

„Schnell Geld verdienen“ ist das Hauptziel der Mitarbeiter aus Niedriglohnländern. An Bord verdienen sie mehr als in ihrer Heimat und nehmen dafür unendliche Lasten in Kauf. Manche haben ihre Familie seit Monaten nicht gesehen, kennen nicht einmal ihre Kinder, weil sie sich zwischen zwei Arbeitsverträgen keinen Rückflug leisten konnten. Von guten Gehältern kann auch das Restaurantpersonal nur träumen. Meist ist das monatliche Grundgehalt sehr gering und beläuft sich nur auf wenige hundert US-Dollar. Trinkgelder machen bis zu drei Viertel des Lohnes aus. Trotz der schwierigen Arbeitsbedingungen versuchen die meisten ihren Arbeitsvertrag zu erfüllen. Doch nicht wenige müssen vorher ihren Dienst quittieren, weil sie sich der enormen körperlichen und psychischen Belastung nicht mehr gewachsen fühlen. Wochenlang sind sie fast nur Kunstlicht ausgesetzt. Wenige Stunden Landgang einmal in der Woche sind kein angemessener Ausgleich. Zwar gibt es einige offene Deckflächen, die der Mannschaft zur Verfügung stehen, doch meist fehlt die Zeit, um diese zu nutzen. Vor allem Frauen klagen über Mobbing und anzügliche Bemerkungen durch Vorgesetzte. Chronischer Schlafmangel und Depressionen werden mit Alkohol ertränkt. Manche Reedereien zeigen sich beim Alkoholausschank großzügig, weil sie um die Nöte ihrer Mitarbeiter wissen. Höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen wollen sich die Großreedereien nicht leisten, da sie mit Blick auf die bestehenden und absehbaren (Über-)Kapazitäten der Branche unter enormem Konkurrenzdruck stehen. Alle Kampagnen der Internationalen Transportarbeiter-Gewerkschaft, bessere Bedingungen an Bord durchzusetzen, verliefen weitgehend im Sande.

Empfehlungen für Kreuzfahrttouristen

- ▶ Fragen Sie vor der Buchung auch nach Arbeitsbedingungen und Gewerkschaftsrechten der Besatzungsmitglieder.
- ▶ Die Besatzung auf dem Schiff arbeitet oft unter großem Druck, besonders auch diejenigen, die man als Passagier selten oder nie sieht. Beobachten Sie offensichtliche Ungerechtigkeiten, so melden Sie dies dem Management, wobei der Schutz der Betroffenen aber Vorrang hat.
- ▶ Kreuzfahrtgesellschaften, Reiseveranstalter, Zeitungen, Internetplattformen oder die Internationale Transportarbeiter Gewerkschaft (ITF) sind Ansprechpartner, um auf die Situation der Beschäftigten auf Kreuzfahrtschiffen aufmerksam zu machen.
- ▶ Auch auf Kreuzfahrten sollte gelten: Abfälle vermeiden und verursachte Umweltkosten selbst tragen. Einzelne Klimaschutzanbieter bieten auch eine CO₂-Kompensation für Kreuzfahrten an. www.atmosfair.de/kompensieren/jetzt-kompensieren/kreuzfahrt/

Quellen und Hinweise:

- Informationsdienst Tourism Watch - TW 58 (03/2010) mit Beiträgen von Ulrich Delius und einem Interview mit Ross A. Klein
- Suchanek, Norbert: Die dunklen Seiten des globalisierten Tourismus
- "Getting a Grip on Cruise Ship Pollution". Von Ross A. Klein für Friends of the Earth, Dezember 2009 www.foe.org/getting-grip-cruise-ship-pollution
- Internationale Transportarbeiter-Gewerkschaft (ITF)
- NABU-Hintergrundpapier (2011): Mir stinks! – NABU Kampagne für eine saubere Kreuzschiffahrt

Kontakt:

EED Tourism Watch
Ulrich-von-Hassell-Str. 76
53123 Bonn
Fon: +49 (0) 228 / 81 01 -23 02 - 23 03
Fax: +49 (0) 228 / 81 01 -150
E-Mail: tourism-watch@eed.de

