



→ Dossier

## Eine Seefahrt, die ist lustig ...!?

### Ein Blick hinter die Kulissen des Kreuzfahrttourismus

*Das „Traumschiff“ sticht von Hamburg aus in See und bringt seine Passagiere in exotische Destinationen. Millionen Fernsehzuschauer haben die Reisen der MS Berlin mitverfolgt. Vor einigen Jahren galt eine Kreuzfahrt noch als Luxusurlaub, heute ist sie für Durchschnittsverdiener erschwinglich. Die Kreuzfahrtbranche boomt und verzeichnet jährliche Zuwächse. Und die Bilder von den weißen Schiffen auf hoher See unter blauem Himmel lassen gerne die Schattenseiten des Kreuzfahrttourismus vergessen.*

#### Zu Beginn eine kurze Bestandsaufnahme

2016 haben weltweit 23 Millionen Menschen Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff gemacht, im Jahr 2010 waren es rund 18 Millionen. In Europa sind Deutschland, Großbritannien (inkl. Irland) und Italien die drei größten Kreuzfahrtmärkte. Im Jahr 2016 unternahmen 6,7 Millionen EuropäerInnen eine Kreuzfahrt, darunter 2,5 Millionen Deutsche sowie 132.000 ÖsterreicherInnen.

Bei den eingesetzten Schiffen geht der Trend zu immer größeren: Sie sind bis zu 300 Meter lang und verfügen über 20 Geschöße. 5.000 oder gar 6.000 Passagiere haben auf einem einzigen Schiff Platz, dazu kommt noch die Besatzung mit oft über 2.000 MitarbeiterInnen.



#### Umweltaspekte

##### Emissionen

Viele Kreuzfahrtschiffe sind nach wie vor mit Schweröl unterwegs. Das hat in erster Linie wirtschaftliche Gründe, denn Schweröl ist ein billiger Treibstoff – aber in anderen Bereichen wie etwa als PKW-Treibstoff oder zum Heizen ist es schon längst verboten. Dazu kommt, dass auf den Kreuzfahrtschiffen vielfach keinerlei Abgasreinigungssysteme eingesetzt werden.

Bei der Verbrennung des schwefelhaltigen Schweröls entstehen Emissionen, die dem Menschen und der Umwelt schaden. Vor allem die Konzentration an ultrafeinen, lungengängigen Partikeln ist in den Abgasen sehr hoch, wie Messungen des Naturschutzbundes Deutschland e.V. (NABU) ergaben ([www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schiffahrt/kreuzschiffahrt/index.html](http://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/verkehr/schiffahrt/kreuzschiffahrt/index.html)). Davon betroffen sind die Menschen, die in den Hafentädten und in der Nähe der Anlegestellen der Schiffe leben, aber ebenso die Reisenden und die Besatzung auf den Schiffen.



Zudem werden Kreuzfahrten in den Norden immer beliebter. Doch gerade in diesen sensiblen Gebieten wirken sich die Emissionen der Schiffe besonders schädlich aus. Die schwarzen Rußpartikel lagern sich am polaren Eis ab und beschleunigen das Abschmelzen.

Dass keine wirksamen Maßnahmen zur Reduktion der umweltschädlichen Emissionen gesetzt werden, liegt laut Steffen Spiegel, Cruise Director und Dozent für Kreuzfahrtmanagement, sowohl an den damit verbundenen Kosten als auch an technischen Hindernissen: „Abgasreinigungsanlagen – die so genannten Scrubber – brauchen viel Platz, der auf vielen Schiffen schlichtweg nicht vorhanden ist.“

Mit den Emission Control Areas (ECA) hat die IMO, die Internationale Maritime Organization, Gebiete definiert, in denen strenge Grenzwerte für den Schadstoff-Ausstoß von Schiffen gelten und wo höherwertige Treibstoffe verwendet werden müssen. Dazu gehören die Ostsee (seit 2006), Teile der Nordsee (seit 2007) und das Gebiet ca. 200 Seemeilen vor den nordamerikanischen Küsten der USA und Kanadas. Hier dürfen nur Treibstoffe eingesetzt werden, die weniger als 0,1 Prozent Schwefel enthalten. In der Antarktis gilt ein generelles Verbot von Schweröl, für die Arktis fehlen solche Regelungen nach wie vor.



