

Kreuzfahrt in die Klimakatastrophe

Wie Megaliner Natur und Mensch bedrohen

Von **Wolfgang Meyer-Hentrich**

Ein gigantisches Schiff gleitet in behäbigem Tempo durch den Ozean. Laute Popmusik mit knalligen Beats ertönt aus den Lautsprechern. An Bord befinden sich fast 7000 Passagiere und 2000 Besatzungsmitglieder, die den Reisenden ein angenehmes Leben auf dem Meer ermöglichen sollen. Die Menschen amüsieren sich, verzehren Unmengen von Lebensmitteln, faulenzen in Liegestühlen, flanieren durch Shoppingmalls, rackern sich in Fitnessstudios ab, trinken an unzähligen Bars, zocken in Spielkasinos, besuchen Shows und tanzen bis in die frühen Morgenstunden.

Das Gebiet, das der monströse Wellenbrecher durchpflügt, ist allerdings organisch tot. Unterhalb seines Kiels, in den Tiefen des Meeres, existieren weder Fische noch Krebse, Muscheln oder Plankton. Die Passagiere wissen nichts davon oder es ist ihnen gleichgültig. Sie wollen das Produkt genießen, das ihnen angepriesen wurde und wofür sie bezahlt haben: eine „Erlebnisreise auf dem Meer“, wie es in der Werbung hieß.

Eine düstere Zukunftsvision? Wer das meint, verkennt die Gegenwart. Über fünfhundert solcher abgestorbenen Bereiche gibt es inzwischen in den Weltmeeren. Dazu gehören die Buchten von New York und Montevideo, Teile der Ostsee, der Ägäis und des Gelben Meers, der Golfe von Oman und Mexiko sowie Areale vor der südamerikanischen Pazifikküste und der westindischen Küste. Manche dieser Todeszonen sind größer als Irland. Ständig werden es mehr. Und die stählernen Ungeheuer, die mit Tausenden von Passagieren über sie hinweggleiten, zählen zu den Verursachern solcher Todeszonen.

Das Phänomen des Massentourismus auf den Weltmeeren ist jüngerer Datums. Vor dem Jahr 2000 waren Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 1000 Passagieren in Europa eine absolute Ausnahme. Auf den Meeren des Kontinents verkehrten nur knapp über 50 Kreuzfahrtschiffe, etwa 22 davon standen dem deutschen Markt zur Verfügung. Weltweit gab es gegen Ende des 20. Jahrhunderts etwa 200 Kreuzfahrtschiffe, von denen die meisten in amerikanischen Gewässern operierten. Heutzutage sind es mehr als doppelt so viele, und die Zahl der Deutschen, die eine Kreuzfahrt unternehmen, liegt deutlich über zwei Millionen pro Jahr. Daran hat AIDA einen großen Anteil. Ursprünglich dem Rostocker Nachfolgeunternehmen des DDR-Betriebs „Deutsche

* Der Text basiert auf „Wahnsinn Kreuzfahrt. Gefahr für Natur und Mensch“, dem jüngsten Buch des Autors, das im Christoph Links Verlag erschienen ist.

Seerederei“ zugehörig, wurde die Marke 2003 von der amerikanischen „Carnival Cruise Line“ übernommen, die inzwischen zum Platzhirsch der großen vier Schifffahrtsgesellschaften¹ weltweit avancierte. Um den deutschen Markt aufzurollen, wurde AIDA systematisch zu einer der größeren Tochtergesellschaften ausgebaut. Zwischen 2007 und 2013 wurde jedes Jahr ein neues Schiff auf den Markt gebracht; alle waren annähernd baugleich und für den deutschen und europäischen Markt mit einer Kapazität von rund 2500 Passagieren ungewohnt groß. Der Umsatz von AIDA vervierfachte sich von 2005 bis 2016.

Später als AIDA baute TUI Cruises – seit dem Zusammenschluss mit Royal Caribbean 2008 zum zweitplatzierten der vier großen Schifffahrtskonzerne aufgestiegen – eine Flotte auf, die heute über sechs große Schiffe verfügt. Alle heißen „Mein Schiff“ und sind fortlaufend nummeriert. Mit ihren All-inclusive-Angeboten praktiziert TUI Cruises ein etwas anderes Konzept als AIDA, setzt aber in ähnlicher Weise auf Masse und große Schiffe. Die Auslastungsquoten haben alle Erwartungen übertroffen. Beide Unternehmen haben sich den Mammutanteil des Kreuzfahrtgeschäfts in Deutschland gesichert. Der Weltverband der Kreuzfahrtunternehmen CLIA sieht die Entwicklung des deutschsprachigen Markts weiterhin positiv und rechnet hier für das Jahr 2020 mit mehr als drei Millionen Kreuzfahrtgästen.

