

Kreuzfahrt im Kreuzfeuer

Behauptungen, Fakten und Argumente zu der Abschlussfahrt der Leistungskurse Mathematik und Physik

1. Die CO₂-Bilanz

Die Berechnung des CO₂-Ausstoßes ist schwierig. AIDA selbst gibt den Ausstoß durchschnittlich mit knapp 60 kg pro Tag und Passagier an und berechnet 290 kg für diese konkrete Kreuzfahrt.

Ein Dozent der Uni Hochschule Wismar (HSW), Bereich Seefahrt Warnemünde, berechnet mit all den schiffsspezifischen Angaben einen Wert von 250 kg pro Person.

Die CO₂-Rechner, die im Internet verfügbar sind, rechnen mit Durchschnittswerten, die auch den Ausstoß älterer Schiffe beinhalten, und ziehen keinen einzigen schiffsspezifischen Wert (Art der Motoren und des Treibstoffs, genaue Anzahl der Passagiere etc.) heran und sind daher nur wenig brauchbar.

Die AIDA-Flotte fährt inzwischen mit knapp 3 Liter Marinediesel (8,4 kg CO₂) pro 100 km und Person (ohne Hotelbetrieb). Daraus errechnet sich ein CO₂-Ausstoß für die zurückgelegten 1500 km von 126 kg pro Person. Für den Hotelbetrieb muss dieser Wert verdoppelt werden, sodass man wieder bei den 250 kg der Hochschule Wismar landet bzw. bei den 60 kg pro Tag und Passagier.

Zum Vergleich: Ein Hin- und Rückflug von Frankfurt nach Oslo wird mit knapp 800 kg CO₂ berechnet.

Ein Vergleich zu Bussen, Automobilen und Bahn ist kompliziert. Die Werte insbesondere bei Fernreisen mit der Bahn sind erstaunlich schlecht, da die ICE-Züge eine Auslastung von unter 50% haben, mit hoher Geschwindigkeit fahren und Klimatisierung und Bordbetrieb Energie ebenötigen. So kann man für ICE-Reisen mit umgerechnet 4 Liter Treibstoff (11,2 kg CO₂) pro 100 km und Person rechnen.

Bei Bahnen und Bussen wird zudem außer Acht gelassen, dass die CO₂-Bilanz zur Produktion der Infrastruktur (Schienennetz, Brücken, besonders der Tunnelbau) die Werte drastisch verschlechtert. Unter Einbezug dieser Bilanz verdoppelt sich bei Bahnreisen der CO₂-Ausstoß, bei Autos steigt er um ein Drittel. Für Flugzeuge und Schiffe muss im Vergleich deutlich weniger Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, da sie Luft und Wasser nutzen.

Außer Acht gelassen wird auch, dass die Schiffsmotoren einen ausgesprochen hohen Wirkungsgrad haben (ca. 70%, Automotoren: 30%) da die Abwärme der Motoren für Heizung, Warmwasser, Küche, Wäscherei uvm. genutzt wird.

Ergebnis: Insgesamt am günstigsten schneiden wahrscheinlich gut besetzte Busfahrten ab, wie sie z.B. unsere neunten Klassen nach England unternehmen. Die Kreuzfahrt schneidet nicht schlechter ab als unsere ICE-Fahrten nach Prag und Amsterdam, ganz abgesehen von der Flugreise der LK Englisch nach Manchester.

2. Moderner Alasshandel?

Vorgeworfen wurden den Kursen, der Kauf von CO₂-Zertifikaten sei moderner Alasshandel. Die Zertifikate wurden bei atmosfair gekauft, es gibt aber auch andere Anbieter wie MyClimate. Mit den Alassbriefen, die Martin Luther so vehement kritisierte, meinten Menschen, sich ihre Zeit im Fegefeuer zur Kompensation ihrer Sünden verkürzen zu können. Mit den Einnahmen wurde der Petersdom gebaut. Mit den Zertifikaten von atmosfair, MyClimate usw. werden z.B. Biogasanlagen gebaut. Alle Projekte werden nach strengen Richtlinien geprüft und sind seriös. Von einer Finanzierung von Prunkbauten ist nichts bekannt.

Selbstverständlich soll dies kein Freibrief sein, bedenkenlos CO₂ zu produzieren, weil man sich ja freikaufen kann. Wer den Kauf von CO₂-Zertifikaten als Alasshandel bezeichnet, betrachtet CO₂-Ausstoß als Sünde. Das kann man machen, wenn man erstens sich selbst moralisch erhaben als Heiliger inszenieren will und zweitens jede Art von Klassenfahrt oder Tourismus verdammt - und nicht zu Klimakonferenzen fliegt.

