

Kreuzfahrt 2030: Wertschöpfung, Herausforderungen & Chancen für Mecklenburg-Vorpommern und den Ostseeraum

(Keynote · MV CruiseNet Konferenz · an Bord von AIDA, Warnemünde · 14. Sept. 2026)

Wissen Sie, wie dieses Tier heißt?

Es ist ein „Bärtierchenameise“!



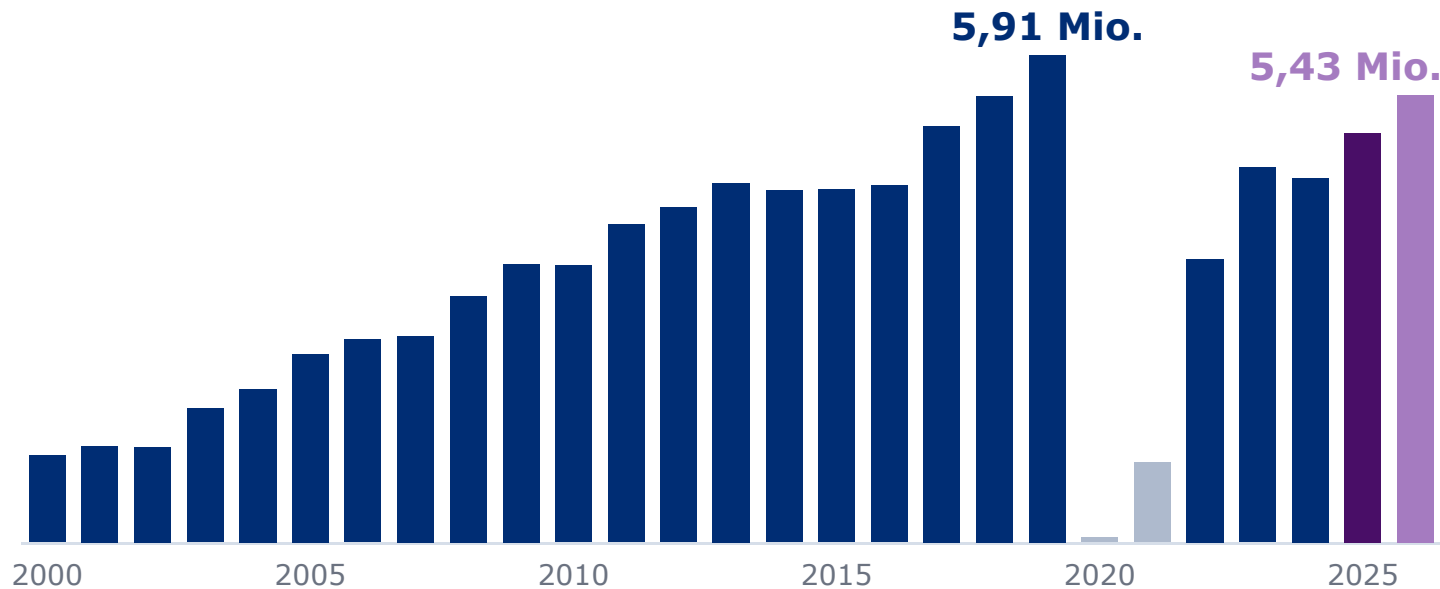
... Und was noch wichtiger ist: Was hat eine fiktive Spezies mit erfolgreichen Kreuzfahrtregionen zu tun?



Wo steht die Ostsee?

25 Jahre: von 1,05 Mio. auf 4,97 Mio. Kreuzfahrtgäste

Kreuzfahrtgäste im Ostseeraum, 2000–2026



2020/21: Pandemie · 2022: Wegfall St. Petersburgs · 2026: Prognose der Häfen

Erhebung der Cruise-Baltic-Häfen (31 Mitglieder plus Kiel und Malmö). Gästezählung nach Cruise-Europe-Definition: Reisewechsel doppelt, Transit einfach.

6,4 %

durchschnittliches Jahreswachstum
seit 2000 – von 1,05 Mio. auf 4,97
Mio. Gäste.

– 16 %

unter dem Rekordjahr 2019 (5,91
Mio.). Für 2026 erwarten die Häfen
5,43 Mio.

+ 33 %

Q4-Anläufe 2025 gegenüber 2024
(184 auf 245). Die Saison dehnt
sich ins Winterhalbjahr.

**Die Ostsee wächst wieder und über mehr Monate.
Das Vorkrisenniveau fehlt noch.**



Die Nachfrage ist da! Das Risiko liegt bei „Monokulturen“?