Für die einen Urlaub, für die anderen Arbeit

Je mehr Reisende es gibt, um so mehr Personal wird auf den Schiffen benötigt: Die Cocktails wollen gerührt oder geschüttelt, die Buffets drapiert und die Kabinen gesäubert werden. Längst setzen sich die Schiffsmannschaften aus vielen Ländern zusammen. Rund 250 000 Seeleute stammen mittlerweile aus den Philippinen, fast jeder dritte Mitarbeiter auf Kreuzfahrtschiffen kommt von dort. Die Armut treibt die Menschen dazu, Arbeit in der Fremde zu suchen. Fast zehn Prozent der Bevölkerung arbeiten außerhalb des Landes, um sich selbst und ihre Familien zu ernähren, und leisten damit einen erheblichen Beitrag zum Sozialprodukt ihres Staates. Kreuzfahrtschiffe sind bei den Männern und Frauen begehrte Arbeitsplätze, dort verdienen sie deutlich besser als in ihrer Heimat, wo 2018 die durchschnittlichen Monatslöhne eines Arbeiters je nach Branche zwischen 220 und 270 US-Dollar lagen.

In Manila gibt es viele große Jobagenturen, die sich darauf spezialisiert haben, Crewmitglieder für Kreuzfahrtschiffe zu vermitteln. Sie bieten Ausbildungskurse für Köche, Bäcker, Stewards, Mechaniker oder Kellner an. Auf dem Areal einer dieser großen Agenturen in Manila wurde das Innere eines Kreuzfahrtschiffes der Art, wie sie bei Costa und AIDA in Betrieb sind, originalgetreu nachgebildet. Alle Tätigkeiten und Berufe, die an Bord ge-

1 Gemessen an der Passagier- und Kabinenkapazität beträgt der Anteil der „Großen Vier“ am Weltmarkt heute 92 Prozent: Carnival Cruise Line: 52,2 Prozent, Royal Caribbean International: 23,5 Prozent, Norwegian Cruise Line: 9,3 Prozent, MSC Cruises 7 Prozent. Damit bilden diese Gesellschaften ein Oligopol, das es so in kaum einer anderen Branche gibt. Schon die beiden größten Konzerne stellen 75,7 Prozent des gesamten Weltmarkts.

braucht werden, können dort erlernt werden. Dafür müssen die Bewerber selbst aufkommen. Eine viermonatige Ausbildung zur Kellnerin kostet rund 750 Euro, die sechsmonatige Ausbildung zum Bordbäcker etwa 2500 Euro. Wer Koch werden will, muss rund 3300 Euro bezahlen.

Alle großen Kreuzfahrtgesellschaften rekrutieren ihr Personal bei den Agenturen in Manila. Magsaysay, die größte davon, hat weit über 10000 Menschen unter Vertrag, die als Leiharbeiter auf Kreuzfahrtschiffen tätig sind. Die meisten Philippiner, die an Bord arbeiten, bekommen ihr Gehalt von solchen Vermittlungsagenturen. Die Kreuzfahrtunternehmen erhalten auf diese Weise gut ausgebildetes Personal, das über Qualitäten verfügt, die bei Bewerbern aus anderen Ländern nicht selbstverständlich sind. Die Philippiner verfügen über schulische Bildung und sprechen in der Regel akzentfreies Englisch. Schiffseigner schätzen an ihnen, dass sie kaum Alkohol trinken, fleißig sind, klaglos Überstunden machen und sich geschickt anstellen. Außerdem gelten sie als freundlich und als mitunter weniger anspruchsvoll als Kollegen aus anderen Ländern.

Ein skrupelloses System der Ausbeutung auf hoher See

Die Qualitäten des philippinischen Personals stehen allerdings in keinem Verhältnis zu seiner Bezahlung. Das Kreuzfahrtportal crew-center.com hat im Januar 2016 die Gehaltsliste von MSC Cruises veröffentlicht. Die Angaben decken sich mit Zahlen aus anderen Quellen. Die Einkommen sind exemplarisch für die großen Kreuzfahrtkonzerne und gelten auf deren Schiffen weltweit.² Da es kein Tarifrecht gibt, orientieren sich die Unternehmen an den Gehältern ihrer Mitwettbewerber, was zu einer globalen Vereinheitlichung der Löhne nach unten führt. Auch die großen deutschen Kreuzfahrtunternehmen sind da nicht besser und halten sich an das international Übliche. Als sich die Stiftung Warentest Anfang 2019 mit Kreuzfahrtschiffen beschäftigte, kam sie hinsichtlich der Situation des Personals zu dem Ergebnis: „Extremes Pensum, niedrige Löhne.“

