



Welt am Sonntag, 08.04.2018, Nr. 14, S. 76 / Ressort: REISE

Rubrik: Reise

Kurs auf Öko

Die Umweltbilanz der meisten Kreuzfahrtschiffe ist mies. Doch allmählich setzt in der Branche ein Umdenken ein

Von Harald Czycholl

An den Küsten von Nord- und Ostsee gibt es neben dem Wetter ein Thema, das in den örtlichen Tageszeitungen regelmäßig thematisiert wird: von Schiffen verursachte Umweltprobleme. Etwa der Ruß, der auf den Rostocker Wochenmarkt rieselt; die schwarzen Flocken, die auf den Café-Tischen in Lübeck-Travemünde landen; oder die Schutzmaßnahmen in der feinen Hamburger HafenCity, damit die Büroangestellten gefilterte Luft aus der Klimaanlage atmen können, wenn draußen am Kai wieder mal ein großes Kreuzfahrtschiff festmacht. "Dreckige Rußschleudern" - so titulieren denn auch Umweltschützer die großen Vergnügungsdampfer.

Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) setzte sich seinerzeit an die Spitze des Protests: 2011 vergab er seinen Negativ-Preis "Umwelt-Dinosaurier" öffentlichkeitswirksam an die Chefs von TUI Cruises und Aida Cruises. Außerdem rief die Umweltschutzorganisation das "NABU-Kreuzfahrt-Ranking" ins Leben, um die krassen Umweltsünder der Branche alljährlich zu brandmarken. Eine Kampagne, die ihre Wirkung nicht verfehlte. Mittlerweile hat in der Branche ein Umdenken eingesetzt. Die Reedereien rüsten ihre Flotten um, nehmen neue, sparsamere Schiffe in Dienst und haben sogar Umweltmanager an Bord, die sich etwa um das Abfallmanagement kümmern. Aber es bleibt noch einiges zu tun. Eine Ökobilanz in sieben Punkten.

Welcher Treibstoff kommt zum Einsatz?

So modern die Schiffe auch daherkommen, in ihrem Inneren tut bis heute in den allermeisten Fällen ein Uralt-Antrieb seinen Dienst: Sämtliche Reedereien nutzen das billige, aber hochgiftige Schweröl als Kraftstoff, ein Abfallprodukt, das bei der Herstellung von Benzin und Diesel aus Erdöl zurückbleibt. Krebsserregende Schwefelverbindungen und immense Feinstaubemissionen sind die Folge, denn Rußpartikelfilter sind auf den Ozeanriesen aus Platz- und Kostengründen bislang kaum im Einsatz. Nach Berechnungen der Umweltschutzorganisation NABU stößt ein Kreuzfahrtschiff auf einer einzigen Seereise so viele Schadstoffe aus wie fünf Millionen Autos auf einer vergleichbaren Strecke. Wobei Frachtschiffe die größeren Schmutzfinken auf den Weltmeeren sind, sie sind nämlich deutlich in der Überzahl. Kreuzfahrtschiffe machen nach Angaben des Deutschen Reiseverbandes nur etwa 0,6 Prozent der zivilen Schifffahrt aus. Aber sie haben eben auch eine Vorbildfunktion.

Was wird getan für mehr Sauberkeit der Schiffe?

TUI Cruises etwa setzt auf moderne Schiffe, zuletzt stach die neue "Mein Schiff 6" in See. Laut Unternehmensangaben verbraucht so ein Schiff der neuen Generation rund 30 Prozent weniger **Energie** und damit Treibstoff - es verfügt zudem über ein des Abgasnachbehandlungssystem, mit dessen Hilfe die Schwefelemissionen um 99 Prozent, die Stickoxidemissionen um 75 Prozent und der Rußpartikelaußstoß um 60 Prozent reduziert werden. "Wir haben uns bewusst dafür entschieden, das Abgasnachbehandlungssystem weltweit und zu jeder Zeit einzusetzen und nicht nur in den Sonderemissionsgebieten wie beispielsweise Nord- und Ostsee", sagt Wybcke Meier, CEO von TUI Cruises. Was sie nicht sagt: Giftiges Schweröl verbrennen ihre Schiffe trotzdem noch. "Die Umweltbilanz der Kreuzfahrtreeder ist insgesamt weiterhin schlecht", moniert NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. Wobei er das als Umwelt-Lobbyist natürlich auch sagen muss, wenn er vermeiden will, dass die Reeder sich auf ihren Lorbeeren ausruhen. Denn besser ist die Situation durch die neuen, sparsameren Schiffe in jedem Fall geworden. So stellen neben TUI Cruises und Aida Cruises auch Hapag Lloyd Cruises, Costa, MSC und Royal Caribbean neue, zugleich sparsamere Schiffe in Dienst.

Welche alternativen Kraftstoffe gibt es?

von Schweröl ist ab Herbst dieses Jahres in Sicht. Dann schickt Aida Cruises die ersten mit Flüssiggas (LNG) betriebenen Kreuzfahrtschiffe aufs Meer. Costa will wenig später ebenfalls LNG-betriebene Kreuzfahrtdampfer in Dienst stellen. LNG gilt als sauberster fossiler Treibstoff, weil bei seiner Verbrennung weder Schwefeldioxide noch Rußpartikel und Feinstaub entstehen und der Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 80 Prozent reduziert wird. Ganz problemlos ist jedoch auch LNG nicht, da bei der Förderung Umweltschäden entstehen können - Stichwort "Fracking". Zudem ist LNG noch längst nicht überall verfügbar, mit der Folge, dass Schiffe, die ausschließlich mit LNG fahren, in ihrem Bewegungsradius und in den befahrbaren Gebieten eingeschränkt sind. Experten sehen in LNG daher eher eine Übergangstechnologie, bis **erneuerbareEnergieformen** zum Einsatz kommen, beispielsweise Wasserstoff oder Methanol in Brennstoffzellen, elektrische **Energie** aus erneuerbaren Quellen oder auch umweltfreundliche **Energie** aus Technologien wie Power-to-Gas. Das ist aber noch Zukunftsmusik. Immerhin: Die ersten Hybrid- Kreuzfahrtschiffe sind bereits im Bau und sollen wohl 2019 in See stechen. In Auftrag gegeben