Die weltweite Schifffahrt (inkl. Kreuzfahrtschiffe) ist für drei Prozent des vom Menschen verursachten Klimawandels verantwortlich, so die Umweltorganisation Transport & Environment (T&E – [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)). Wenn keine wirksamen Maßnahmen ergriffen werden, könnte dieser Anteil auf 17 Prozent steigen. Und der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU – [www.nabu.de](http://www.nabu.de)) rechnet vor: Die 15 größten Seeschiffe der Welt stoßen jährlich mehr schädliche Schwefeldioxide aus als alle 760 Millionen Autos weltweit.

### Abwasser & Abfall

MARPOL, das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, regelt die Abfallentsorgung auf hoher See. Allerdings ist es nach wie vor erlaubt, viele Reste unbehandelt im Meer zu entsorgen. „Zudem gibt es genug Schlupflöcher, da die Meere groß und schwer zu kontrollieren sind“, meint Steffen Spiegel.

Ein großes Problem an Bord eines Kreuzfahrtschiffes ist – wie generell in der Gastronomie und Hotellerie – die Lebensmittelverschwendung. Die meisten Kreuzfahrtschiffe bieten ihren Gästen ein vielfältiges und umfangreiches Speiseangebot an, die Gäste können rund um die Uhr aus einem großen kulinarischen Angebot wählen. Entsprechend groß sind die Mengen an Lebensmitteln, die letztendlich im Müll landen. Die Zubereitung und Handhabung der Speisen ist eine große Herausforderung, schließlich müssen auch höchste Hygieneanforderungen eingehalten werden. Lebensmittelreste sind somit unvermeidbar – doch sie können reduziert werden, wie diverse Initiativen zeigen. Wesentlich dafür sind eine Sensibilisierung und Schulung der MitarbeiterInnen, wodurch in einem Pilotprojekt der Nachhaltigkeitsinitiative Futouris mit einem großen Reiseunternehmen die Lebensmittelabfälle auf einem Kreuzfahrtschiff um 20 Prozent reduziert wurden ([www.futouris.org/projekte/reduzierung-von-lebensmittelabfaellen-auf-kreuzfahrtschiffen](http://www.futouris.org/projekte/reduzierung-von-lebensmittelabfaellen-auf-kreuzfahrtschiffen)).

### Wirtschaftliche Effekte

Unternehmer in den Regionen, in denen die Kreuzfahrtschiffe anlegen, setzen ihre Hoffnung darauf, dass sie wirtschaftlich von den Gästen profitieren. Sie versuchen, ihr Angebot so auszurichten, dass die Passagiere möglichst viel Geld vor Ort ausgeben. „Doch die Forschung spricht gegen dieses Konzept“, sagt Alexis Papathanassis, Professor für Cruise Management sowie Co-Direktor des Institute for Maritime Tourism an der Hochschule Bremerhaven und Vorsitzender der Cruise Research Society. Die durchschnittlichen Ausgaben pro Passagier liegen bei rund 50 Euro in einem Besuchshafen und bei etwa 100 Euro im Heimathafen. Offen bleibt, wohin das Geld genau fließt.

Die lokalen Betriebe und somit die Bevölkerung vor Ort profitieren also meist nur wenig vom Kreuzfahrttourismus. Die Passagiere strömen für einige Stunden in ihre Städte, besuchen die Sehenswürdigkeiten und gehen wieder an Bord – meist ohne viel konsumiert, geschweige denn sich mit der



Kultur und den Menschen vor Ort auseinandergesetzt zu haben. Schließlich werden sie auf dem Schiff all-inclusive versorgt und rund um die Uhr unterhalten. Zudem werden von der Reederei selbst organisierte Ausflüge an Land angeboten, das Geld bleibt im Unternehmen.

