkurrenz die kleine Hoffnung auf Wanderungseffekte bei der Kreuzfahrt-Kundschaft ...

Schlagzeilen wie „Kreuzfahrten brechen ein“ betreffen zunächst einmal Buchungsrückgänge bei Costa und diejenigen, die wie Costa zu Carnival gehören. Royal Caribbean meldet einen Costa-Effekt, ebenso Buchungsrückgänge – bei TUI Cruises oder Hapag-Lloyd scheint es diesen Effekt nicht zu geben, aber sicherlich auch wegen anderem Buchungsverhalten bei diesen Gesellschaften. Buchungsrückgänge heißt: Weniger Buchungen – die enorm hohen Gewinnerwartungen sind nur etwas nach unten korrigiert.

Meine These: Die Grenzen des Wachstums im Kreuzfahrttourismus sind lange noch nicht erreicht. Aber das Wachstum wird sich ändern, anders ausrichten, mit neuen, außengesetzten Grenzen, nicht der Kreuzfahrt inhärent. Deutlich wird dies bereits jetzt schon an verschiedenen Punkten. Wenn zum Beispiel die italienische Regierung darüber nachdenkt, dass Kreuzfahrten in ökologisch wichtigen Gebieten nicht mehr zulässig sein sollten – dann würde das nicht nur Venedig einschließen, sondern viele andere kleine Gebiete, die erst jetzt für Kreuzfahrten entdeckt werden. Wenn die EU zudem Forderungen mit Blick auf Venedig aufstellt, sind das eindeutige Signale. Viele andere Gebiete in Europa könnten folgen. In vielen Hafenstädten wird nicht nur auf Expansion geblickt – es finden sich auch Überlegungen zur Ökologie und zum Strukturwandel der Hafenstädte; schließlich kann es nicht sein, dass Ziele wie Rhodos oder Dubrovnik immer mehr zum durchgängigen Touristenshop werden, hier könnte man sogar die In-



nenstädte von Neapel oder Barcelona nennen. Neue Routen und Fahrgebiete werden sich auftun, eröffnet von Regionen, die für sich den Aufschwung suchen, angesteuert über günstige Hafengebühren. Bei den Reedereien werden diese Entwicklungen auch als Chance wahrgenommen werden – der Trend, dass die Routen immer unwichtiger werden, die Schiffe selbst vielmehr das Ziel sind, mit entsprechenden Einnahmequellen, wird sich verstärken.

Dem Kreuzfahrttourismus ist durch das Unglück mit der Costa Concordia ein Denkkzettel verpasst worden. Es wird ihm keinen Abbruch tun – aber es wird Verschiebungen geben, die all denen, die die Kreuzfahrt als begeisternde Pauschalreise verstehen, gefallen werden. Diejenigen aber, die über Kreuzfahrten eher die Welt entdecken möchten, werden sich wahrscheinlich schwerer tun als bisher.