Wegfall St.Petersburgs und regionales Rebound

EU Nachfrage

45,7 % → Ostseeroute
Drive-to-Markt Kiel/Warnemünde

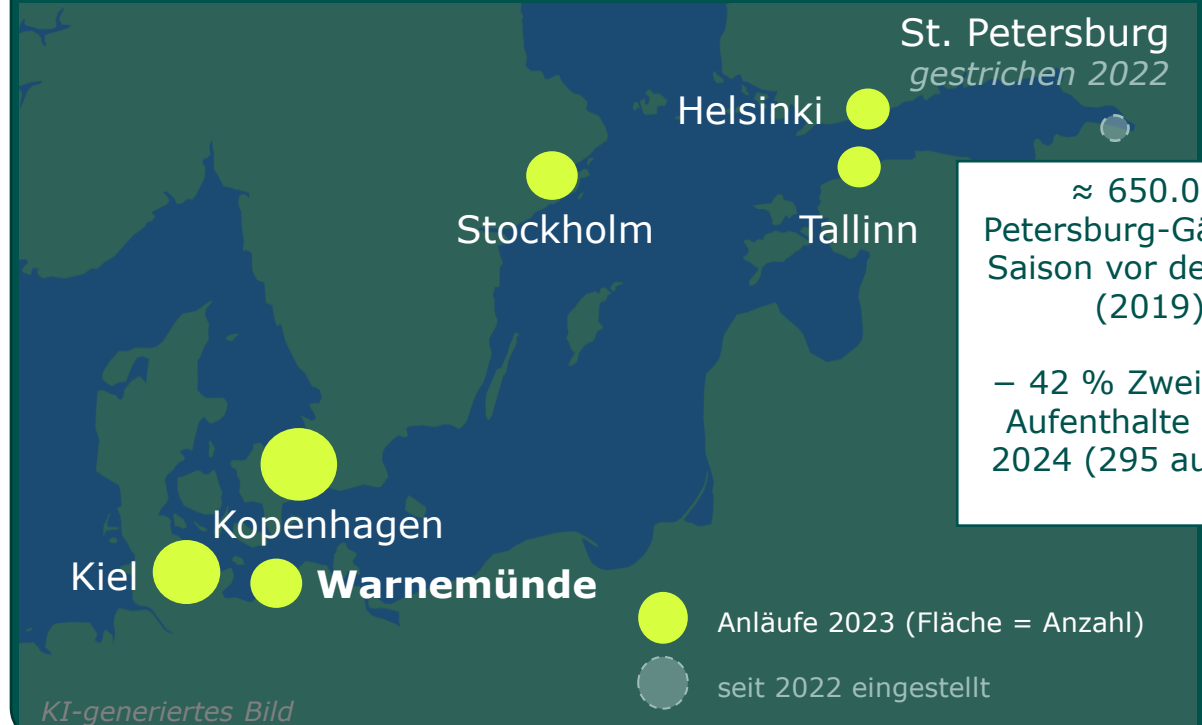
Deutschland
2,8 Mio. (+10 %)

Hebel: US-Markt
Fly-Cruise, noch ungehoben

Europa gesamt
8,9 Mio. (+5,3 %)

KI-generiertes Bild

+ 12,3 % Gästewachstum 2025



Starke Quellmärkte und Regionale Diversifizierung sind der Schlüssel...