Aus einer ganz anderen Liga sind die Gehälter und Vergütungen der Topmanager der großen Kreuzfahrtunternehmen, die die Webseite Cruise Industry News regelmäßig veröffentlicht. Rekordverdiener war im Jahr 2017 Richard Fain, der Vorstandsvorsitzende (CEO) von Royal Caribbean, der es auf 13,343 Mio. US-Dollar brachte. Sein Kollege Arnold Donaldson, Gesamtschef von Carnival Cruise Line, verdiente im gleichen Jahr 13,046 Mio. US-Dollar. Frank del Rio, CEO von NCL, erhielt im Geschäftsjahr 2017 knapp 10,5 Mio. US-Dollar an Vergütungen. Um das zu verdienen, was ein Vorstandsvorsitzender einer der drei größten Kreuzfahrtunternehmen der Welt an Vergütungen und Aufwandsentschädigungen in einem Jahr bekommt, müsste ein einfacher Kabinensteward über 1000 Jahre arbeiten. Die Entlohnung von Crewmitgliedern auf Kreuzfahrtschiffen ist aber nicht nur wegen

2 So erhalten Küchenhilfen wie das Kabinenpersonal als Grundgehalt 657 US-Dollar, der erste Koch 1250 Dollar – bei freier Kost und Logis.

der Höhe beschämend ungerecht. Viele Mannschaftsangehörige werden schlichtweg aufgrund ihrer Herkunft benachteiligt. „Die Zeit“ referierte 2016 die Erklärung eines AIDA-Sprechers, wonach „die Vergütungen für Positionen im Hotelservice auf den Philippinen nur 150 bis 250 US-Dollar im Monat betrügen, an Bord von AIDA hingegen durchschnittlich 700 bis 900 US-Dollar plus Kost und Logis. Erhielten diese Crewmitglieder allerdings den deutschen Mindestlohn, kämen sie auf mehr als 2000 US-Dollar.“

Der Hinweis auf das durchschnittliche Einkommen in den Heimatländern des Personals, das für ein paar Hundert US-Dollar auf den Kreuzfahrtschiffen arbeitet, ist nicht nur zynisch, sondern auch ein klarer Verstoß gegen das Gebot der Gleichbehandlung und Gleichbezahlung. In Deutschland und anderen Ländern der EU würde eine ungleiche Entlohnung, die nur aufgrund der Herkunft zustande kommt, völlig zu Recht als Diskriminierung und daher als ungesetzlich betrachtet. Doch auf dem Meer und den Billigflaggenschiffen gilt ja schon ein preiswertes staatliches Recht, das der „Flaggenstaaten“. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) versucht schon lange, die Methoden der Reeder an den Pranger zu stellen und die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren. Doch die juristische Situation der Seeleute ist miserabel. Nichtsdestotrotz setzt sich die ITF dafür ein, die Seeleute aller Nationalitäten vor der Ausbeutung durch Schiffseigner zu schützen. Den Aktivitäten der Organisation ist es immerhin zu verdanken, dass es 2006 zu einem Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (Maritime Labour Convention) gekommen ist, in dem zumindest weltweit verbindliche Minimalstandards der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten verankert wurden.

Gleichwohl können die Kreuzfahrtgesellschaften darauf verweisen, dass niemand zu dieser Tätigkeit gezwungen wird und es zur Vertragsfreiheit der Parteien gehört, solche Jobs anzunehmen oder nicht. Tatsächlich sind die Zeiten längst vorbei, in denen Seeleute trickreich betrunken gemacht, zu einer Unterschrift überlistet und dann zur Arbeit an Bord verschleppt wurden. Der Bevölkerungszuwachs und die Armut im globalen Süden sorgen dafür, dass den global operierenden Kreuzfahrtunternehmen Arbeitskräfte in unbeschränkter Masse zur Verfügung stehen. Und sie nutzen diese Situation schamlos aus. Manchen Kreuzfahrtunternehmen sind sogar die gut ausgebildeten philippinischen Fachkräfte zu teuer geworden. In den letzten Jahren wurden zunehmend Menschen aus armen Ländern wie Bangladesch, Indonesien, Indien, Madagaskar oder aus mittelamerikanischen Staaten rekrutiert, die bis dahin keinerlei seemännische Erfahrung aufzuweisen hatten.

Doch was gern als Ausdruck einer kosmopolitischen und multikulturellen Einstellung präsentiert wird, als bunte und rassismusfreie Welt, ist in Wirklichkeit ein modernes skrupelloses System der Ausbeutung auf hoher See, das es in keinem entwickelten Land der Welt so geben könnte. Der Druck auf die Beschäftigten ist immens. Jedem von ihnen wird klargemacht, dass es in irgendeiner Gegend dieser Erde Menschen gibt, die für noch weniger Geld bereit sind, ihren Platz einzunehmen. Eigentlich sind alle Reeder weltweit zur Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeits-

organisation verpflichtet. Dessen Regelungen begrenzen die wöchentliche Arbeitszeit auf maximal 72 Stunden und sehen mindestens einen freien Arbeitstag pro Woche vor. Doch selbst diese verhältnismäßig großzügigen Vorschriften finden nicht überall Beachtung. So setzen sich Reedereien wie Costa, MSC Cruises und AIDA einfach darüber hinweg. Das berichtete das „Zeit-Magazin“ im Januar 2019 in einer ausführlichen Titelgeschichte zur Situation der Beschäftigten auf den „Albtraumschiffen“ der großen Kreuzfahrtunternehmen. 16-Stunden-Arbeitstage sind danach keine Seltenheit. „Auf dem Kreuzfahrtschiff ist es wie in einem Gefängnis: Wir kommen nie runter vom Schiff, wir sind den Schikanen unserer Vorgesetzten ausgesetzt, und wir arbeiten, bis wir nicht mehr können“, zitieren die Autoren einen philippinischen Kellner.³