Das Traumschiff hat ausgeträumt

Wo sich die Träume an der Wirklichkeit stoßen und Nachhaltigkeit noch in den Kinderschuhen steckt: Kreuzfahrttourismus

Die Havarie der Costa Concordia kostete vielen Menschen das Leben. Ungeklärt ist bisher die Frage, ob die Tragödie im Mittelmeer die Schuld einer einzelnen fahrlässig handelnden Person oder letztlich Ergebnis einer profitgierigen Industrie ist. Hat ein System, das sich das Motto „Je oller, desto doller“ auf die Fahnen geschrieben hat und sich gleichzeitig unter enormen Preisdruck begibt, Passagieren wie Bordpersonal letztendlich das Leben gekostet? Die Branche mit der weißen Weste muss um ihren Ruf kämpfen und dabei steht im Vordergrund: Touristen einen sicheren Urlaub zu versprechen.

Welche Auswirkungen der Kreuzfahrttourismus auf Land, Leute, Mitarbeiter und Umwelt hat, wird bisher nicht thematisiert. Es hätte aber nicht erst dieses Unglücks von Giglio bedurft, um sich einer Selbstprüfung in Bezug auf nachhaltiges Agieren zu unterziehen. Dazu gehören neben der Sicherheit der Passagiere insbesondere auch die ökologischen, ökonomischen und sozialen Auswirkungen des Traumschiffreisens.

Längst ist der Kreuzfahrttourismus in der globalen Tourismuswirtschaft keine Nische mehr. Die Branche boomt – vor allem in den USA, aber auch zunehmend in Europa. Bei einem jährlichen Wachstum von sieben Prozent werden rund 50 Milliarden US-Dollar erwirtschaftet. Der Verband der Kreuzfahrtreedereien (CLIA) verzeichnet im Jahr 2011 über 16 Millionen Kreuzfahrttouristen, 2012 sollen es über 17 Millionen werden. Mit immer größeren „schwimmenden Hotels“ streben die Branchenriesen nach größtmöglicher Rendite. Treibstoff und Hafengebühren sind teuer und die Ansprüche der Urlauber wachsen. Bullaugen sind out, möglichst viele Kabinen werden nun mit Balkonen ausgestattet. Die schwimmenden Kreuzfahrtriesen haben mit dem „Traumschiff“ nur noch wenig gemeinsam. Sie beherbergen mit mehr als 6.000 Passagieren sechs- bis zehnmal so viele Urlauber wie die Schiffe aus der Fernsehserie. Es sind schwimmende Kleinstädte, die immer mehr Luxus und Abwechslung bieten: Golfsimulatoren, Kletterwände, Aqua-Theater, aufwändige Fitnessstudios und Prachtboulevards mit vielen Geschäften. Und es wird weiterhin in die „Zukunft“ investiert, wie CLIA berichtet. 14 neue Riesenschiffe werden 2012 zu Wasser gelassen und weitere zehn sollen zwischen 2013 und 2015 fertig gestellt werden, um die modernen Kreuzfahrer zu bespaßen. Zwischen 2011 und 2015 werden 22 Milliarden US-Dollar in die schwimmenden Hochburgen investiert.

Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön ... Nur für wen?

Was spricht gegen eine Seefahrt? Kreuzfahrttourismus haftet - abgesehen von Sicherheitsdebatten, die so alt sind wie der Untergang der Titanic - ein ausgesprochen positives Image an. Doch so sauber, wie Sascha Hehn uns Deutschen mit strahlendem Lächeln diese Reiseform durch die Fernsehserie „Das Traumschiff“ seit den 80er Jahren suggeriert hat, ist sie leider nicht. Selbstkritik aber ist von der Glitzerbranche nicht zu erwarten, auch wenn ihr glänzender Schein die Schattenseiten immer weniger zu verbergen vermag. Kreuzfahrten galten bis vor kurzem noch als individuelle und besonders kultivierte Form des Reisens, als Ausdruck von Wohlstand und gesundem Leben. Doch mittlerweile haben Billig-Kreuzfahrten auch die Schnäppchenjagd im Discount erreicht und beim Blick hinter die Kulissen kann auch von kultiviert keine Rede sein; zu gravierend sind die Nebenwirkungen dieser Reiseform auf Natur, Umwelt und Menschen.

