

Green Planet Award für Kreuzfahrtschiffe

Von Bruno Abegg, Schweizer Touristik und Interview mit Richard Gubler, Umweltbeauftragter Kuoni

Wenn von Meeresverschmutzung die Rede ist, denkt man in erster Linie an Öltanker. Aber auch die Kreuzfahrtindustrie ist nicht ganz unschuldig. Kuoni versucht erstmals, die durchaus vorhandenen, aber noch zu zaghaften Bemühungen zu unterstützen und zeichnet Kreuzfahrtschiffe mit dem Green Planet Award aus.

Die amerikanische Umweltbehörde schätzt, dass pro Kreuzfahrtpassagier zehn Gallonen Schwarzwasser (in erster Linie aus Toiletten) sowie 85 Gallonen Grauwasser (aus dem Lavabo, der Dusche, der Küche und der Wäscherei etc.) anfallen. Das sind rund 360 Liter Abwasser pro Tag und Passagier. Bei einem Schiff mit 3000 Passagieren ergibt das eine ganz schöne Menge, und nun stellt sich natürlich die Frage, wie diese zum Teil nicht ganz harmlosen Abwässer entsorgt werden? Die Antwort lautet: Wenn ein Schiff drei Seemeilen von der amerikanischen Küste entfernt ist, können sie einfach ins Meer gekippt werden.

Das soll sich jetzt ändern. Ein neuer Gesetzesentwurf – der sogenannte «Clean Cruise Ship Act» – verlangt, dass die Abwässer nur noch gereinigt in die amerikanischen Gewässer geleitet werden dürfen. In Küstennähe wäre das Ablassen ganz verboten.

Ist es nicht erstaunlich, dass die Reedereien von Gesetzes wegen zu solch elementaren Umweltstandards angehalten werden müssen? Keineswegs, und es ist auch nicht so, dass die Vereinigten Staaten in diesem Bereich eine lasche Gesetzgebung aufweisen würden. Im Gegenteil, die USA, wo 80 % des internationalen Kreuzfahrtgeschäftes generiert werden, sind vergleichsweise progressiv, was den Meeres- und Küstenschutz betrifft. Der besagte Gesetzesentwurf beziehungsweise die Tatsache, dass er erst im Jahr 2004 eingereicht wurde, zeigt vielmehr, dass manches im Argen liegt.



AUS DEN AUGEN, AUS DEM SINN

Die Meere werden nach wie vor als Müllkippe missbraucht. Es gibt zwar einige internationale Abkommen, aber die weisen – wenn sie denn verbindlich sind – unendlich viele Schlupflöcher auf. In der «International Convention for the Prevention of Pollution from Ships», dem so genannten MARPOL (vgl. www.imo.org), werden gewisse Bereiche wie Öl und Plastik klar geregelt, andere dagegen, wie zum Beispiel Abfall und Abwasser, werden nur sehr oberflächlich behandelt. Hinzu kommt, dass diese Abkommen nicht von allen Staaten unterzeichnet wurden und demzufolge auch nicht für alle Schiffe verbindlich sind. Häufig, und das gilt auch für Kreuzfahrtdampfer, segeln die Schiffe unter einer so genannten Billigflagge. Und in den Ländern, in denen diese Schiffe registriert sind, gelten zuweilen beängstigend lasche Umwelt und Sicherheitsvorschriften.

Ein weiteres Problem ist die Kontrolle. Oftmals mangelt es am Willen, die bestehenden Bestimmungen durchzusetzen und Fehlverhalten zu sanktionieren. Mit anderen Worten: Ein Teil der Umweltsünden, die auf hoher See begangen werden, wird nicht geahndet, weil sie nach den geltenden Bestimmungen nicht illegal sind. Und anderswo wird nichts gemacht, weil niemand davon erfährt beziehungsweise nie Anklage erhoben wird.

In den nationalen Gewässern sieht es etwas anders aus. Hier gelten die nationalen Gesetze, und hier liegt es im Ermessendes entsprechenden Landes, griffige Gesetze zu erlassen. Auch diesbezüglich haben die USA eine Art Vorreiterrolle übernommen, insbesondere was den Vollzug betrifft. In den letzten zehn Jahren sind zahlreiche Kreuzfahrtgesellschaften zu saftigen Geldbussen von bis zu 18 Millionen US-Dollar verurteilt worden. Eine Liste der verurteilten Reedereien findet sich unter «www.cruisejunkie.com ».

GRÜNES MÄNTELCHEN?

Die meisten Reedereien verfügen über ein Umweltleitbild. Die darin gemachten Aussagen beziehen sich in der Regel auf das von Gesetzes wegen verlangte Minimum. Was weiter geht, wird als unverbindliche Empfehlung formuliert. Es gibt zwar durchaus Reedereien, die ihre Umweltverantwortung ernst nehmen, die voranschreiten, wenn es zum Beispiel darum geht, die Schiffe mit moderner Umwelttechnologie (effizienter Antrieb, Abfallbewirtschaftung, Abwasserreinigung etc.) auszustatten. Aber im Allgemeinen steht die Industrie nicht im Ruf, besonders umweltfreundlich zu sein. Wie sie 's mit dem Umweltschutz hält, kann sie in der Diskussion über den «Clean Cruise Ship Act » beweisen. Das sollte ihr eigentlich nicht allzu schwer fallen, denn schliesslich wird nichts Unmögliches verlangt, nur das ,was an Land längst gang und gäbe ist.