Würde man dem Personal bei Massenkreuzfahrten faire Löhne bezahlen, müssten die Kreuzfahrtanbieter die Kabinen ihrer Großschiffe wesentlich teurer anbieten, als dies im Moment der Fall ist. Dies hätte jedoch zur Folge, dass sich die Auslastung der Schiffe verschlechtern würde. Die Unternehmer müssten nicht nur ihre Profiterwartung drastisch reduzieren – das ganze System der bis an die Grenzen ausgereizten Gewinnmaximierung stünde auf dem Spiel. Kreuzfahrten auf Massenschiffen sind ohne Ausbeutung deshalb kaum realisierbar. Das preiswerte Dolcefarniente an Bord ist nur möglich, weil andere zu Billiglöhnen dafür arbeiten.

Verpestete Luft – in den Häfen, auf den Schiffen und an entlegensten Orten der Welt

Der Boom der Kreuzfahrten wird jedoch nicht nur auf dem Rücken der Angestellten ausgetragen: Mittlerweile gibt es Reisen zu den entlegensten Orten der Welt – mit gravierenden Folgen für die dortigen Bewohner. Beispielhaft dafür steht Longyearbyen im arktischen Eismeer. Die nördlichste Stadt der Welt liegt auf der zu Norwegen gehörenden Inselgruppe Spitzbergen. Selbst dort legen die Riesenschiffe auf ihrer Nordlandtour inzwischen an. „Im Reich der Eisbären“ lautet die Überschrift für dieses Etappenziel meistens. Das rudimentäre Straßennetz rund um die ehemalige Bergarbeiterstadt mit ihren 2000 Einwohnern ist etwa 40 Kilometer lang. Genug, um die Busse für die Passagiere zum Einsatz kommen zu lassen. Die Einheimischen wundern sich über die seltsamen Menschenströme in ihrem Städtchen und die Preise, die die Fremden für banale Spaziergänge in die Umgebung zahlen. Vor allem sind sie froh, wenn die Passagiere am frühen Abend an Bord gehen und sie wieder ihre Ruhe haben.

Spitzbergen hatte einmal die sauberste Luft der Welt. Da es kaum Straßen gibt, sieht man in Longyearbyen nur wenige Autos. Geheizt wird mit Strom und Fernwärme, die von dem Kohlekraftwerk der Stadt generiert werden. Es ist das letzte Kohlekraftwerk Norwegens. Die Einwohner Spitzbergens

3 Zit. nach: Anne Kunze und Miguel Helm, Unter Deck, in: „Zeit-Magazin“, 2/2019.

wollen es durch eine saubere Alternative ersetzen. Politiker haben sich dafür ausgesprochen, ein 1000 Kilometer langes Kabel zwischen Longyearbyen und dem Festland zu verlegen, um den Überschuss der sauberen Wind- und Wasserkraftwerke Norwegens nach Spitzbergen zu bringen. Aber was nutzt es, das Kraftwerk stillzulegen, wenn größere Schadstoffproduzenten im Hafen anlanden? Das Kraftwerk von Longyearbyen produziert 40 Tonnen Kohlendioxid (CO_2) im Jahr. Die großen Kreuzfahrtschiffe, die im Sommer am Pier des kleinen Hafens liegen, stoßen ein Vielfaches davon aus. Mit der guten Luft in Longyearbyen ist es jedenfalls zu dieser Jahreszeit vorbei.

Denn durch den Verbrennungsprozess in den Schiffsmotoren entstehen Emissionen, die durch den Schiffschamin in die Atmosphäre ausgestoßen werden. Auf diese Weise gelangen Schadstoffe in die Luft. Die wichtigsten davon sind Schwefeloxide (SO_x), Stickoxide (NO_x), Kohlenstoffdioxid (CO_2) sowie Rußpartikel und Feinstaub (PM_x – PM steht für „Particular Matter“). Zudem enthalten Schiffsabgase noch Anteile von Schwermetall, Asche, Sedimente und flüchtige organische Verbindungen. Die Menge und die Schädlichkeit der Abgase hängen von der Zusammensetzung des Treibstoffs ab, den die Schiffe verwenden. Schweröl – der am meisten verwendete Kraftstoff auf Schiffen – verpestet die Luft am stärksten.

