



ITB Berlin
Spezial-Pressedienst
04 / 2010

*ITB Berlin 2010
vom 10. bis 14. März*

Meeresschutz und Kreuzfahrttourismus

Autor: Günter Ermlich

Nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr geht der ITB CSR Day auf dem ITB Berlin Kongress 2010 am 11. März in die zweite Runde. Denn Corporate Social Responsibility (CSR), die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen, spielt auch im Tourismus eine immer größere Rolle. In gleich zwei Veranstaltungen widmet sich der CSR Day dem Thema Meer: Fabien Cousteau gibt in einer Keynote tiefe Einblicke in die Unterwasserwelten, anschließend diskutiert eine Expertenrunde die brisante Frage: „Boommarkt Kreuzfahrten: Wachstum auf Kosten der Umwelt?“

1. Der Meeresschützer:

Sein Name steht für Meer: Fabien Cousteau ist ein charismatischer Tausendsassa – unter wie über Wasser. Er ist Meeresforscher, Umweltaktivist, Abenteurer, Hai- Versteher, Projektmanager, Dokumentarfilmer. Kein Wunder, bei der Familie: sein Großvater ist der legendäre Jacques Cousteau, sein Vater der berühmte Jean-Michel Cousteau. In dritter Generation engagiert sich nun auch der 43jährige Fabien für den Schutz der Meere. Schon mit vier Jahren begann er zu tauchen, mit sieben begleitete er Großvater und Vater zum ersten Mal auf eine Expedition (nach Papua Neuguinea), ab dem 12. Lebensjahr war er in den Schulferien immer Crew-Mitglied auf den Schiffen Calypso und Alcyone des Großvaters. Die Neugier für die Geheimnisse der Ozeane wurde ihm in die Wiege gelegt: „Allons voir!“ „Let’s go see!“ lautete das Mantra seines Großvaters. Von klein auf wollte auch Fabien wissen: „Was liegt hinter der nächsten Koralle?“

Mit sieben Jahren sah Fabien im Kino eines Kreuzfahrtschiffs Spielbergs Horrorfilm „Jaws“ („Der weiße Hai“). Eher verblüfft denn verängstigt kam er aus dem Film heraus und ist seitdem „von Haien fasziniert“. Um Haie schützen zu können, wollte der Meeresforscher ihr Verhalten beobachten und verstehen lernen. Im Jahr 2005 ließ Cousteau ein Hai-U-Boot konstruieren, das geräuschlos und blasenfrei durch das Wasser gleitet. Denn er wollte Teil des Lebensraums der Tiere werden und sich als „Hai unter Haien“ bewegen. Der Abenteurer legte sich in den Techno-Hai, steuerte das Gefährt und verarbeitete seine Begegnungen mit dem größten Raubtier zu einem großartigen Dokumentarfilm. „Das war ziemlich riskant, ein logistischer Albtraum“, sagt Cousteau heute zu seiner abenteuerlichen Mission. In der Köpfen der Menschen spuke der Hai als Dämon herum, in jeder Sprache sei Hai das gefürchtetste Wort. Dabei sei doch der Mensch der wahre Killer: „Jedes Jahr werden 80 bis 200 Millionen Haie abgeschlachtet, nur um aus ihren Flossen Suppe zu bereiten.“ Die Nachfrage wäre wohl kaum so groß, mutmaßt Cousteau, wenn die Konsumenten wüssten, dass die geschmacklosen Flossen voller Arsen und Quecksilber sind.

Mit wenigen Zahlen belegt Fabien Cousteau die einzigartige Bedeutung der Meere. Die Erde sollte besser „Planet Ozean“ heißen, denn die Ozeane bedecken 71 Prozent der Erde. Die tiefsten Stellen der Ozeane wie Marinas Trench im westlichen Pazifik (11.000 Meter) überbieten die höchsten Himalaya-Berge (Mount Everest, knapp 8.848 Meter). Wasser – das „kostbarste Element der Erde“ und „wichtiger als Öl“ – macht über 99 Prozent des Lebensraums auf der Erde aus. 97 Prozent aller Arten leben hier, vom einzelligen Zooplankton bis zum gigantischen Blauwal. Doch nicht nur wegen der Artenvielfalt, sondern auch wegen der Gold-Vorkommen ist der „blaue Planet“ eine große Schatzkammer. Alle Ozeane enthalten laut Cousteau so viel Gold, „dass für jeden Mann, jede Frau und jedes Kind vier Kilo vorhanden sind.“