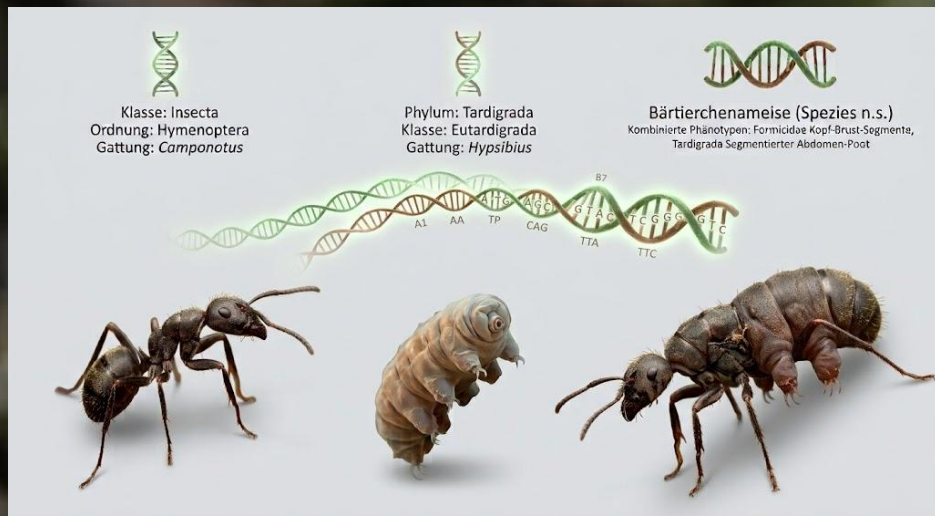


Kreuzfahrtrends: 2030 und darüber hinaus

3 Trendlinien × 3 Zeithorizonte

	Demografische Verschiebung	Regulatorischer Kostendruck	Overtourism bzw. Widerstand
Kurzfristig 2026–27	Buchungsbasis heute 31 % Erstkreuzfahrer, ~90 % buchen wieder (CLIA 2026). → <i>Exkursionsqualität > Neukundenwerbung.</i>	Landstrom-Frist FuelEU Art. 6: emissionsfrei am Liegeplatz ab 2030. → <i>Landstrom-Ausbau Priorität – kein ‚nice-to-have‘ oder ‚für später‘</i>	Zielgebiets-Caps Amsterdam halbiert Plätze 2026 (190→100); auch Venedig, Barcelona. → <i>Süd-Verdrängung als Chance für die Ostsee.</i>
Mittelfristig bis 2030	Nachfragewandel Unter-40 wächst auf ⅓; DE weiter schnellster Großmarkt (+10 %). → <i>„Drive-to-Port“ wichtiger Vorteil für Kiel/Warnemünde.</i>	CO₂-Kosten ETS seit 2024; FuelEU - 2 % (2025) auf dem Weg zu - 80 % (2050). → <i>Kurze, effiziente Anläufe werden wirtschaftlicher.</i>	Caps weiten sich aus Venedig-Modell dürfte auf weitere Häfen übergreifen (Einschätzung). → <i>Ostsee könnte als „Managed Tourism“-Vorbild punkten.</i>
Langfristig Richtung offen	Generationenwechsel Heutige Unter-40 werden 2035 zur Kernzielgruppe. → <i>Kundenbindung u Loyalitätsarbeit heute = Zukunftsinvestition</i>	FuelEU-Zielmarke 2050 –80 % Well-to-Wake bis 2050; Drittstaatshäfen im Vorteil. → <i>Drittstaatshäfen-Vorteil evtl. temporär.</i>	Vollausstieg möglich Amsterdam strebt Ausstieg aus Hochseekreuzfahrt bis 2035 an. → <i>Hafeninfrastrukturausbau = Wettbewerbsfaktor.</i>

Weltweit 2025: 37,2 Mio. Gäste, 325 Schiffe, ≈ 690.000 Betten.

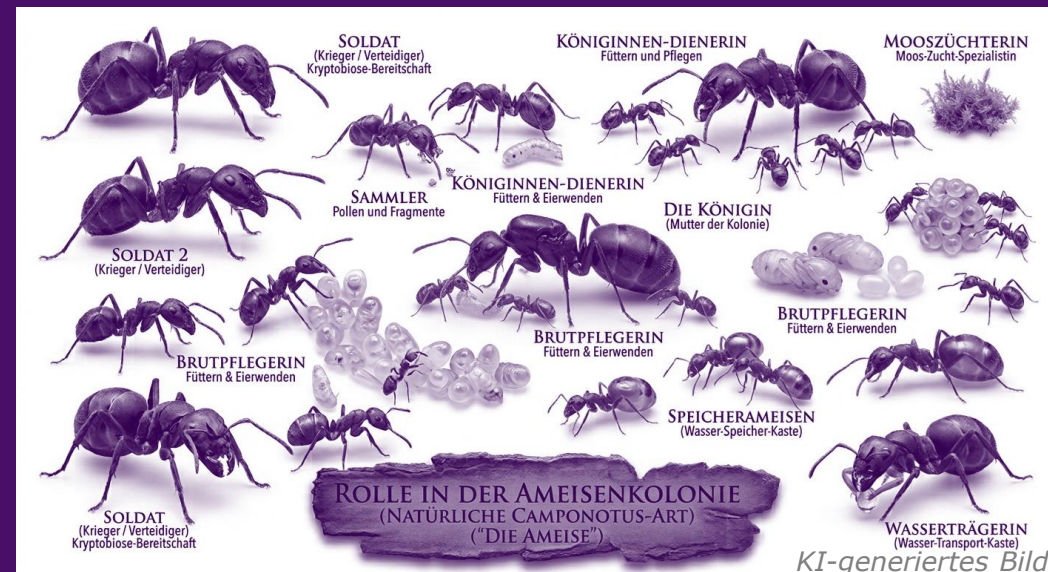


Die Zukunft bringt Herausforderungen mit sich... Um diese zu meistern, braucht es eine neue „Art“ von Kreuzfahrtzielen.

Resilienz entsteht durch
regionale Vielfalt...
Und Vielfalt ist kein
geografischer Zufall. Es ist eine
kollektive und aufeinander
abgestimmte
strategische
Positionierung!



KI-generiertes Bild



KI-generiertes Bild

Nordeuropa - Wachstum durch Vielfalt:

Eine Region ist mehr als die Summe ihrer Häfen

hoch
↑
Touristische Entwicklung
—
niedrig

EXKLUSIV

Differenzierung über
einzigartige Orte, begrenzte
Kapazität

z.B. Visby · Bornholm

15,8 % der Passagierbesuche
· Ø 87 USD

ETABLIERT

Reputation & Marke – Fokus:
Nachhaltigkeit und
Besucherlenkung

z.B. Kopenhagen · Stockholm ·
Tallinn

18,0 % der Passagierbesuche ·
Ø 87 USD

AUTHENTISCH

Entwicklungspotenzial,
Kostenvorteil, Raum für
Innovation

z.B. Wismar · Stralsund · Sassnitz

5,6 % der Passagierbesuche ·
Ø 86 USD

GATEWAY

Drehkreuz: Turnaround,
Anreise, maximale
Wertschöpfung je Anlauf

z.B. Kiel · Rostock-Warnemünde

60,6 % der Passagierbesuche
· Ø 165 USD

niedrig — Infrastrukturelle Entwicklung → hoch

Destinationsfaktor	Bedeutung
Zielmix: Highlights + Entdeckungen	● ● ●
Attraktivität des Ziels	● ● ●
Erreichbarkeit des Ziels	● ● ●
Hafenanbindung (Hub-Qualität)	● ● ●
Erlebnisqualität an Land	● ● ●
Sicherheitslage	● ● ●
Konnektivität/Zuverlässigkeit	● ● ●
Umweltmanagement vor Ort	● ● ●

