



Dinosaurier des Jahres 2011

In Sachen Umweltschutz auf dem falschen Dampfer: Michael Thamm, Präsident AIDA, und Richard J. Vogel, Vorsitzender TUI Cruises, erhalten den „Dinosaurier des Jahres 2011“ – Deutschlands peinlichsten Umweltpreis – für den hemmungslosen Einsatz von giftigem Schweröl in der Kreuzschiffahrt, die Luftverpestung in Häfen sowie auf hoher See und ihren bedrohlichen Beitrag zum Klimawandel.

Luftverschmutzung durch Kreuzfahrtschiffe

Durch verbesserte Kraftstoff- und Abgasstandards ist es an Land gelungen, den Ausstoß an gesundheits- und umweltschädlichen Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln deutlich zu senken. Diesel-PKW und -LKW sind weitgehend mit entsprechender Abgastechnik ausgestattet bzw. werden es ab 2014 dank strengerer Abgasnorm sein. Diesellokomotiven und Baumaschinen werden zunehmend mit Abgasnachbehandlungssystemen ausgeliefert. Selbst Binnen- und Flusskreuzfahrtschiffe erhalten Rußpartikelfilter. Im PKW-Diesel darf schon lange kein Blei mehr enthalten sein, ein maximaler Schwefelgehalt von 0.001 Prozent ist vorgeschrieben.

Doch was an Land und in der Binnenschiffahrt längst reguliert ist, gilt nicht auf hoher See. Dort ist beispielsweise ein Schwefelgrenzwert von 3,5%¹ erlaubt, das ist ungefähr 3000mal so viel wie der zulässige Höchstwert für Schwefel in PKW-Diesel.² So werden auf See tag-

täglich Unmengen giftigen Schweröls verbrannt: Dabei stehen die Luxusliner von AIDA und TUI Cruises stellvertretend für eine ganze Industrie, namentlich die der Reedereien, die seit Jahrzehnten mit einem Verschmutzungsprivileg ausgestattet sind, ohne dafür bezahlen zu müssen. Umweltvorgaben haben sich bisher nur schwerfällig entwickelt – nicht zuletzt wegen des immensen Widerstands der Schifffahrtsbranche. Noch mindestens bis ins Jahr 2020 dürfen Schiffe auf hoher See ungeniert und auch noch ganz legal Schweröl, so genanntes Rückstandsöl, verbrennen. Dieses Abfallprodukt der Ölindustrie ist extrem umwelt- und gesundheitsschädlich und müsste an Land als Sondermüll entsorgt werden. Rußpartikelfilter wie es sie für Diesel-PKW oder -LKW gibt, sucht man bei (Kreuzfahrt-)Schiffen vergebens, obwohl sie bereits für Neubauten und Nachrüstungen zur Verfügung stünden und die schädlichen Rußpartikelemissionen um bis zu 90 Prozent verringern könnten. Und so stoßen auch Kreuzfahrtschiffe – die ganz besonders mit ihrem sauberen Image um Kunden werben – weiterhin enorme Mengen an schädlichen Schwefel-, Stickoxid- und Rußemissionen aus.

Nach außen zeigen sich die Traumschiffe gern von ihrer strahlend weißen Seite. Doch hinter den Kulissen stinkt es im wahrsten Sinne des Wortes gewaltig. Ein einziger Ozeanriese stößt auf einer Kreuzfahrt so viele Schadstoffe aus wie 5 Millionen PKW auf der gleichen

¹ Bis zum 31.12.2011 darf der Treibstoff noch 4,5 Prozent Schwefel enthalten, ab dem 1.1.2012 3,5 Prozent

² In den Emissionskontrollgebieten (ECAs) der Nord- und Ostsee sowie in allen europäischen Häfen ist es bereits vorgeschrieben, Treibstoff mit einem niedrigeren Schwefelgehalt einzusetzen (0,1 Prozent bzw. 1,0 Prozent)

Strecke. Allein die Flotte der deutschen Reederei AIDA verursacht – gleiche Kilometerleistung vorausgesetzt – mit ihren acht Schiffen umgerechnet so viele Luftschadstoffe wie 40 Millionen Autos. Das entspricht in etwa den Schadstoffemissionen aller deutschen PKW!