Mare incognita. Die Unterwasserwelt ist fast unentdeckt, nur fünf Prozent der Ozeane sind entdeckt – trotz der zahlreichen Expeditionen der Cousteau-Meeresdynastie. „Alle maritimen Schutzgebiete zusammen umfassen gerade einmal ein Prozent aller Ozeane“, erklärt Fabien Cousteau bedauernd; Wissenschaftler fordern, dass fünf bis 10 Prozent

geschützt werden müssten. Bereits unter Schutz gestellt wurde das Archipel der nordwestlichen Hawaii- Inseln: das Papahānaumokuākea Marine National Monument der USA umfasst Atolle, Korallenriffe und Meeresgebiete im Pazifik und ist mit 362.000 Quadratkilometern – das entspricht der Fläche Deutschlands – das größte Meeresschutzgebiet der Erde. In Vorträgen benennt Fabien Cousteau immer wieder die zahlreichen Gefahren für die Meeresökosysteme: die Korallenvorkommen sind, unter anderem durch den globalen Klimawandel, bereits um 40 Prozent geschrumpft; die weltweiten Fischbestände haben sich durch Überfischung halbiert; gigantische Müllstrudel, flottierende Teppiche von Zivilisationsmüll wie der so genannte Pacific Garbage Patch von der Größe Kanadas, bedrohen massiv die Meeresflora und -fauna.

Belugawale und Killerwale waren die maritimen Protagonisten der beiden letzten Dokumentarfilme, die Fabien mit seinem Vater Jean-Michel und seiner Schwester Celine für die TV-Serie „Ocean Adventures“ drehte. „Klimawandel und schrumpfendes Arktis-Eis ändern die Migration der Belugawale, Schadstoffe und schwindende Nahrungsquellen bedrohen die Killerwale. Wenn die Tiere sterben, wer kommt dann wohl als nächster dran?“ Doch für den engagierten Meeresforscher stirbt die Hoffnung nicht so schnell. Gerne zitiert Fabien seinen Großvater, der immer sagte: „Die Menschen schützen, was sie lieben. Und was kann man mehr lieben als einen gesunden blauen Planeten?“

II: Kreuzfahrten und Umweltschutz:

Von wegen Flaute. Die Kreuzfahrtbranche trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise und boomt ungebremst. Zwar ist sie nach wie vor ein Nischenprodukt, wächst aber schneller als jedes andere Marktsegment im weltweiten Tourismus. Der Cruise Lines International Association (CLIA), dem Dachverband der Kreuzfahrtreederei, zufolge ist die Zahl der Passagiere seit dem Jahr 2000 weltweit um 80 Prozent gestiegen; im vergangenen Jahr machten insgesamt 13,4 Millionen Gäste eine Traumschiff-Reise. Auch deutsche Urlauber stechen zunehmend in See, nach der Kreuzfahrtenmarktstudie des Deutschen Reise Verbands gingen 2009 erstmals mehr als eine Million Deutsche an Bord. Und die weiteren Aussichten? Sie scheinen rosig. „Der deutsche Markt hat ein Potenzial von über drei Millionen Passagieren“, prognostiziert Falk-Hartwig Rost, Deutschlandchef der italienischen Reederei MSC, jüngst in der *ZEIT*. Auch Pier Luigi Foschi, Chairman und CEO von Costa Crociere, Europas größter Kreuzfahrtreederei, sieht einen großen Nachholbedarf für den europäischen Markt: „Wir haben eine Marktdurchdringung von einem Prozent“ während in den USA „3 von 100 Urlaubern eine Kreuzfahrt buchen.“ (*fvw International*)

Nach wie vor ist die Karibik, „die Badewanne der Amerikaner“, mit einem Marktanteil von etwa 70 Prozent die Hauptdestination der Kreuzfahrtanbieter. Da aber das Karibik-Geschäft derzeit dümpelt, nehmen US-Reedereien mit ihren Traumschiffen zunehmend Kurs auf europäische Ziele wie das Mittelmeer und die Ostsee. Neue Megaliner, die eine Größe von über 100.000 Tonnen und Platz für 3.000 oder 4.000 Passagiere haben, beschleunigen den Boom. Die Oasis of the Seas der Reederei Royal Caribbean International, die im Dezember 2009 in See stach und 5.400 Gäste aufnehmen kann, ist zurzeit der weltgrößte Ozeanriese. Das Wachstum scheint keine Grenzen zu kennen: Allein in diesem Jahr kommen laut der *ZEIT* ein Dutzend neuer schwimmende Hotels mit 27.000 Betten zur Auslieferung.