Kreuzfahrttourismus ist ein Umweltproblem:

Wussten Sie,

- ▶ dass auf einem Kreuzfahrtschiff pro Tag und Person 32 Liter Schmutzwasser und 350 Liter Grauwasser sowie 2,5-3 kg feste Abfallstoffe anfallen?
- ▶ dass 28.000 Liter Klärschlamm und öliges Bilgenwasser pro Schiff und Tag entstehen sowie Emissionen, die dem Ausstoß von 350.000 Autos entsprechen? Dazu kommen noch die Abgase der Müllverbrennungsanlagen.



Bundesverband NABU

Als schwimmende Kleinstädte verursachen Kreuzfahrtschiffe riesige Mengen an Schadstoffen und ein großer Teil davon wird im Ozean entsorgt oder ungefiltert in die Luft geblasen. Was die festen Abfallstoffe angeht, sind Kreuzfahrtschiffe für 24 Prozent der Gesamtmenge der Hochseeschifffahrt verantwortlich. Die gleiche Abfallmenge verursacht von Strandurlaubern kann durch wesentlich modernere Anlagen an Land entsorgt werden. Feststoffe werden geordnet recycelt oder ordentlich verbrannt. Anders als an Land gelten für Müllverbrennungsanlagen auf See keine Grenzwerte und Beschränkungen. Alle neuen Schiffe verfügen über moderne Abwasserreinigungssysteme und viele ältere wurden nachgerüstet (wenngleich es große Unterschiede bei den einzelnen Gesellschaften gibt). Dennoch können diese Abwassersysteme mit einigen

Schadstoffen (Ammoniak, Nickel, Kupfer, Zink) nicht wirkungsvoll umgehen. Auch das Problem des Nährstoffgehalts bleibt außen vor. Verglichen mit kaum oder vollkommen ungeklärten Abwässern, sind die Wassersysteme auf den Schiffen ein Fortschritt; doch mit den Ansprüchen an ein zeitgemäßes Wassermangement halten die Schiffe nicht mit. Es besteht auch das Problem, dass die Kreuzfahrtgesellschaften in Ländern mit schwachen Umweltgesetzen oft Schiffe ohne fortschrittliche Abwassersysteme einsetzen, während dieselben Gesellschaften in Gebieten mit strengeren Vorgaben sehr viel sauberere Abfälle entsorgen. Da, wo es nicht verboten ist, verwenden Kreuzfahrtschiffe Schweröl mit einem Schwefelgehalt von drei Prozent. Diese Treibstoffe sind wesentlich umweltschädlicher als die Kraftstoffe in PKWs, modernen Bussen oder anderen Verkehrsmitteln. Dort, wo gesetzlich gefordert, wie z.B. in Kalifornien und einigen Gegenden Norwegens, werden allerdings schwefelarme Treibstoffe mit einem Gehalt von 0,5 Prozent eingesetzt. Wegen ihrer außerordentlich schlechten Umweltbilanz wurden die Kreuzfahrtunternehmen AIDA und TUI Cruises im Jahr 2011 vom Naturschutzbund Deutschland (NABU) mit dem "Umwelt-Dino" ausgezeichnet –ein Negativpreis, auf den die Branche kaum stolz sein kann.