AIDA-Schiff in norwegischem Fjord

Dabei haben Kreuzfahrtreedereien eine besondere Verantwortung gegenüber der Umwelt und ihren Gästen. Doch die Deutsche Lungenstiftung warnte im vergangenen Jahr vor den gesundheitsgefährdenden Schiffsabgasen und riet Passagieren mit Atemwegproblemen, einen großen Bogen um die Schiffsschornsteine an Deck zu machen, da diese Atemwegserkrankungen noch verschlimmern können. Laut einer Studie des dänischen Center for Energy, Environment and Health (CEEH) sind giftige und Krebs erregende Schiffsemissionen für bis zu 50.000 vorzeitige Todesfälle allein in Europa verantwortlich. Doch nicht nur die menschliche Gesundheit leidet unter den rücksichtslosen Geschäften der Reedereien, auch der Einfluss der dreckigen Abgase auf die Umwelt ist verheerend: Der Klimawandel wird verstärkt, da die schwarzen Rußpartikel aus den Schornsteinen bis in die Arktis geweht werden und sich dort auf dem Eis ablagern. Die dunklen Eisflächen schmelzen durch die Sonneneinstrahlung deutlich schneller. Auch die Versauerung von Böden und die Überdüngung des Meeres durch Schwefel- und Stickoxide wirken sich negativ auf Ökosysteme aus.

So stellt die Schifffahrt eine immer noch wachsende Quelle von Luftschadstoffen in Europa dar. Wenn keine weiteren Maßnahmen, wie die Umstellung auf schwefelärmeren Schiffsdiesel mit 0,5 Prozent Schwefel und der Einbau von Partikelfiltern und Katalysatoren, ergriffen werden, wird im Jahr 2020 die seeseitige Be-

lastung an Schwefelemissionen die landseitige übersteigen. Die Schifffahrt würde dann große Erfolge, die an Land bei PKW, LKW und Lokomotiven bereits erzielt worden sind, wieder zunichtemachen.

Warum AIDA und TUI Cruises?

Die Umweltperformance der Kreuzfahrtindustrie ist leider durchweg Dino-preiswürdig. Alle Kreuzfahrtreedereien fahren mit Schweröl, wo es noch erlaubt ist, und stoßen dadurch gewaltige Mengen an Luftschadstoffen aus. Die beiden Unternehmen AIDA und TUI Cruises sind die besonders auffälligen Stellvertreter für die gesamte Reedereibranche. Drei wesentliche Gründe gaben den Ausschlag dafür, sie bzw. ihren Präsidenten/Vorsitzenden mit dem „Dino“ auszuzeichnen:

1. **Expansionsstrategie:** Durch intensives Marketing und aufwendige Gestaltung der Schiffe haben sich AIDA und TUI Cruises schnell einen Platz im Tourismussektor und in der öffentlichen Wahrnehmung erkämpft. AIDA ist mit über einer halben Million Passagieren Marktführer in Deutschland. Ein verstärktes Angebot mit neuen Schiffen und eine aggressive Preisgestaltung ließen einen ganz neuen Markt für „Spaßurlaub“ entstehen – und der Markt wächst weiter. Man könnte AIDA und TUI Cruises auch als „Billig-Flieger auf dem Wasser“ bezeichnen, die immer mehr Kunden anziehen und damit immer mehr schädliche Emissionen verursachen.