Zudem setzen sich aus den Kaminen der Hochseeschiffe Stickstoffemissionen und Feinstaubpartikel im Meerwasser ab. All diese Stoffe nähren Algen und fördern deren ungehemmtes Wachstum. Sterben die Algen ab, sinken sie auf den Meeresgrund und werden von Bakterien zersetzt. Bei diesem Vorgang wird dem Meerwasser vor allem in den tieferen Zonen der Sauerstoff entzogen. Hinzu kommt, dass sich durch die Erderwärmung die Oberflächenschichten des Wassers stark aufheizen und den Sauerstoffaustausch mit den tieferen Zonen behindern. Der Sauerstoffgehalt wird dort auf diese Weise so stark reduziert, dass Meeressäuger, Fische, Krebse, Muscheln und Korallen ihre Lebensgrundlage verlieren. Wissenschaftler des Helmholtz-Zentrums für Meeresforschung aus Kiel haben dazu Messdaten der letzten fünf Jahrzehnte ausgewertet. Sie kamen zu dem Ergebnis, dass die Weltmeere im Vergleich zu 1960 bereits zwei Prozent weniger Sauerstoff enthalten, was der Menge von sieben Mrd. Tonnen entspricht. Kein Wunder, dass sich die Zahl der Todeszonen in den letzten 40 Jahren vervierfacht hat. Meeresforscher haben weit über 500 festgestellt. Im Golf von Oman ist eines dieser biologisch abgestorbenen Gebiete bereits größer als Österreich.

Wissenschaftler und die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) gehen davon aus, dass der gesamte Schiffsverkehr auf den Weltmeeren gut drei Prozent der klimaschädlichen CO_2 -Emissionen ausmacht. Der weltweite CO_2 -Ausstoß der Seeschiffe beträgt etwa eine Milliarde Tonnen – das sind mehr als die gesamten CO_2 -Emissionen Deutschlands und macht rund drei Prozent des von Menschen verursachten Kohlendioxids aus. Nach Berechnungen des Umweltbundesamts betragen die Umweltschäden durch den Kohlenstoffdioxidausstoß rund 130 Mio. Euro im Jahr.

Selbst wenn man kein Freund der Mega-Kreuzfahrtschiffe ist, muss man allerdings konstatieren, dass Containerschiffe, Tanker, Massengut- und

Stückgutfrachter erheblich mehr zur Umweltverschmutzung beitragen als sie. Laut Umweltbundesamt verkehren auf den Weltmeeren 50 000 gewerbliche Schiffe mit mehr als je 400 Tonnen Gesamtverdrängung. Die meisten davon sind Handelsschiffe wie Containerschiffe, Massen- und Stückgutfrachter und Tanker, hinzu kommen größere Fischerboote, Militärschiffe, Fähren und Kreuzfahrtschiffe. Nur etwa 500 Kreuzfahrtschiffe operieren weltweit auf den Ozeanen – das macht etwa ein Prozent aller Schiffe aus.

Tatsache ist jedoch auch, dass die Kreuzfahrtindustrie seit Beginn des Jahrtausends überwiegend Großschiffe auf den Markt gebracht hat. Und diese setzen mehr Emissionen frei als vergleichbar große Containerschiffe, weil sie mehr Energie und damit mehr Treibstoff benötigen. Die größten Containerschiffe und die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt haben ungefähr die gleichen Ausmaße. Der Verbrauch der Kreuzfahrtschiffe, die über 6700 Passagiere und 2100 Besatzungsmitglieder zu versorgen haben, liegt fast ein Drittel über dem des Containerschiffs.

Müllkippe Meer

Die Abgase aus den Kaminen sind jedoch längst nicht die einzigen Umweltprobleme, die Hochseeschiffe verursachen. Ihr Rumpf wird unterhalb der Wasserlinie von Seepocken, Muscheln und anderen Organismen bewachsen, das sogenannte Foulung. Es verlangsamt die Fahrt der Schiffe oder erhöht den Kraftstoffverbrauch. Die dadurch entstehenden Mehrkosten können bis zu 30 Prozent betragen. Um diese organischen Anhaftungen zu bekämpfen, benutzen Frachtschiffe und Kreuzfahrtschiffe hochgiftige Beschichtungen.

Meistens werden biozidhaltige Anstriche verwendet. Aber diese vernichten nicht nur die Organismen am Schiffsrumpf, sondern geben permanent giftige Stoffe ins Wasser ab, die von Mikroorganismen in den Ozeanen aufgenommen werden und so in die Nahrungsketten von Fischen und sonstigen Meeresbewohnern gelangen.

