

Quelle: Die Zeit

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

REISEN

Müll ahoi!

Kreuzfahrtschiffe gelten als Dreckschleudern. Nun wollen Reedereien ihr Image verbessern und entdecken den Umweltschutz

Georg Etscheit

In den Pool springen, durch Boutiquen bummeln, dann und wann einen Landausflug unternehmen und den Tag bei einem Cocktail an Deck beschließen: Kreuzfahrten sind der Inbegriff entspannten Reisens. Weltweit sind mehr als 500 dieser Schiffe mit fast einer halben Million Betten unterwegs, weitere sind geplant.

Erst in jüngerer Zeit wächst das Bewusstsein, dass diese Art des Reisens die Weltmeere massiv belastet. »Ökourlaub ist das ganz sicher nicht«, sagt Nadja Ziebarth, Meeresschutzreferentin des Bundes für Umwelt- und Naturschutz (BUND). Ein Passagier verbraucht am Tag fast 400 Liter Wasser und hinterlässt bis zu drei Kilo Abfall. Hinzu kommen der Klärschlamm aus der schiffseigenen Kläranlage, die Abgase der Müllverbrennung, mit Öl verseuchtes Wasser, das sich im Schiffsrumpf ansammelt, und vor allem die Emissionen der Motoren. Ein Kreuzfahrtschiff erzeuge pro Passagier und Kilometer mehr als dreimal so viel Kohlendioxid wie eine Boeing 747, sagt Ziebarth. Und weil sich das Problem mittlerweile auch unter den Gästen herumgesprochen hat, fürchten Reedereien um ihren Ruf.

So traf sich Anfang September in Hamburg die Branche zum global maritime environmental congress, dem ersten maritimen Umweltgipfel. »Wir machen uns heute viel mehr Gedanken über ökologische Fragen als noch vor ein paar Jahren«, sagt Jamie Sweeting,

Umweltbeauftragter von Royal Caribbean Cruises. »Das ist wichtig für unser Image.« Sein Konzern steht besonders im Fokus der Kritiker, schickt er doch Schiffe wie die Oasis of the Seas auf die Weltmeere: einen Gigapott, der bis zu 6300 Passagiere und fast 2200 Crewmitglieder beherbergt. Die Oasis ist eine Art schwimmendes Las Vegas, das so viel Energie wie eine Kleinstadt verbraucht und jede Menge Abfall und Abgase erzeugt. Sweeting betont die relativen Fortschritte: Das Abwasser werde, bevor man es ins Meer leite, gereinigt, »bis es klar ist wie aus einem Bergbach«. Man habe Solarzellen auf dem Dach angebracht, mit deren Energie die Schiffspromenade beleuchtet werde. Und der Kohlendioxidverbrauch pro Person und Kilometer liege »um 30 bis 40 Prozent niedriger als bei den Schiffen, die wir ein Dutzend Jahre früher gebaut haben«.

Man wolle den Kunden »ein einmaliges Urlaubserlebnis in einer gesunden Umwelt bieten«, sagt auch Hansjörg Kunze, Sprecher von Aida Cruises, einer deutschen Gesellschaft der amerikanischen Carnival Group, der weltweit größten Kreuzfahrtreederei. Die Aida-Flotte durchpflügt derzeit mit sieben Schiffen die Meere, ein achtetes liegt auf Reede. In seinem Nachhaltigkeitsbericht zählt Aida Cruises minutiös auf, was der Konzern für die Umwelt tut. So wird der Schiffsrumpf mit Silikon angestrichen, was den Widerstand verringern und den

Treibstoffverbrauch senken soll. Es werden neueste Schiffsmotoren verwandt: »Bei uns sieht man aus den Schornsteinen nur weißen Rauch aufsteigen«, sagt Kunze. Klimaanlage und Beleuchtung regeln sich automatisch herunter, sobald ein Passagier seine Kabine verlässt. Der Müll wird sorgsam getrennt. Außerdem würden bei Aida Cruises alle Grenzwerte eingehalten, sagt Kunze. »Auf hoher See unterschreiten wir sogar die gesetzlichen Vorgaben.«

Letzteres allerdings ist kein Kunststück. Denn außerhalb der Küstengewässer gibt es nur wenige Auflagen. Nach dem internationalen Marpol-Abkommen zum Schutz der Meeresumwelt kann etwa Schiffsmüll mit Ausnahme von Kunststoff in vielen Gebieten ins Meer gekippt werden - ein empfindlicher Eingriff ins Ökosystem, den Aida Cruises vermeidet. »Bei uns geht nichts über Bord«, sagt Kunze. Auch Max Johns vom Verband Deutscher Reeder betont, dass die Zeiten, in denen Abwasser einfach so ins Meer geleitet wurde, »komplett vorbei« seien. Aber letztlich entscheiden die Betreiber selbst, wie wichtig ihnen die Umwelt ist, die Standards sind uneinheitlich.

Das wohl drängendste Problem ist, dass Schiffsmotoren bis heute mit Schweröl betrieben werden, einem Abfallprodukt der Ölindustrie. An Land müsste es als Sondermüll entsorgt werden, auf dem Wasser darf es einfach verfeuert werden. Dabei entsteht Ruß, der nach

**Quelle: Die Zeit**

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

Studien viele Menschen in den Küstenregionen krank macht, zudem enthält Schweröl extrem viel Schwefel. Die meisten Pötte ließen sich auch mit normalem Schiffsdiesel betreiben, der weit weniger schwefelbelastet ist, aber das haben die Reeder bislang eher vermieden - Schweröl ist billiger.

Nun könnte eine Änderung des Marpol-Abkommens sie zum

Umdenken zwingen: Der zulässige Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff soll weltweit von heute 4,5 Prozent bis 2020 auf 0,5 Prozent abgesenkt werden. Für Seeschiffe, die in der EU anlegen, gilt seit Jahresbeginn eine Grenze von 0,1 Prozent. In der Nord- und Ostsee beträgt der Grenzwert 1,0 Prozent, soll bis 2015 aber ebenfalls auf 0,1 Prozent sinken. »Ich bin überrascht, dass so etwas international durchzusetzen

war«, sagt Katharina Koppe vom Umweltbundesamt. Allerdings sind auch hier die Fortschritte relativ. Denn an Land liegt der erlaubte Schwefelgehalt bei 0,001 Prozent. Um von einer »grünen Revolution« in der Schifffahrt zu sprechen, ist es für Nadja Ziebarth vom BUND noch viel zu früh.