Gesetze sind das eine, Ansprüche von Kunden und Reisevermittlern etwas anderes. In diesem Zusammenhang hat Kuoni einen interessanten Weg eingeschlagen, als man im letzten Jahr beschloss, die Vergabe des Green Planet Awards von den Badehotels auf die Kreuzfahrtschiffe auszudehnen. In der Zwischenzeit wurden fünf Schiffe ausgezeichnet. Dabei handelt sich um zwei Schiffe der finanziell angeschlagenen Festival («Mistral » und «European Stars ») sowie um drei der Costa Cruises («Atlantica », «Mediterranea » und «Victoria »). Im folgenden Interview erklärt Richard Gubler, der Umweltverantwortliche von Kuoni, wie es zu diesem Schritt gekommen ist.

Was hat Kuoni bewogen, den Green Planet Award auf die Kreuzfahrt schiffe auszudehnen?

Richard Gubler: Als Vermittler von Kreuzfahrten wollen wir voll und ganz hinter dem Produkt stehen können. Die Reedereien sollten nicht nur ein Höchstmass an Komfort sowie eine ausgezeichnete Dienstleistungsqualität anbieten, sondern auch fortschrittliche Umwelt- und Sozialstandards einhalten. Leider gibt es auf hoher See immer noch schwarze Schafe, die dem Image der ganzen Branche schaden. Umweltskandale, verursacht durch einige verantwortungslose Schiffsoffiziere, haben uns aufhorchen lassen und gezeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Mit dem Green Planet Award wollen wir den Reedereien gegenüber unsere Erwartungen in Bezug auf «Clean Business » unterstreichen und denjenigen, die diese Erwartungen erfüllen, eine Möglichkeit zur Profilierung bieten.

Wie sind Sie zu den Informationen gekommen?

Gubler: Wie bei den Hotels haben wir mit Fragebogen gearbeitet. Die Fragen bezogen sich auf die Schiffsdaten, das Umweltprogramm sowie auf die Bereiche Energie, Abfall und Wasser. Wir haben aber auch Informationen wie die Firmen-Homepage und Zeitungsartikel berücksichtigt. Bei der erstmaligen Ausschreibung standen die quantitativen Werte aber noch nicht so sehr im Vordergrund. Vielmehr wurde beurteilt, ob ein Umweltprogramm besteht und wie dieses umgesetzt wird.

Wie viele Schiffe wurden angefragt, wie viele haben geantwortet?

Gubler: Wir haben 64 Schiffe zur Teilnahme eingeladen: Zehn haben sich beworben, fünf erhielten den Award.

Was zeichnet die fünf Green Planet Schiffe aus?

Gubler: Es liegen mehr oder weniger genaue Daten zu den Kriterien Abfall, Wasser und Energie vor – dies lässt auf ein Monitoring schliessen. Die Schiffe weisen neue Technologien auf, Abfall wird getrennt, und das so genannte «Black Water » wird vor der Einleitung ins Meer gereinigt. In erster Linie zeichnet die Schiffe aber ihr Umweltprogramm aus. Die Zuständigkeiten sind geregelt, und an Bord gibt es Leute, die für den Umweltbereich verantwortlich sind.

Wo besteht der grösste Handlungsbedarf?

Gubler: Es besteht eine grosse Diskrepanz zwischen der Gesetzgebung einerseits und dem Vollzug andererseits. Es gibt zwar einige verbindliche internationale Seerechtsabkommen wie MARPOL. Aber diese Abkommen wurden von vielen Staaten nicht unterzeichnet beziehungsweise können mit der Registrierung in einem Billigflaggenland umgangen werden. Die zentralen Umweltprobleme betreffen die illegale Verknappung von Abfällen, ungereinigtem «Schwarzwasser» und ölhaltigem Bilgenwasser. Diese Umweltbelastungen werden durch die enormen Konzentrationen von Menschen und umweltbelastenden Stoffen, die so typisch sind für die Kreuzfahrtindustrie, verstärkt. Häufig wird auch mit älteren Schiffen gefahren. Diese haben noch keine Umwelttechnologien, wie sie bei den modernen Schiffen zum Standard gehören, an Bord. Hier wäre eine rasche Erneuerung oder eine Nachrüstung der Flotten nötig.

Wie geht es weiter mit dem Thema «Kreuzfahrten und Umwelt»?

Gubler: Wir werden den Green Planet Award für Kreuzfahrtschiffe im nächsten Jahr wieder aus schreiben und rechnen mit einer deutlich grösseren Resonanz. Zugleich versuchen wir durch Sensibilisierungskampagnen im Hause, aber auch zusammen mit unseren Partnern, auf die Probleme aufmerksam zu machen. Es gibt auch Reedereien, die sich ihrer Verantwortung bewusst sind und diese vorbildlich wahrnehmen. Da wir Touristiker alle in einem Boot sitzen, bieten wir den Schifffahrtsgesellschaften den Dialog an sowie die Unterstützung bei der Suche nach zukunftsfähigen Lösungen für einen nachhaltigen Seereisen-