Zudem sammelt sich bei allen Schiffen auf hoher See im untersten Raum über dem Kiel („Bilge“) Wasser an, das trotz aller Abdichtungen durch den Schiffsrumpf eindringt. Dieses Bilgewasser wird regelmäßig mit Maschinenöl und Kraftstoffresten verunreinigt und bildet eine übel riechende Flüssigkeit, die auch „Kieljauche“ genannt wird. Dieses Bilgewasser soll in Tanks gepumpt und in den Häfen sachgerecht entsorgt werden. Viele Schiffe sparen sich die Kosten dafür jedoch und leiten die schmutzige Brühe direkt ins Meer. Mitten auf dem Ozean und in tiefer Nacht bleibt das fast immer unentdeckt. Ähnliches gilt für das Ein- und Auspumpen des Ballastwassers, das zur Stabilisierung der Schiffe in speziellen Ballasttanks aufbewahrt wird. Mit dem Wasser werden auch Organismen und Meerestiere aufgenommen, in fremde Regionen transportiert und durch das Auspumpen in die lokale Meeresfauna entlassen. Dort haben sie oft keine natürlichen Feinde und können sich auf Kosten der einheimischen Arten ungehindert ausbreiten. Bekannte Beispiele dafür sind die Verbreitung der chinesischen Wollhandkrabben

oder der Wandermuscheln. Nach einer Vorschrift der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) aus dem Jahr 2017 darf Ballastwasser nicht mehr ungereinigt ausgewechselt werden. Doch einige Reeder und Kapitäne scheuen die mit dem Einbau und Betrieb von Filtern und Reinigungssystemen verbundenen Kosten und tauschen das Seewasser nach wie vor direkt auf dem Meer aus. Sogar im Hamburger Hafen erwischt die Wasserschutzpolizei immer wieder Schiffe dabei, wie sie ihr Ballastwasser ablassen.

Das ist noch längst nicht alles, was Schiffe ins Meer leiten. Ein Kreuzfahrtpassagier verbraucht durchschnittlich zwischen 200 und 300 Liter Wasser pro Tag. Dieses Wasser kommt aus dem Meer und wird durch energieaufwendige Entsalzungsanlagen in Trinkwasser umgewandelt. Nach dem Gebrauch wird es ins Meer zurückgeleitet. Laut den Bestimmungen der IMO dürfen Abwässer nur außerhalb der Zwölfmeilenzone vor der Küste ins Meer abgeleitet werden. Zwei Arten von Abwässern fallen an Bord an. Beim Schwarzwasser handelt es sich vor allem um fäkal belastetes Schmutzwasser aus den Toilettensystemen. Doch auch Medikamentenreste, Bakterien, Hormone und Mikroplastik finden sich darin. Unter Grauwasser versteht man die Abwässer aus den Duschen und Waschbecken, dem Swimmingpool oder der Küche. Sie sind weniger verschmutzt als das Schwarzwasser, können aber ebenfalls Arzneimittelreste und Rückstände von Körperpflegemitteln enthalten.

Eine Belastung für das Meer sind ferner die Lebensmittelreste, die auf den Kreuzfahrtschiffen anfallen. In den großen Buffetrestaurants werden den Passagieren Unmengen von Essen angeboten. Strenge Hygienevorschriften, aber auch die Unsitte von Passagieren, den Teller vollzuladen und dann nur wenige Happen zu essen, führen zu gewaltigen Mengen organischer Abfälle. Bei einem größeren Kreuzfahrtschiff können es 30 Tonnen oder mehr pro Woche sein. Und die werden ins Meer verklappt – von allen Schiffen. Das geschieht durchaus im Einklang mit den Regularien der IMO. Die Lebensmittelabfälle sind zwar nicht giftig, aber die enthaltenen Nährstoffe tragen zur Eutrophierung und damit zur Überdüngung und Algenbildung im Meer bei.

Fataler Hypertourismus in den Ausflugsorten

Akureyri ist mit 18000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Islands. Sie liegt etwa 50 Kilometer unterhalb des Polarkreises am Ende des Eyjafjörður-Fjords und lebt überwiegend von der Fischerei und dem Handwerk. Wie bei allen isländischen Städten sind die Gebäude neueren Datums. Eigentlich gibt es nichts, was die Ortschaft zum Touristenmagneten prädestinieren würde. Doch sie dient Kreuzfahrtpassagieren als Ausgangspunkt für landschaftliche Erkundungen im Hinterland. Hohe Wasserfälle, geothermische Areale, aus denen es raucht und dampft, sowie bizarre Berglandschaften sind lohnende Ausflugsziele. Außerdem steht der Golfplatz von Akureyri im Angebot, angeblich der nördlichste der Welt.

Die Kreuzfahrtsaison dauert von Mai bis Ende August. Ungefähr 200 Schiffe unterschiedlicher Größe legen dann in der Stadt an; an manchen

Tagen liegen zwei oder drei Schiffe gleichzeitig an den Piers. Eine Armada von Bussen und Jeeps wartet vor dem Hafen auf die Passagiere. Deren Großteil verschwindet mit den Fahrzeugen und kommt ein paar Stunden später wieder zurück. Andere nehmen an Mountainbike- oder Pedelectouren ins Hinterland teil oder können in einem Ponyhofgelände auf Islandpferden reiten. Unter dem Motto „Islands unberührte Natur entdecken“ bietet AIDA für 270 Euro pro Person eine siebenstündige Fahrt mit Geländewagen an, die zu einigen Wasserfällen und über enge Gebirgspässe führt. Der offensichtliche Widerspruch, dass eine Natur nicht unberührt sein kann, durch die täglich Scharen von Menschen mit Allradantrieb brettern, dürfte den Anbietern zwar bewusst sein, doch der Verkaufsslogan kommt trotzdem immer gut an.