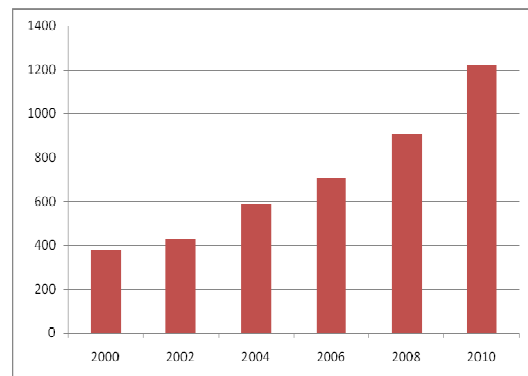


Abb. 1: Passagierwachstum auf dem deutschen Kreuzfahrtmarkt in Tausend

2. **Neubauten:** Seit 2002 wurde bei AIDA fast jedes Jahr ein neues Schiff in Betrieb genommen. In den nächsten fünf Jahren sollen weitere vier Schiffe folgen. Die Flotte von TUI Cruises ist mit zwei Schiffen und einem geplanten Neubau deutlich kleiner, aber das Unternehmen ist im Markt ähnlich positioniert. Mit den Neubauten wachsen nicht nur die Umweltauswirkungen der jeweiligen Reedereien. Es ergibt sich damit auch – leichter als bei Schiffsrenovierungen – die Möglichkeit und die Verantwortung, Abgastechiken wie Partikelfilter einzubauen, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen. Doch bisher haben weder AIDA noch TUI Cruises Handlungsbereitschaft signalisiert.
3. **Bedeutende Gesellschafter im Hintergrund:** Sowohl AIDA als auch TUI Cruises gehören zu global agierenden Kreuzfahrt- bzw. Tourismuskonzernen. AIDA gehört zur Carnival Corporation, dem größten Kreuzfahrtunternehmen der Welt, das weltweit 100 Schiffe betreibt. TUI Cruises wiederum ist ein Joint Venture der deutschen TUI AG und der Royal Caribbean Cruises Ltd., der zweitgrößten Kreuzfahrtgesellschaft der Welt. Erfolge im Kampf gegen die enorme Belastung der Luft durch Kreuzfahrtschiffe bei AIDA und TUI Cruises könnten daher schnell neue Standards für den Einsatz von schwefelärmerem Schiffsdiesel und von Partikelfiltern setzen und damit Übertragungseffekte für die gesamte Kreuzfahrtindustrie erzielen.

Nachhaltigkeits-Placebos lenken vom Kernproblem ab

AIDA und TUI Cruises präsentieren sich gerne als vorbildlich in Sachen Umwelt. „TUI Cruises ist ein (...) verantwortungsbewusstes Unternehmen. Wir

engagieren uns dafür, die Auswirkungen unserer Reisen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten“, heißt es auf den TUI-Cruises-Seiten. Und AIDA setzt noch dazu auf „reibungsarmer Unterwasseranstrich, der 3 % Treibstoff für den Antrieb spart“ und den „Einsatz energiesparender Leuchtmittel“.

Dies sind allesamt nette Worte und sinnvolle Maßnahmen, die aber von den dramatischen Luftverschmutzungen ablenken: Sowohl AIDA als auch TUI Cruises verwenden weiterhin giftiges Schweröl als Kraftstoff und verzichten auf Abgasreinigungssysteme. Neben der enormen Luftbelastung wird dadurch zusätzlich die Gefahr von auslaufendem Öl bei einer Havarie, wie erst kürzlich in Neuseeland, in Kauf genommen. Dabei befahren Kreuzfahrtschiffe hochsensible Naturräume wie beispielsweise Fjordgebiete. Diese oft unberührte Natur ist das Kapital der Kreuzfahrtunternehmen. Sie sollten sich daher in besonderer Form um deren Schutz bemühen.

Fazit: Die Umwelt sitzt bei den Reedereien noch am Katzentisch

Schluss mit der Luftverpestung in den Häfen und auf hoher See! Kreuzfahrtreedereien müssen endlich auf Schiffsdiesel umsteigen und Rußpartikelfilter an Bord einsetzen. AIDA und TUI Cruises scheuen keine Mittel, um riesige Gastronomie-, Sport- und Wellnessbereiche an Bord unterzubringen und mit Strom zu versorgen. Für die laut Werbung „schönste Shopping-Meile mitten im Ozean“ (Mein Schiff 1), für Golfplätze und sogar Brauereien an Bord ist das Geld für Investitionen da, aber für einen Rußpartikelfilter oder einen Stickoxid-Katalysator wollen die Unternehmen kein Geld in die Hand nehmen.

Der NABU verbindet mit dieser Preisvergabe die Hoffnung, dass beide Unternehmer die Zeichen der Zeit noch rechtzeitig erkennen und sich als Pioniere der Seeschifffahrt endlich ihrer Verantwortung für Umwelt und Klima bewusst werden und entsprechend handeln. Sowohl AIDA als auch TUI Cruises haben die wirtschaftliche Kraft und genügend Innovationspotenzial, einer gesamten Branche den ökologischen Weg zu weisen. Sie müssen nicht auf die Richtlinien der IMO oder die Umsetzung in einer EU-Direktive warten, sondern können sofort auf schwefelärmeren Schiffsdiesel (mit einem Schwefelgehalt von 0,5 Prozent) umsteigen und Partikelfilter in ihre Schiffe einbauen. Die nächsten zwei Jahre werden zeigen, ob die Unternehmen aus dem umweltschädlichen Geleitzug der Reeder ausscheren und zeitgemäße Umweltstandards auf den Schiffen zum Einsatz bringen.

Kontakt

NABU-Bundesverband, Dietmar Oeliger, Leiter Verkehrspolitik
Tel. 030-284984-1613, E-Mail: Dietmar.Oeliger@NABU.de

www.NABU.de/kreuzfahrtschiffe

Impressum: © 2011, Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V.
Charitéstraße 3, 10117 Berlin, www.NABU.de. Text: D. Oeliger, Fotos: Fotolia/C. Otte, Pixelio/G. Schönemann,
Fotolia/pikealot, CruiseNews, 12/2011