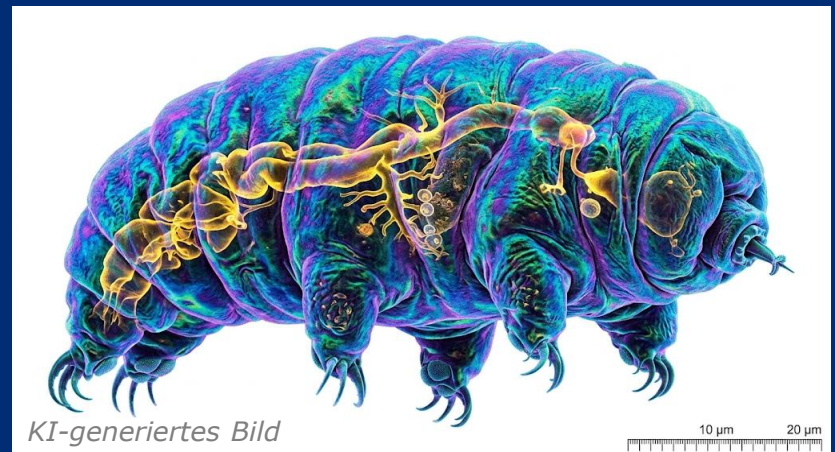
MV besetzt zwei Quadranten: Gateway (Rostock-Warnemünde) und Authentisch (Wismar, Stralsund, Sassnitz)... mit Perspektive Richtung „Etabliert“!



Resilienz wird zum
Erfolg, wenn sie mit einem
nachhaltigen
Geschäftsmodell
verknüpft ist!