Am Ausgang des Fjords halten sich während der Saison Minkwale, Buckelwale und sogar Entenwale auf, weshalb „Whale Watching“-Touren angeboten werden. Mit den großen Ausflugsbooten kostet so ein Trip 110 Euro; mit den Schlauchbootflitzern, die den Walen bis auf wenige Meter auf die Pelle rücken, kostet er das Doppelte. Wenn ein Schiff mit 2000 Passagieren den Ort wieder verlässt, können die Tourenmanager sich über einen Umsatz von weit über 200 000 Euro freuen. Für die Probleme, die sie dem Städtchen machen, fühlen sie sich nicht zuständig. Die sind in ihren Augen Sache der örtlichen Autoritäten. Da nicht alle Passagiere an den Ausflügen teilnehmen oder manche schon nach drei Stunden Ausflug wieder zurück sind, ergießt sich während der Kreuzfahrtsaison ein Strom von Spaziergängern durch die Fußgängerzone und die Straßen der Stadt. Es gibt keine öffentlichen Toiletten und kaum Cafés. Die Infrastruktur der Stadt ist auf Tourismus schlichtweg nicht eingestellt und die Saison für aufwendige Investitionen zu kurz. Außerdem verzehren die Kreuzfahrttouristen dort nichts, weil sie Essen oder Trinken an Bord jederzeit umsonst bekommen.

Thorny Bardadottir, Sozialwissenschaftlerin an der Universität Akureyri und Mitarbeiterin des Icelandic Tourism Research Center, beklagt in einem norwegischen Fernsehbericht nicht nur die mangelnde Bedeutung des Schiffstourismus für die einheimische Wertschöpfung, sondern vor allem die fehlende soziale Nachhaltigkeit. Die Besucher benähmen sich wie zu Hause, hätten aber keinerlei Verständnis und Sensibilität dafür, dass die Menschen, bei denen sie zu Gast sind, Distanz, Achtung und Respekt erwarten.

Wo immer ihre Schiffe anlegen, machen die Kreuzfahrtkonzerne die Einheimischen zu Sehenswürdigkeiten für ihre Kundschaft. Die ortsansässige Bevölkerung wird im wahrsten Sinne des Wortes entfremdet, weil sie von den Touristen zum Objekt gemacht wird. Sie gehört zu dem Warenpaket, für das die Touristen bezahlt haben.

Der Vorgang der Entfremdung bezieht sich sowohl auf die Menschen selbst als auch auf deren Heimat. Die Ortsansässigen registrieren die unangenehme Veränderung ihrer Quartiere und empfinden dies als Verlust ihres Territoriums und von Heimat. Plätze, die immer zum täglichen Leben gehört haben, gehen auf einmal verloren, weil sich fremde Gastronomen und Touristen dort breitmachen. Der Tourismus verbindet die Menschen nicht. Er spaltet sie und macht Fremde und Einheimische zu Gegnern.

Die Kreuzfahrtmanager betonen jedoch immer wieder, dass ihre touristischen Strategien ausgewogen sind und den Prinzipien der sozialen Nachhaltigkeit entsprechen. Es hat den Anschein, dass „sustainability“ zum Lieblingswort aller Kreuzfahrtmanager geworden ist. Doch wenn Kreuzfahrtmanager auf ihren Schiffen 3000, 4000 oder 6000 Touristen transportieren, erledigt sich der Begriff der Nachhaltigkeit von selbst. Massentourismus und Nachhaltigkeit sind ein antagonistischer Widerspruch. Der Massentourismus ist eine Form von unkontrollierter Gewalt, gegen die die ortsansässigen Bürger sich schlecht wehren können. Wer vorgibt, den Massentourismus zum sanften Tourismus umfunktionieren zu können, ist so glaubwürdig wie ein Feldherr, der einen gewaltfreien Krieg führen möchte.

Die Verantwortung von uns allen

Man könnte daher das moderne Phänomen des Massentourismus auf hoher See als zivilisierte Barbarei oder als Erscheinungsform einer barbarischen Zivilisation bezeichnen. Die zivilisierten Aspekte sind in diesem Zusammenhang vor allem in dem hohen Maß an Organisation und Logistik sowie dem technischen Know-how zu sehen, das diese Form des Reisens erst möglich macht. Das barbarische Element zeigt sich in der Ignoranz gegenüber der Natur, dem rücksichtslosen Streben nach schnellen Profiten, der monströsen Banalität der Unternehmens- und Erlebnisphilosophien sowie der ignoranten und parasitären Einstellung gegenüber der Kultur und den Lebensgewohnheiten der Menschen in den Anlaufregionen.