Kreuzfahrten schaden dem Klima



"Keine Anzeige" Greenpeace Magazin

Der CO2-Fußabdruck eines typischen Kreuzfahrtschiffes pro Passagierkilometer ist 36-mal größer als der CO2-Fußabdruck einer Eurostar-Bahnreise und mehr als drei Mal so groß wie der eines Fluges mit einer typischen Boeing 747 oder einer Personenfähre. Außerdem beeinträchtigen mangelhaft entsorgte Abfälle und Abwässer im Meer die marinen Ökosysteme und die Gesundheit der Ozeane. Der Nährstoffgehalt des Abwassers wirkt sich negativ auf Korallen aus. Andere Abfälle haben Auswirkungen auf die Gesundheit von Fischen und anderen Lebensformen im Meer. Aktuelle Studien belegen, wie durch die Verringerung der biologischen Vielfalt der Ozeane deren Fähigkeit, Kohlenstoff zu binden, aufs Spiel gesetzt wird. Dies wiederum verschärft den Klimawandel. Zwar hat die Kreuzfahrtindustrie begonnen, mittels technischer Entwicklungen auf Kritik zu reagieren, doch dies sind langsame Veränderungen. Mit bald 10.000 Personen auf einem Kreuzfahrtschiff sind die Umweltauswirkungen erheblich. Hinzu kommt, dass viele Kreuzfahrtpassagiere mit dem Flugzeug anreisen. Der CO2-Abdruck des Kreuzfahrttourismus beinhaltet also nicht nur die Umweltauswirkungen des Schiffes, sondern auch die An- und Abreise sowie Landausflüge. Während Fluggesellschaften bereits vor einigen Jahren begannen, ihren Kunden die freiwillige CO2-Kompensation anzubieten, scheint dieses Thema bei den Reedereien noch nicht angekommen zu sein. Es könnte sein, dass die Kreuzfahrtveranstalter um ihr sauberes Image fürchten, wenn dem Kunden bei Buchung der Reise die vollständige Klimawahrheit gesagt wird. Eine zehntägige

Kreuzfahrt verursacht mit über zwei Tonnen CO2 nicht selten mehr klimaschädliche Emissionen als ein Mittelklassewagen im Jahr bei durchschnittlicher Fahrleistung – ohne Flugreise versteht sich. Die Klimaschutzorganisation Atmosfair gGmbH ist bisher noch einer der wenigen Anbieter, über den Kreuzfahrer ihre Klimafolgekosten berechnen und kompensieren können.

Alles Geld bleibt an Bord

Kreuzfahrtschiffe sind als Unternehmen auf See unterwegs, um Gewinne einzufahren. Sie tun dies auf dem Rücken der angelaufenen Länder und Häfen. In Entwicklungsländern kommen Mittel zur Armutsbekämpfung nur in homöopathischen Dosen an. In den Terminals werden Anlegestellen und Infrastruktur für Kreuzfahrtschiffe gebaut, deren Kosten aber oft nicht oder nur zu einem kleinen Teil wieder hereingeholt werden. Außerdem bekommen Händler vor Ort nur einen Bruchteil dessen, was die Passagiere ausgeben. Von dem, was Kreuzfahrer und Kreuzfahrerinnen für Landausflüge ausgeben, behalten die Schiffe durchaus 50 Prozent und mehr als Provision ein. Außerdem kassieren sie kräftige Gebühren von Geschäften, die an Bord als bevorzugte Einkaufsmöglichkeiten angepriesen werden. In einer aktuellen Studie in Belize wurde festgestellt, dass die Kreuzfahrtpassagiere zwar 75 – 80 Prozent der ausländischen Gäste ausmachen, dass aber nur zehn Prozent der Arbeitsplätze im Gastgewerbe auf dieses Segment entfallen. Ganz aktuell beginnen die Kreuzfahrtunternehmen selbst Häfen zu kaufen oder zu bauen. Dadurch sinkt der wirtschaftliche Nutzen für die einheimische Wirtschaft weiter. Das Einkommen aus diesen Häfen fließt weitgehend an im Ausland registrierte Offshore-Unternehmen.