### Soziokulturelle & soziale Aspekte

#### Over-Tourism

Die Tourismusbranche insgesamt und im Besonderen die Kreuzfahrtbranche vermelden jedes Jahr weitere Zuwächse. Doch die Jubelmeldungen werden von Protesten Einheimischer übertönt, die sich von den Touristenmassen überrollt fühlen – Stichwort: Over-Tourism. Das ist bei den Dimensionen moderner Kreuzfahrtschiffe auch nachvollziehbar; sind sie doch quasi schwimmende Kleinstädte, die mit mehreren Tausend UrlauberInnen an Bord über die Weltmeere fahren. Dazu kommt noch die Besatzung, die auf den großen Schiffen an die 2.500 MitarbeiterInnen umfassen kann.

Alexis Papathanassis meint, dass es hier eines Crowd-Managements seitens der Häfen bedarf sowie einer Koordination der Routen: „Die Lösung liegt im ständigen Dialog zwischen der Kreuzfahrtindustrie und den lokalen Stakeholdern bzw. den Städten und Regionen und deren Bevölkerung. Aber eine Patentlösung, die weltweit anzuwenden ist, gibt es nicht, denn jeder Hafen ist anders!“ Papathanassis betont, dass die Kreuzfahrtbranche nicht alleine betrachtet werden kann, vielmehr müsse das gesamte touristische Portfolio des jeweiligen Zielgebietes – etwa Segmentierung, Attraktionen, Saisonalität – gesehen werden. Als Beispiel nennt er sein Heimatland Griechenland: „Der Tourismus konzentriert sich hier auf den Sommer. Der Kreuzfahrttourismus bietet die Möglichkeit, diese Konzentration zu entzerren und die Sommersaison durch Kulturtourismus zu verlängern.“



#### Arbeitsbedingungen

Die Gäste der Kreuzfahrtschiffe werden rund um die Uhr betreut, verwöhnt, versorgt und unterhalten, für die MitarbeiterInnen sind die Arbeitsbedingungen an Bord oft nicht so rosig. Das gilt insbesondere für die „niedrigeren“ Jobkategorien, also für die Arbeit in der Küche, in der Wäscherei oder im Maschinenraum. „Für mich spiegelt die Arbeitswelt auf einem Kreuzfahrtschiff den Mikrokosmos der Globalisierung wider“, sagt Alexis Papathanassis. „Die Gäste bekommen nicht viel von dem mit, was im Hintergrund läuft; für sie ist der Preis wichtig, und ob das sozial gerecht ist, ist den meisten egal.“

Auf den Schiffen gilt das Gesetz der jeweiligen Flagge. Dies wird mitunter von den Reedereien ausgenutzt, um steuerliche Vorteile zu haben oder eben auch laxere arbeitsrechtliche Bestimmungen („Flags of Convenience“). Zudem werden die unsichtbaren Jobs in den unteren Decks der Schiffe gerne mit MitarbeiterInnen aus Billiglohnländern Asiens, Südamerikas oder Osteuropas besetzt. Diese sind oft über Leiharbeitsfirmen angestellt – die Reedereien geben also ihre soziale Verantwortung an externe Firmen ab.

Mitverantwortlich für den Druck auf die Löhne und die Arbeitsbedingungen ist der Wettbewerb unter den Reedereien, der Kampf um die Passagiere. Die Urlaubsangebote werden immer günstiger, Kreuzfahrten sind inzwischen für Durchschnittsverdiener erschwinglich. Dem gegenüber stehen die Personalkosten für ein Team aus mitunter über 2.000 MitarbeiterInnen, die ein enormer Kostenfaktor sind. „Meine Erfahrung zeigt mir, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf einem kleineren Schiff besser sind, weil die Besatzung und auch die leitenden Offiziere einander besser kennen und aufeinander achten können“, meint Cruise Director Steffen Spiegel.