Die Menschen, die es auf die schwimmenden Ferienfabriken zieht, tragen Verantwortung dafür, was auf und mit den Weltmeeren passiert. Man wird ihre Einstellung nicht nur durch Aufklärung ändern können. Wenn die einheimische Bevölkerung sich immer stärker gegen den Massentourismus wehrt und ihren Protest energisch zum Ausdruck bringt, setzt das dem Ansturm der unerwünschten Besucher mitsamt seinen negativen Effekten spürbare Grenzen.

Dennoch lassen sich die Probleme des Kreuzfahrttourismus nicht allein durch den guten Willen oder solidarisches Handeln der Verbraucher aus der Welt schaffen. Sie müssten vor allem dadurch bekämpft werden, dass nationale und internationale Institutionen ihre Aufsichts- und Kontrollfunktionen wahrnehmen. Dies bedeutet aber, dass die politischen Repräsentanten anfangen, sich kritischer mit der Kreuzfahrtindustrie und dem Massentourismus auseinanderzusetzen.

Ein konsequentes Umdenken gegenüber dem fragwürdigen Geschäftsgebaren der großen Kreuzfahrtunternehmen sowie den negativen Begleitumständen des Kreuzfahrt- und Massentourismus ist dringend notwendig. Auch deshalb ist es wichtig, immer wieder auf die soziale und ökologische Unverträglichkeit der Massenkreuzfahrten hinzuweisen und institutionelle Restriktionen durchzusetzen. Einlaufverbote für Großschiffe, die keine Abgasreinigungsanlagen haben, – so wie es die Umweltschutzorganisation

NABU für Hamburg fordert – können zum Beispiel ein Schritt in die richtige Richtung sein.

Statt systematisch Monster- und Alutraumschiffe anzulocken und zu umgarnen, sollten sich Regierungen, Institutionen und Städte eher Gedanken darüber machen, wie man sie erfolgreich abwehrt und vergrämt. Die Kreuzfahrtriesen profitieren immens von der Inanspruchnahme der Infrastrukturen, die von den Anlaufhäfen und den Gastländern zur Verfügung gestellt werden. Doch für die Unterhaltung dieser aufwendigen Systeme werden sie bisher kaum zur Kasse gebeten. Auch für die ökologischen Schäden, die sie anrichten, leisten sie keinerlei Entschädigungszahlungen. Das Mindeste wäre, für sie die Liegegebühren in den Häfen zu erhöhen und angemessene Einlaufabgaben zu fordern. Nicht zuletzt sollten die Staaten des globalen Nordens dafür Sorge tragen, dass der Grundsatz der fairen Entlohnung und gleichen Bezahlung auf den Schiffen beachtet wird.

Die Giganten der Kreuzfahrtbranche sollten nicht mehr als willkommene Partner der Politik gesehen werden, sondern realistisch als das, was sie von Anfang an waren: profitgierige, trickreiche, egoistische und expansive Unternehmen. Ihre Gewinne sind so ungewöhnlich hoch, dass deren Reduzierung zwar Hedgefonds und Großaktionäre schmerzen würde, aber sonst keine gravierenden Konsequenzen hätte.

Wenn der Begriff der Nachhaltigkeit nicht zur bloßen Sprachhülle entwertet werden soll, müssen drei wichtige Bedingungen erfüllt werden: Dazu braucht man Schiffe, die weitgehend umweltneutral eingesetzt werden können, eine faire Bezahlung aller Mannschaftsangehörigen sowie einen ökologisch, kulturell und sozial verträglichen Tourismus in den Zielorten. Die modernen Großschiffe der Kreuzfahrtveranstalter erfüllen keine einzige dieser Bedingungen. Schon allein aufgrund ihrer Dimensionen können sie gar nicht ökologisch betrieben werden: Ihr Energiebedarf ist gewaltig, Emissionen und Abfälle sind enorm, die Beeinträchtigungen und Zerstörungen der maritimen Flora und Fauna vielfältig. Die Geschäftsgrundlage der Betreiber beruht im Wesentlichen darauf, Löhne und Gehälter zu zahlen, die weit unterhalb des Standards entwickelter Staaten liegen. Und wenn Tausende von Passagieren in Orte strömen, die sowieso schon im Fadenkreuz des Massentourismus stehen, oder in kleine Orte einfallen, denen jede Infrastruktur für einen solchen Ansturm fehlt, kann von soziokultureller Nachhaltigkeit keine Rede sein.

Wer heute eine Kreuzfahrt unternehmen möchte, sollte sich daher für Qualitätsreisen entscheiden, die den sozialen und ökologischen Nachhaltigkeitsstandards einigermaßen entsprechen. Doch das sind nur wenige kleinere und nicht eben preiswerte Schiffe. Für Schnäppchenpreise sollte das Meer jedenfalls nicht mehr zu haben sein.