Paul Wilkinson von der kanadischen York University beobachtete schon 1999 den Trend, dass Traumschiffpassagiere Jahr für Jahr weniger Geld in den Kreuzfahrthäfen ausgeben. Als Beispiel führt er die Bahamas an. Dort ließen die Passagiere 1980 im Schnitt noch rund 55 US-Dollar während ihres Landganges auf der Inselgruppe. 16 Jahre später waren es inflationsbereinigt nur noch 31 US-Dollar pro Person. Hauptursache dieses Rückgangs sind nach Ansicht Wilkinsons die Luxusliner, die sich mit jeder neuen Schiffsgeneration zu regelrechten "Geldfallen" entwickeln würden. "Die Kreuzfahrtindustrie nutzt lokale Infrastrukturen, gibt aber der lokalen Wirtschaft nichts zurück. Tatsächlich entzieht sie dem Gemeinwesen die finanziellen Ressourcen", bringt die Vorsitzende der britischen Association of Independent Tour Operators (AITO), Sue Ockwell, die Situation der bereisten Entwicklungsländer auf den Punkt. Einzige signifikante Einnahmequelle der angesteuerten Länder und Inseln ist die Eintrittsgebühr, die Hafen- oder "Kopfsteuer" für Kreuzfahrturlauber.

Soziale Schatten unter der Wasserlinie

In den Mannschaftsunterkünften unterhalb der Wasserlinie des Schiffes wird deutlich, auf wessen Kosten Kreuzfahrer auf dem Oberdeck ihren Sekt genießen.

Rund 70 Prozent aller Beschäftigten auf Kreuzfahrtschiffen arbeiten im schlechter bezahlten Hotel- und Restaurantbereich. Nur auf kleinen Kreuzfahrtschiffen der oberen Luxusklasse kommen diese Angestellten heute noch aus West- und Zentraleuropa. Schon in den 70er Jahren begann die Holland America Line, ihre niederländischen Stewards durch Indonesier zu ersetzen. In den Bord-Wäschereien sind traditionell Chinesen beschäftigt. Je schlechter bezahlt die Arbeit ist, desto eher kommen die Angestellten aus Niedriglohnländern. Je weniger sie an Bord verdienen, desto einfacher sind sie untergebracht. Mit Verträgen von sechs bis zehn Monaten Laufzeit kommen sie an Bord. Den meisten ist zwar theoretisch klar, dass sie eine 7-Tage-Woche mit nur sehr wenigen Ruhezeiten erwartet. Doch wie aufreibend und zermürend die Arbeitsbedingungen sind, erahnen bei Vertragsbeginn nur wenige. "Ich fange um 6.30 Uhr an und arbeite regelmäßig bis Mitternacht", erklärt Muran aus Indonesien. "Manchmal gibt es dann noch Abendveranstaltungen, nach denen ich aufräumen muss. Dann wird es schon einmal zwei oder drei Uhr morgens, bis ich Dienstschluss habe." Überstunden werden regelmäßig nicht bezahlt. Arbeitszeit-Empfehlungen der Internationalen Transportarbeiter-Gewerkschaft (ITF) oder der Vereinten Nationen stoßen bei den Betroffenen nur auf müdes Lächeln. "Die von den UN empfohlenen 48 Stunden Wochenarbeitszeit sind unrealistisch. Ich arbeite meist doppelt so lang", erklärt Muran. Zeit für sich hat er nur selten. Denn die Kabinen sind oft so klein, dass es schon schwierig sein kann, alles Gepäck zu verstauen. Er hat kaum Einfluss darauf, mit wem er monatelang seine Kabine teilt. Die Wahrscheinlichkeit, dass es jemand aus einem anderen Kulturkreis ist, ist groß. Denn auf vielen Mega-Schiffen sind über 60 Nationalitäten vertreten. So interessant der Austausch zwischen Kulturen auch sein mag, so kommt es auch schnell zu Konflikten. Denn wer übermüdet ist, ist auch schneller reizbar. Hinzu kommt die Arbeit in unterschiedlichen Schichten, die ein Zusammenleben auf so engem Raum erschwert. Die Reedereien stellen trotzdem gezielt Mitarbeiter aus unterschiedlichsten Regionen ein. Ein durchaus erwünschter Nebeneffekt ist, dass die Äußerung gemeinsamer Forderungen der Niedriglohnarbeiter oder eine mögliche gewerkschaftliche Vertretung an Bord erschwert werden. Unmissverständlich wird jedem Mitarbeiter klar gemacht, dass Gewerkschaften auf See unerwünscht sind.