KI-generiertes Bild

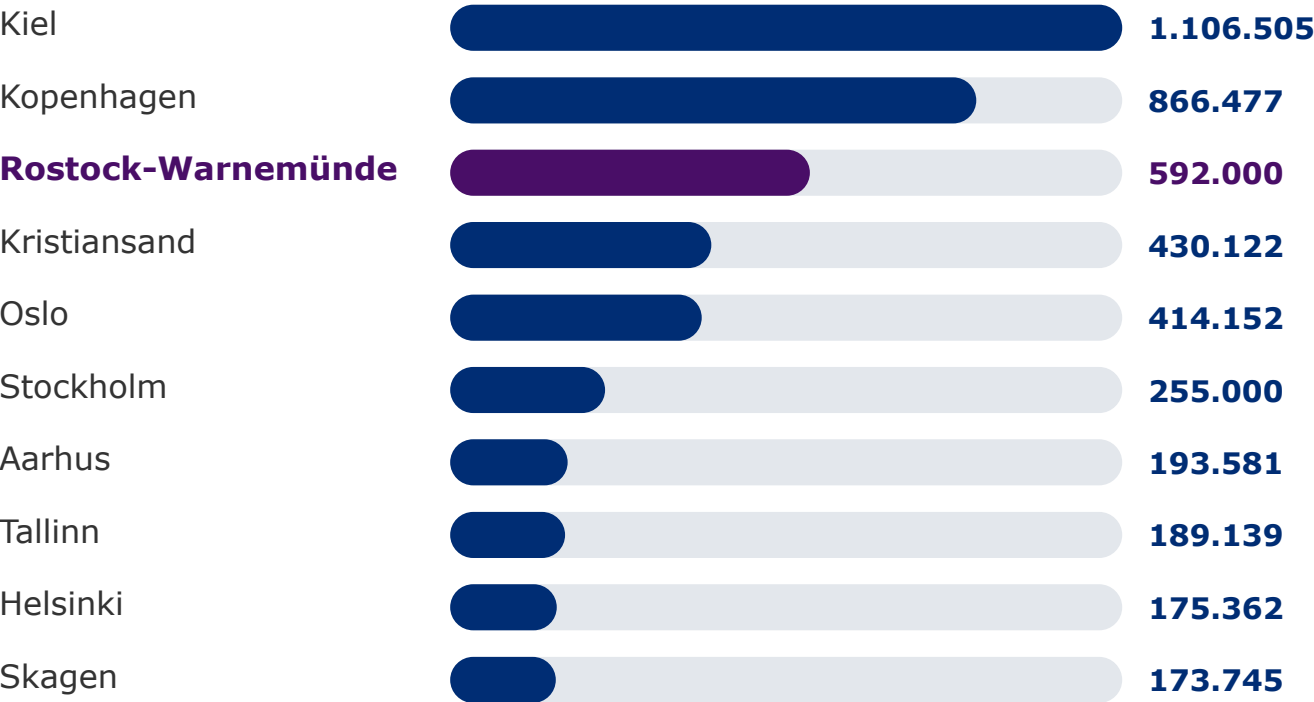


KI-generiertes Bild

Rostock im Ostseevergleich

Cruise Baltic 2025: 4,97 Mio. Gäste, 2.032 Anläufe, 455 Turnaround

Kreuzfahrtgäste 2025 – zehn größte Häfen im Cruise-Baltic-Netzwerk



Kiel führt trotz 188 Anläufen gegen 316 in Kopenhagen: 89 % seiner Anläufe sind Reisewechsel – und die zählen doppelt.

Cruise-Baltic-Häfen (31 Mitglieder plus Kiel und Malmö). Zählung nach Cruise-Europe-Definition: Reisewechsel doppelt, Transit einfach.

Rostock-Warnemünde Rang 3

592.000 Gäste 2025 (+11 %). Nur Kiel mit 1,11 Mio. und Kopenhagen mit 866.000 liegen davor.

66 %

der 165 Anläufe sind Turnaround – gegenüber 35 % in Kopenhagen und 14 % in Oslo.

109

Turnaround 2025 (2024: 95). Fast ein Viertel aller 455 Turnaround der Ostsee.

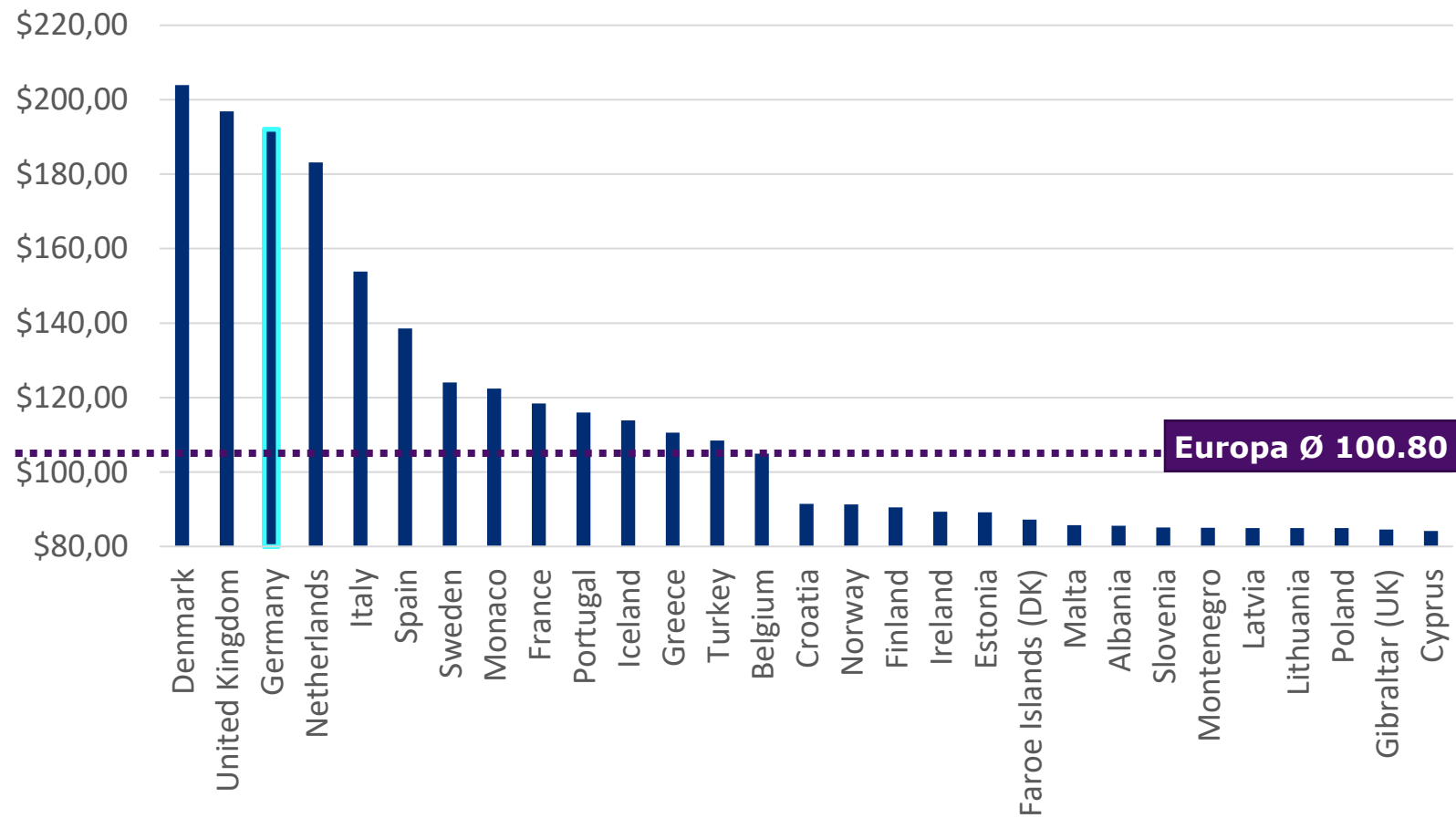
176 € an Land je Turnaround-Gast gegen 43 € im Transit
Rostocks Anteil ist der ertragsstarke.