Alexis Papathanassis verweist in diesem Zusammenhang auf die zunehmende Digitalisierung und den Einsatz von Robotern, auf die gerade die Kreuzfahrtbranche verstärkt setzen wird: „Sozialstandards sind dann kein Thema mehr und Roboter brauchen auch keine Kabine, diese kann an zahlende Gäste verkauft werden ...“ Auf die Frage, ob die Gäste diesen Technologien nicht skeptisch gegenüberstehen, verweist er auf die Studie der Internetplattform Travel Zoo. Demnach liegt die durchschnittliche Kundenakzeptanz weltweit bei rund 50 Prozent; AsiatInnen und AmerikanerInnen stehen den neuen Technologien recht offen gegenüber, Deutsche und ÖsterreicherInnen sind eher skeptisch.

### Wie können Kreuzfahrtschiffe nachhaltiger werden?

„Die Lösung kann nur top-down sein, also über gesetzliche Rahmenbedingungen“, ist Alexis Papathanassis überzeugt – ist doch für einen Großteil der Reisenden nach wie vor ein möglichst günstiger Reisepreis das entscheidende Argument für die Buchung.

In dieselbe Kerbe schlägt auch Steffen Spiegel: „Die Umsetzung von Nachhaltigkeitskonzepten an Bord hängt vom Willen des Betreibers und der finanziellen Ausstattung ab. Das hat Auswirkungen auf den Reisepreis. Aktuell werden Nachhaltigkeitsaspekte von den Kunden kaum nachgefragt, somit ist es derzeit auch kein Wettbewerbsvorteil, nachhaltig zu agieren.“

Einig sind sich Alexis Papathanassis und Steffen Spiegel, dass die Häfen selbst schärfere Regeln und Standards für Kreuzfahrtschiffe festsetzen sollten – wie es einige bereits tun, etwa in Alaska, auf den Galapagos Inseln oder auch in Europa.



### Was können Reisende tun?

Fragen Sie beim Veranstalter nach, welche Schiffe eingesetzt und welche Umwelt- und Sozialstandards eingehalten werden. Schiffe haben eine Lebenserwartung von rund 40 Jahren; der Markt und die Technologien entwickeln sich schneller, daher sind noch immer alte Schiffe im Einsatz. Der Deutsche Naturschutzbund e. V. (NABU) erstellt jedes Jahr ein Kreuzfahrtranking ([www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/170904-nabu-kreuzfahrtranking-2017.pdf](http://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/170904-nabu-kreuzfahrtranking-2017.pdf)). Auch die Umweltorganisation „Friends of the Earth“ nimmt in ihrer Publikation „Getting a Grip on Cruise Ship Pollution“ die Umweltauswirkungen der Kreuzfahrtschiffe unter die Lupe (<https://foe.org/2009-11-getting-a-grip-on-cruise-ship-pollution/>).

Auch wenn es verlockend ist: Vermeiden Sie Kreuzfahrten in ökologisch besonders sensible Gebiete (Alaska, Arktis, ...). Diesen Regionen setzen nicht nur die Emissionen besonders stark zu, auch die Schiffe selbst und die TouristInnen können das Ökosystem stören und schädigen.

Bevorzugen Sie für Ihre Anreise zum Abfahrtsafen umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Bahn oder Bus.

Letztendlich gibt es die Möglichkeit, das Treibhausgas CO<sub>2</sub>, das Ihre Kreuzfahrt verursacht, zu kompensieren. Das bedeutet, dass Sie eine Spende an Klimaschutzprojekte zahlen. Bei der Auswahl der Kompensationsanbieter sollten Sie auf jene achten, die dem internationalen Gold Standard entsprechen, wie etwa atmosfair oder myclimate.