Der internationale Seeverkehr wird von der Fracht und Containerschiffahrt beherrscht, Kreuzfahrtschiffe machen nur einen Bruchteil der Gesamtflotte aus. Kreuzfahrtschiffe haben ein sauberes Image: Blütendweiße Traumschiffe schippern über marineblaue

Ozeane. Doch die Reputation trägt: auch die Schifffahrt, bei der öffentlichen Diskussion um Umweltbelastung und Klimawandel weitgehend ausgeklammert, stinkt zum Himmel und verschmutzt die Meere. Kritiker sprechen gar von „Dreckschleudern“ und „schwimmenden Sondermüllverbrennungsanlagen“, „ökologischen Monstern“ und „Klimasündern“, die einen „deutlich sichtbaren ökologischen Fußabdruck“ hinterlassen (NABU - Naturschutzbund Deutschland). Viele Schiffe fahren mit billigem Schweröl, bei dessen Verbrennung gefährliche Schadstoffe wie Schwefel- und Stickoxide sowie Rußpartikel emittiert werden. Besonders die Belastung mit Partikeln, die nicht durch Grenzwerte reguliert ist, gilt als klima- und gesundheitsschädlich: Wissenschaftler errechneten, dass ein Kreuzer wie die Queen Mary 2 so viel Feinstaub produziert wie rund 50.000 Autos bei Tempo 130.

Für Lars Mönch, Fachgebietsleiter für Schadstoffminderung beim Umweltbundesamt (UBA), zählt aber auch die Belastung mit Schwefeloxiden und Stickoxiden. Ab diesem Jahr darf in europäischen Häfen der Schwefelgehalt von Schweröl nur noch 0,1 Prozent betragen. Trotzdem ist damit Mönch zufolge „der Schwefelgrenzwert für Schiffskraftstoffe immer noch 100fach höher als der für Kraftstoff im Straßenverkehr.“ Und bei den Stickoxiden gilt ab 2011 ein von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO festgesetzter internationaler Grenzwert, „der in etwa dem aus dem Straßenverkehr Anfang der 90er Jahre entspricht.“

Und wie sieht die Bilanz in punkto Treibhausgas aus? Nach übereinstimmenden Studien steuert die Seeschifffahrt 2,7 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen bei – das liegt ungefähr in der Größenordnung des viel gescholtenen Flugverkehrs. Wissenschaftler sagen voraus, dass der CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent steigen wird. Daher plant die Europäische Union, den Emissionshandel nicht nur auf die Luftfahrt, sondern auch auf den Schiffsverkehr anzuwenden.

Doch es gibt eine Reihe von Möglichkeiten, die Umweltbelastung durch Schiffe zu reduzieren und ökologisch Land zu sehen. Einige Beispiele:

- der Umstieg vom Schweröl auf das umweltfreundlichere Dieselöl: Das würde wegen möglicher Wettbewerbsverzerrungen und hoher Investitionskosten aber mindestens zehn Jahre dauern, erklärt Lars Mönch vom UBA.
- die Landstromversorgung: Kreuzfahrt-Giganten, die soviel Elektrizität wie eine Kleinstadt verbrauchen, könnten im Hafen ihre Motoren abschalten und sauberen Strom durch die „Steckdose“ an Land beziehen. Bisher verfügt in Deutschland aber nur der Lübecker Hafen über eine Landstromanlage.
- die sachgemäße Entsorgung der Schiffsabwässer: entweder durch gute Klärtechnik an Bord oder durch Anbindung an Kläranlagen in Häfen.

Für Jochen Lamp, Leiter des Ostseebüros der WWF-Umweltstiftung ist die Nährstoffbelastung und damit die Bildung von Algenteppichen und sauerstoffarmen Todeszonen das Hauptproblem der Ostsee. „In der Vergangenheit gelangten jedes Jahr bis zu 100 Millionen Klospülungen sowie große Mengen Schmutzwasser von Kreuzfahrt- und Fährschiffen in die Ostsee.“ Das sind laut Lamp zwar nur 0,4 Prozent der Gesamteinleitungen – im Vergleich zu den Nährstoffeinträgen aus Landwirtschaft und Flüssen also „kleine Fische“. Trotzdem wandte sich der WWF mit einer Initiative direkt an die Kreuzfahrtindustrie. Und hatte Erfolg: „Cruise companies have voluntarily agreed to discharge sewage ashore at Baltic ports with adequate reception facilities and to actively work with all stakeholders to ensure that such facilities are put in place in the shortest possible time“ erklärt Pier Luigi Foschi vom Exekutivkomitee des European Cruise Council (EEC). Nach der Selbstverpflichtung der Reedereien in Sachen

Abwasserentsorgung sind für Jochen Lamp vom WWF jetzt die Hafenbetreiber am Zug, um – wie in Helsinki oder Stockholm vorexerziert – ihre Häfen an die Kläranlagen anzubinden.