EU Vergleich - Pax-ausgaben je Besuch

(Daten: 377 europäische Häfen, 2024)

Spend per Visit (USD)



169,50
Eur. Homeports
(21)

:

96,70
Eur. Ports of Call
(357)

USD je Besuch. Der Unterschied liegt nicht am Land, sondern am Anlauftyp.

200

USD je Passagierbesuch in Warnemünde (als Homeport, über dem deutschen Mittelwert).

Der Anlauftyp ist entscheidend!



Die Nachhaltigkeit eines Geschäftsmodells
beruht darauf, dass man die Kunden kennt
... und dass die Kunden einen kennen!



KI-generiertes Bild

Das Potenzial der KI

Gast-Journey und was die Studienlage je Station zeigt



KI wird Hafensache: Ohne Datenzugang und gemeinsame Standards optimiert die Reederei allein.



Wie sichtbar ist die Ostsee für die KI?

Eigene Erhebung: 137 Websites der Ostsee-Kreuzfahrt im GEO-Check

GEO-Reife: Ø 42 von 100 Punkten

Auffindbarkeit für KI-Agenten

9 %

Crawler-Zugang für KI-Bots

69 %

Strukturierte Daten (Schema.org)

30 %

Seitenklarheit & Metadaten

60 %

■ Zugang vorhanden ■ Strukturelle Lücke

1

Auffindbarkeit

9 % der erreichbaren Punkte – kaum jemand führt KI-Agenten

2

Struktur

56 Sites erreichen null Punkte bei strukturierten Daten

3

Blockaden

Reedereien und Häfen sperren KI-Crawler per robots.txt aus

4

MV im Bild

Rostock Port 32, Rostock Tourismus 38, Wismar 55, Kiel 58

**Was die KI nicht lesen kann, empfiehlt sie nicht.
Sichtbarkeit ist Infrastruktur!**

Was muss die Region tun?

Auf dem Weg zu einer „lernenden“ Kreuzfahrtregion

66 %

der Rostocker Anläufe
sind Turnaround

1. Positionieren

Der Reisewechsel ist Rostocks
Ertragshebel (und für 2026 erstmals
rückläufig (109 → 95)).

2.

Kreuzfahrttourismus Integrieren

Kreuzfahrt ins regionale
Tourismusportfolio einbetten;
Angebote, die den Aufenthalt
verlängern

3.

Mit Weitblick Investieren (Nachhaltigkeit)

Landstrom und Hinterland-
Infrastruktur ausbauen, lokale
Lieferketten einbinden

Tourismus- besteuerung

Daten?

Wettbewerb?

Steuerung?

Finanzierung?

Finanzierung?

5.

Tourismusaktivität Messen

KPIs für Ausgaben, Segmente,
Destinationstragfähigkeit,
Tourismusakzeptanz, e-
Sichtbarkeit erheben

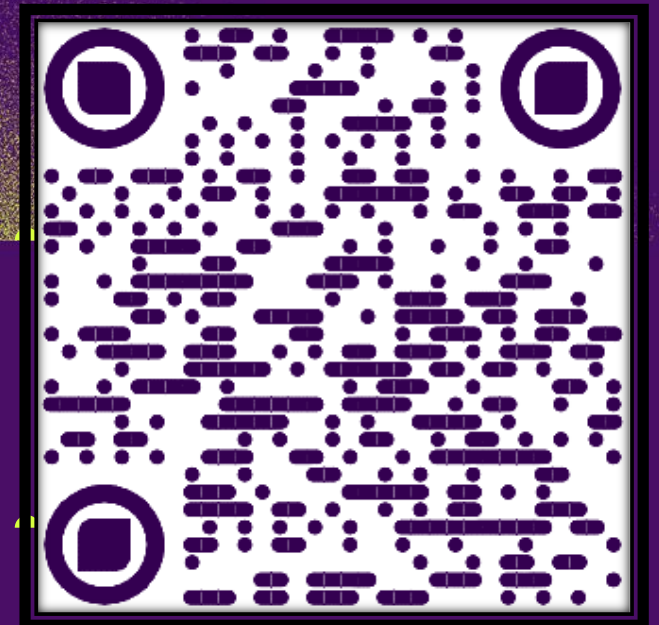
4.

Koordinieren

Regionale Foren /
Allianzen?
Kompetenzzentren?