hat sie die norwegische Reederei Hurtigruten. Das erste Schiff besitzt zusätzlich zu seinen dieselektrischen Maschinen einen Elektromotor, der rein elektrische Fahrten bis zu 30 Minuten Dauer ermöglichen soll. Das zweite Schiff soll dank eines fortgeschritteneren Hybridmotors auch längere Strecken nur mit Elektroantrieb fahren können.

Wie gut ist das Abfallmanagement?

Es ist längst nicht nur die Abgas-Problematik, die Kreuzfahrtschiffen zu einer schlechten Ökobilanz verhilft. Bei mehreren Tausend Menschen an Bord fallen auch Unmengen an Abwasser an, die in der Vergangenheit bei manchen Anbietern ungefiltert ins Meer geleitet wurden. Neuere Kreuzfahrtschiffe verfügen aber mittlerweile über Kläranlagen mit geschlossenen Kreisläufen. Am Ende des Klärprozesses steht Wasser, das prinzipiell sogar Trinkwasserqualität aufweisen soll, in jedem Fall aber bedenkenlos im Meer entsorgt werden kann. Der Rest, ein komprimierter Klärschlamm, wird in den Häfen entsorgt. Fortschritte gibt es auch beim Abfallmanagement: Jede Reederei, die auf sich hält, hat mittlerweile Umweltbeauftragte im Offiziersrang an Bord. In deren Kompetenz fällt unter anderem die Überwachung der Mülltrennung und die sachgerechte Entsorgung des Abfalls an Land. Was dort damit geschieht, ist aber Sache der jeweiligen Hafengesellschaft. So kann es in Süditalien passieren, dass der Müll einfach auf illegalen Deponien landet.

Was geschieht mit Küchenabfällen?

Auf Kreuzfahrten gehört das Essen zum wichtigen Zeitvertreib, weshalb es an Bord diverse Restaurants, Bistros und Bars gibt. Doch wo jederzeit alles verfügbar ist, wird auch viel weggeworfen - all-inclusive bedeutet immer auch Verschwendung. Hinzu kommen die strengen Hygienevorschriften auf Kreuzfahrtschiffen, die eine Resteverwertung unmöglich machen. TUI Cruises hat im vergangenen Jahr in einem Pilotprojekt gemeinsam mit dem Verein "United against Waste" gemessen, wie viele Lebensmittelabfälle bei einer einwöchigen Kreuzfahrt mit 3500 Menschen an Bord in Küchen, Restaurants und Personalkantine anfallen: Es sind 16 Tonnen. Die Abfälle werden geschreddert und fern der Küsten im Meer entsorgt. Eine Praxis, die zwar legal ist, aber von Umweltschützern kritisiert wird. Die schiere Menge wirke wie Gift, heißt es beim NABU. Das Meer werde überdüngt, das Algenwachstum begünstigt.

Wie lassen sich die Abfälle reduzieren?

TUI Cruises verfolgt in seinem Pilotprojekt verschiedene Ansätze, um die Menge der an Bord anfallenden Lebensmittelabfälle zu reduzieren. So stehen an den Buffets nun kleinere Schalen, die je nach Bedarf öfter nachgefüllt werden. Außerdem werden die Passagiere für die Thematik sensibilisiert und darum gebeten, sich nicht mehr auf den Teller zu laden, als sie wirklich essen wollen. Ein erster Erfolg dieser Maßnahmen: Die Lebensmittelabfälle konnten um immerhin 20 Prozent gesenkt werden.

Was können die Passagiere tun?

Es sind einfache Dinge, denen jeder auch zu Hause nachkommen sollte, die zu mehr Nachhaltigkeit an Bord von Kreuzfahrtschiffen beitragen: den Müll trennen etwa, den Teller leer essen und bei Verlassen der Kabine das Licht ausschalten. Und dann können die Kunden natürlich noch ihre Marktmacht ausspielen und nur noch mit jenen Anbietern in See stechen, die sich der Nachhaltigkeit besonders stark verschrieben haben. Letzteres ist aber so eine Sache, denn wer eine Billig-Kreuzfahrt für 699 Euro bucht, muss zwangsläufig Abstriche bei Nachhaltigkeit und Umweltschutz machen. Denn die Maßnahmen, die Reedereien für mehr Nachhaltigkeit an Bord ergreifen, kosten Geld - und das müssen die Reedereien in Form höherer Preise wieder hereinholen. Längst nicht alle Kunden sind aber bereit oder in der Lage dazu, für mehr Umweltschutz auch mehr Geld auf den Tisch zu legen. Und so wird auf absehbare Zeit immer noch eine ganze Reihe an alten Kreuzfahrtdampfern mit schlechter Ökobilanz über die Weltmeere schippern.

Harald Czycholl





Quelle:	Welt am Sonntag, 08.04.2018, Nr. 14, S. 76
Ressort:	REISE
Rubrik:	Reise
Dokumentnummer:	156699322

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/WAMS_07fc464e2a54ca332a50c890081412f3dc17708d

Alle Rechte vorbehalten: (c) WeltN24 GmbH