Macht die Kreuzfahrtbranche die „Öko-Leinen los“, wie die *fvw International* titelte? Tut sie genug, um CSR-konform zu werden? Wie steht es um das „Clean Business“? Die Mitgliedsunternehmen des European Cruise Council, des Lobbyverbands der europäischen Reedereien, haben sich laut Luigi Foschi dazu verpflichtet, die Umwelt zu schützen und die ökologischen Auswirkungen ihrer wirtschaftlichen Aktivitäten zu evaluieren – einschließlich der Auswirkungen auf die besuchten Destinationen. „The cruise industry is engaged at European and international level in the key areas of climate change, air emissions and discharge of waste among others.“ Doch nicht alle Kreuzfahrtschiff-Reedereien machen klar Schiff und nehmen ihre Umweltverantwortung gleichermaßen Ernst. Einige verweisen gebetsmühlenartig auf fehlende internationale Umweltstandards und hohe Investitionskosten bei der Umrüstung der Schiffe auf moderne Umwelttechnologie. Dagegen positioniert sich Europas größter Kreuzfahrtreeder, die italienische Costa Crociere, ganz bewußt als Vorschiffer, als „Europas erste grüne Flotte“: mit Umweltprogrammen, durch die ökologische Verträglichkeit der Schiffe (Abfalltrennung, Senkung des Energieverbrauchs) und mit einem Schutzprogramm für die Meere in Kooperation mit dem WWF.

Auch die Schiffbauindustrie steht angesichts der Debatte um Ressourcenverbrauch und Verminderung von Emissionen auf dem ökologischen Prüfstand. Rüdiger Pallentin, Geschäftsführer der Lloyd-Werft in Bremerhaven, hat festgestellt, dass seine Kunden, die Reedereien, zunehmend umweltfreundliche und energieeffiziente Schiffe in Auftrag geben. „Ein Hybridschiff zu entwickeln, das mit Segeln und Gas, mit zero emission durch die Weltmeere fährt“, ist für Rüdiger Pallentin noch Zukunftsmusik. Aber es gebe bereits erste Ansätze, Projekte im Frühstadium. „Für Reedereien und Werften ist es doch eine schöne technische Herausforderung, sich mit Ingenieurstätigkeit beim Bau umweltfreundlicher Schiffe einzubringen.“

Klima ahoi?! Die Kreuzfahrtbranche ist nicht nur „Mittäter“, sondern auch „Opfer“ des Klimawandels. Denn einige Destinationen, die Kreuzfahrtschiffe ansteuern, sind vom Klimawandel akut gefährdet. Wie zum Beispiel die Arktis, wo die Folgen des Klimawandels – die extreme Temperaturerwärmung führt zu einem drastischen Rückgang des Meereises – besonders deutlich zu beobachten sind. Der Kreuzfahrttourismus in die Polarregion wächst stetig, jedes Schiff, das in der Arktis aufkreuzt, trägt zu einem Anstieg der klimaschädlichen Emissionen in dem fragilen Ökosystem bei.

Anders Levermann vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) wird das Impulsreferat mit dem Thema „Meeresspiegel, Versauerung und tropische Stürme – sichere Folgen und Risiken des Klimawandels“ halten. Der Klimawissenschaftler spricht Klartext: „Der Mensch verändert bereits heute das Klima nachhaltig. Der Erhalt von Reisezielen in einem sich verändernden Klima erfordert lokale Anpassungsmaßnahmen wie zum Beispiel die Erhöhung von Deichen und die Befestigung von Hafenanlagen. Die Klimaforschung kann die Grundlage für diese lokale Anpassungsstrategien liefern.“ Das Warnung von Anders Levermann ist unmissverständlich: „Bleiben wir aber auf dem eingeschlagenen Weg, wird der durch Menschen verursachte Klimawandel zu dem zentralen Problem für den Tourismus werden.“