### Interviewpartner:

#### Alexis Papathanassis

Professor für Cruise Management an der Hochschule Bremerhaven, Vorsitzender der Cruise Research Society, Co-Direktor des Institute for Maritime Tourism an der Hochschule Bremerhaven  
[www.papathanassis.com](http://www.papathanassis.com) | [www.cruiseresearchsociety.com](http://www.cruiseresearchsociety.com) | [www.ctm.hs-bremerhaven.de](http://www.ctm.hs-bremerhaven.de)

#### Steffen Spiegel

Cruise Director, Dozent für Kreuzfahrtmanagement  
[www.dozent-tourismus.de](http://www.dozent-tourismus.de)

### Quellen & weiterführende Informationen:

„Getting a Grip on Cruise Ship Pollution“, Hrg. Friends of the Earth, Dezember 2009

(<https://foe.org/2009-11-getting-a-grip-on-cruise-ship-pollution>)

Kreuzfahrtranking 2017 des Naturschutzbund Deutschland e.V.

([www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/170904-nabu-kreuzfahrtranking-2017.pdf](http://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/170904-nabu-kreuzfahrtranking-2017.pdf))

Transport & Environment (T&E) ([www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org))

Online-Portal Fair unterwegs ([www.fairunterwegs.org/hintergrund/trends/kreuzfahrten](http://www.fairunterwegs.org/hintergrund/trends/kreuzfahrten))

Tourism Watch – Informationsdienst Tourismus und Entwicklung ([www.tourism-watch.de](http://www.tourism-watch.de))

Die Zweiklassengesellschaft auf Kreuzfahrtschiffen / Radiosendung SRF, 2017

([www.srf.ch/sendungen/kassensturz-esspresso/die-zweiklassengesellschaft-auf-kreuzfahrtschiffen](http://www.srf.ch/sendungen/kassensturz-esspresso/die-zweiklassengesellschaft-auf-kreuzfahrtschiffen))

IMO – International Maritime Organization ([www.imo.org](http://www.imo.org))

MARPOL ([www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx))

Statista (<http://de.statista.com>)

Deutscher ReiseVerband ([www.driv.de](http://www.driv.de))

CLIA Cruise Lines International Association ([www.cruising.org](http://www.cruising.org))

cruisetricks.de – der Kreuzfahrtratgeber ([www.cruisetricks.de](http://www.cruisetricks.de))

### Zuletzt sind diese Dossiers der Naturfreunde Internationale – respect erschienen:

Sustainable Development Goals & Tourismus (2017) | Tue Gutes und rede darüber! Kommunikation von CSR im Tourismus (2016) | Fit für die Zukunft! Ältere ArbeitnehmerInnen im Tourismus (2015) | Frauen im Tourismus (2015) | Fotografieren auf Reisen (2014) | Geschäftsreisen – Nachhaltig erfolgreich (2014) | Outdoorbekleidung – Mehr als grüne Mäntelchen? (2013) | Armutsminderung durch Tourismus (2012)

Die Dossiers stehen auf dem Tourismusportal der Naturfreunde Internationale – respect zum kostenlosen Download zur Verfügung: <http://tourismus.nf-int.org/publikationen/infomaterial/dossiers>

### Impressum

Herausgeber: Naturfreunde Internationale – respect, Wien, Tel.: + 43 1 8923877, E-Mail: [office@nf-int.org](mailto:office@nf-int.org), Website: [www.tourismus.nf-int.org](http://www.tourismus.nf-int.org); Redaktion & Text: Cornelia Kühhas; Mitarbeit: Katrin Karschat; Bilder: flickr/Eike Biel, flickr/Lutz Blohm, flickr/KaiVW, flickr/Taurabus, Astrid Plank; grafische Gestaltung: Hilde Matouschek/officina. 1. Auflage, Dezember 2017