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Meine Präsentationen können
hier heruntergeladen werden:





Prof. Dr. Dr. h.c. Alexis Papathanassis

Cruise Tourism Management · Hochschule Bremerhaven

T +49 471 4823-100

M +49 173 6132-565

E apapathanassis@hs-bremerhaven.de

W www.hs-bremerhaven.de

**Hochschule
Bremerhaven**

SCAN & CONNECT



TEDx Talk



Google Scholar



**ORCID / Web of
Science**



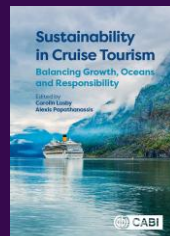
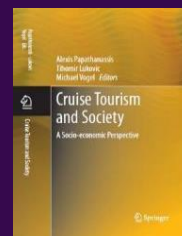
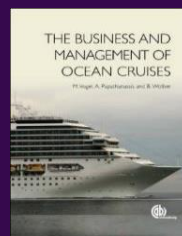
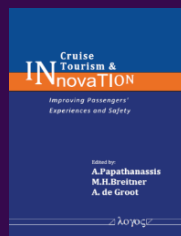
ResearchGate



LinkedIn



Facebook



Downloads & more:
papathanassis.com

Prof.Dr.Dr.hc Alexis Papathanassis

Cruise Tourism Management
Bremerhaven University of Applied Sciences

E: apapathanassis@hs-bremerhaven.de

T: +49 471 4823 100

M: +49 173 613 2565

QUELLEN- VERZEICHNIS

Quellenverzeichnis

Zitierte Quellen: Akademische Literatur

- Branco de Lima, D. M. F., & Campos Amorim, J. (2026). The tourist tax as an instrument of environmental sustainability in several European Union countries. *Revista Jurídica Portucalense*, 1(40), 350–379. [https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705\(40.1\)2026.ic-15](https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705(40.1)2026.ic-15)
- Calveras, A., & Sákovics, J. (2025). A tourist tax in a vertically-segmented destination with congestion effects. *SERIEs*. <https://doi.org/10.1007/s13209-025-00303-2>
- Cavallero, C., & Zagler, M. (2024). The beach: Tourism tax competition along the Italian coasts. *Journal of Economics*. <https://doi.org/10.1007/s00712-024-00890-x>
- Chen, K.-T., Jia, S., Wang, J., Yang, D., & Ding, Y. (2023). Dual-channel ticketing and pricing strategies in cruise revenue management. *Maritime Policy & Management*. <https://doi.org/10.1080/03088839.2023.2224376>
- Dimitrov, M., & Stankova, M. (2019). Enhancing the destination image through promoting popular river cruise destinations. *CBU International Conference Proceedings*. <https://doi.org/10.12955/cbup.v7.1340>
- Espinete-Rius, J. M., Fluvià-Font, M., Rigall-Torrent, R., & Oliveras-Corominas, A. (2018). Cruise tourism: A hedonic pricing approach. *European Journal of Management and Business Economics*, 27(1), 101–122. <https://doi.org/10.1108/EJMBE-11-2017-0053>
- Flodén, J., Zetterberg, L., Christodoulou, A., Parsmo, R., Fridell, E., Hansson, J., Rootzén, J., & Woxenius, J. (2024). Shipping in the EU emissions trading system: Implications for mitigation, costs and modal split. *Climate Policy*, 24(7), 969–987. <https://doi.org/10.1080/14693062.2024.2309167>
- Guo, W., Feng, L., Xie, X., & Yang, Z. (2024). Advancing river cruise product design: Insights from cross-quality elasticity of river cruises to ocean cruises. *Current Issues in Tourism*. 2568–2591. <https://doi.org/10.1080/13683500.2024.2393671>
- Kizielewicz, J., & Papathanassis, A. (2026). Advancing eco-friendly innovations in the cruise sector: A focus on sustainable maritime solutions. *Economics and Environment*, 97(2), Article 1260. <https://doi.org/10.34659/eis.2026.97.2.1260>
- Lau, Y., Yip, T., & Kanrak, M. (2022). Fundamental shifts of cruise shipping in the post-COVID-19 era. *Sustainability*, 14(22), 14990. <https://doi.org/10.3390/su142214990>
- Mak, J. (2008). Taxing cruise tourism: Alaska's head tax on cruise ship passengers. *Tourism Economics*, 14(3), 599–614. <https://doi.org/10.5367/000000008785633613>
- Orciuolo, P., Severini, D., & Bosich, D. (2025). Sailing toward energy efficiency by wearable AI for demand response in cruise ship passengers. *AEIT International Annual Conference*. <https://doi.org/10.23919/aeit67669.2025.11218126>
- Papathanassis, A. (2017). Over-tourism and anti-tourist sentiment: An exploratory analysis and discussion. *„Ovidius“ University Annals, Economic Sciences Series*, 17(2), 288–293.
- Papathanassis, A. (2023). A decade of 'blue tourism' sustainability research: Exploring the impact of cruise tourism on coastal areas. *Cambridge Prisms: Coastal Futures*, 1, e12. <https://doi.org/10.1017/cft.2023.2>
- Papathanassis, A., & Bundă, N. R. (2016). Action research for sustainable cruise tourism development: The Black Sea region case study. *Tourism in Marine Environments*, 11(2–3), 159–177. <https://doi.org/10.3727/154427315X14513374773562>
- Torbianelli, V. A. (2012). [Zur steuerbaren ökonomischen Verbindung zwischen Kreuzfahrtverkehr und Hafenstadt.]
- Uzun Kocamış, T., Uzut, İ., Özdemir Güzel, S., & Kazan, G. (2025). A comparative analysis of taxation systems in the top ten tourist destinations worldwide. *Journal of Business Administration and Social Studies*, 9, 0026. <https://doi.org/10.5152/JBASS>
- Vaca-Cabrero, J., González-Cancelas, N., Camarero-Orive, A., & Quijada-Alarcón, J. (2025). Bayesian networks applied to the maritime emissions trading system: A tool for decision-making in European ports. *Inventions*, 10(2), 28. <https://doi.org/10.3390/inventions10020028>
- Verma, R., Ekka, B., Kanekar, R., Chande, K., & Wong, L. S. (2025). Dynamic pricing algorithms: Impact of AI on revenue management and room rate optimization. *ASIANComNet 2025*. <https://doi.org/10.1109/ASIANComNet68615.2025.11579607>
- Voit, A.-K., & Rhoden, I. (2024). Environmental externalities in the tourism sector through COVID-19. *European Journal of Tourism Research*, 36, Article 3601. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v36i.2646>
- X. Wang and H. Zhang, "St-Dorl-Enabled Dynamic Recommendation for Tourism Systems," 2025 10th International Conference on Information Science, Computer Technology and Transportation (ISCTT), Nanchong, China, 2025, pp. 178-181, <https://doi.org/10.1109/ISCTT66403.2025.11137893>



Quellenverzeichnis

Zitierte Quellen: ‚Grey Literature‘

Industrie-Berichte, Statistik & Presse

- CLIA – Cruise Lines International Association. (2026). State of the Cruise Industry Report 2026. CLIA. <https://cruising.org/resources/state-cruise-industry-report-2026>
- CLIA Deutschland. (2026). [Marktdaten zum deutschen Kreuzfahrtmarkt]. CLIA Deutschland. <https://europe.cruising.org/>
- Cruise Baltic. (2025). Cruise Baltic Market Review 2025. Cruise Baltic. <https://www.cruisebaltic.com/modularpages/reports-and-other>
- Cruise Baltic. (2026). Cruise Baltic Market Review 2026. Cruise Baltic. <https://www.cruisebaltic.com/modularpages/reports-and-other>
- Cruise Market Watch. (2026). Cruise ports [...]. <https://cruisemarketwatch.com/cruise-ports/>
- Eurostat. (2024). Tourism statistics [Datensatz]. Europäische Kommission. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics
- NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa. (2019). [Studie zu Gäste- und Crew-Ausgaben in Rostock-Warnemünde, im Auftrag von Rostock Port]. NIT. <https://www.rostock-port.de/presse-news/presse/presse-detail/kreuzschiffahrt-als-wichtiger-wirtschaftsfaktor-in-rostock-und-mecklenburg-vorpommern>
- Passenger Port St. Petersburg „Marine Façade“. (2019). [Jährliche Passagierstatistik]. Passenger Port St. Petersburg. <https://www.portspb.ru/en/>
- Storting / Regierung Norwegen. (2025). Besøksbidrag [...]. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-96-l-20242025/id3096321/>
- UNESCO. (o. J.). Welterbeliste – u. a. Historische Altstädte Stralsund und Wismar. UNESCO World Heritage Centre. <https://whc.unesco.org/en/list/1067/>

Eigene Erhebung, Industrie-Berichte & Presse

- Papathanassis, A. (2026). AI-Readiness-Assessment der Ostsee-Kreuzfahrt – GEO-Audit von 137 Websites [unveröffentlichter Datensatz]. Hochschule Bremerhaven. Erhebung 12. Juli / 8.–9. August 2026 mit dem LightSite AI GEO Checker; 124 Domains bewertet, 12 reproduzierbare Abrufe fehlgeschlagen, 1 Dublette ausgeschlossen.
- Europäische Union. (2023). Richtlinie (EU) 2023/959 zur Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem (Geltung für Schiffe ab 5.000 BRZ seit 1. Januar 2024).
- Europäische Kommission. (2026). FuelEU Maritime – Verordnung (EU) 2023/1805, Art. 6: Emissionsfreiheit am Liegeplatz für Passagierschiffe ab 5.000 BRZ ab 1.1.2030 in AFIR-Häfen, ab 1.1.2035 in allen EU-Häfen mit Landstromkapazität; GHG-Intensität –2 % (2025) bis –80 % (2050), Well-to-Wake. Abgerufen am 11. August 2026 von https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en
- Europäische Kommission. (2026). Mitteilung zur verzögerten Übernahme der FuelEU-Verordnung in das EWR-Abkommen: norwegische und isländische Häfen gelten seit 1.1.2025 bis zur Übernahme als Drittstaatshäfen (Stand 18.12.2025).
- Transport & Environment. (2026). Cruise holidays taxed much less than hotels – study. <https://www.transportenvironment.org/articles/cruise-holidays-taxed-much-less-than-hotels-study>