3. Kreuzfahrtschiffe sind Dreckschleudern

Viele amerikanische Kreuzfahrtschiffe fahren nach wie vor mit Schweröl, so wie auch die Container- und Frachtschiffe, die 99% der Schifffahrt ausmachen. Die Kurse sind aber nicht mit einem amerikanischen Kreuzfahrtschiff nach Norwegen gefahren.

Auf dem Schiff AIDAbella, mit dem die Kurse gefahren sind, sieht es anders aus.

Bei AIDA Cruises war 2012 bis 2018 Frau Monika Griefahn Direktorin für Umwelt und Gesellschaft. Frau Griefahn ist Mitbegründerin von Greenpeace Deutschland und war Umweltministerin in Niedersachsen. In ihrer Amtszeit wurden große Anstrengungen unternommen, den Treibstoffverbrauch und damit den Schadstoffausstoß zu senken.

Die AIDAbella fährt nicht mit Schweröl, sondern mit schwefelarmem Diesel (0,5% Schwefelanteil, 3,5% wären erlaubt), arbeitet mit einem sogenannten Scrubber (einer Filteranlage) sowie einem Katalysator, die zusammen 60% der Rußpartikel, 99% des restlichen Schwefeldioxids und 75% der Stickoxide abfangen. Allerdings schaltet Aida diese Filteranlagen in Seegebieten ab, wo dies seltsamerweise erlaubt ist. Die Schüler haben an Bord sehr deutlich gemacht, dass Aida zukünftig auf diese Einsparmaßnahmen verzichten sollte, um die eigene Glaubwürdigkeit als umweltfreundlichste Reederei nicht infrage zu stellen.

Zwölf von dreizehn Aida-Schiffen verfügen außerdem über einen Landstromanschluss, um die Belastung in Hafenstädten zu reduzieren. Das scheitert aber momentan noch daran, dass es außer in Kristiansand und Hamburg europaweit keinen Hafen gibt, der einen Landstromanschluss für Kreuzfahrtschiffe anbieten kann. Für 2020 sind diese Anschlüsse in Kiel und Warnemünde geplant.

4. Die Fähre

Die Fähre von Kiel nach Oslo wirbt damit, einem Kreuzfahrtschiff gleich zu sein. Der Treibstoffverbrauch ist mindestens genauso hoch, Scrubber sind eingebaut, über Filteranlagen ist jedoch nichts bekannt. Einen Nachhaltigkeitsbericht und Nachhaltigkeitsoffizier gibt es nicht. Die Umweltbelastung ist mindestens genauso hoch –der Unterschied ist nur, dass sich niemand über eine solche Schülerfahrt mit der Fähre echauffiert hätte. Mit dem Zug nach Kopenhagen zu fahren und dort Quartier zu beziehen, wäre sicherlich lohnend gewesen, würde den Etat einer Schulfahrt aber weit überschreiten.

5. Vermüllung der Meere

Auf den Aida-Schiffen wird kaum noch Plastikmüll erzeugt, da Marmeladen, Honig, Butter und selbst Nutella ohne Plastikverpackung angeboten werden und auf dem Schiff in den Abfalleimern auf den Einsatz von Plastiktüten verzichtet wird (das bringt pro Tag und Schiff eine Ersparnis von 2050 Plastiktüten, im Jahr sind das für die gesamte Aidaflotte über 10 Mio. eingesparte Kunststoffeinheiten). Selbst die Strohhalme sind aus Stärke und damit sogar essbar, zumindest aber biologisch abbaubar.

Der Müll, der trotzdem anfällt, wird getrennt gesammelt und an Land fachgerecht entsorgt. Der Umweltoffizier überwacht dieses Prozedere auch an Land, und wechselt bei Bedarf auch die Entsorgungsunternehmen.

6. Ausbeutung?

Die Mitarbeiter im Servicebereich incl. Reinigung verdienen 12 mal 1300 € netto bei freier Kost und Logis und freiem An- und Rückflug. Hinzu kommen Trinkgelder von 200 bis 300 € pro Monat. Die Arbeitszeit beträgt 10 Stunden /Tag. Es gibt keine freien Tage (Nachmittage schon), aber 2 Monate frei. Das sind Konditionen, wie sie in der Seefahrt üblich sind.

Das Sozialprodukt pro Kopf liegt auf den Philippinen bei 3100 US \$ im Jahr. Auf einem AIDA-Schiff verdient ein Mitarbeiter im Jahr 15 600 €, also das Fünffache. Jetzt muss man noch die Kaufkraft vergleichen, denn auf den Philippinen sind die Preise niedriger. In Deutschland müsste man etwa 3800 € monatlich netto verdienen, um über dieselbe Kaufkraft zu verfügen wie mit 1300 € auf den Philippinen.

Von den Einkommen leben Großfamilien in Indonesien, Indien oder auf den Philippinen. Mitarbeiter heuern immer wieder an, um mit den Ersparnissen eine selbstständige Existenz aufzubauen. Würde der deutsche Mindestlohn bezahlt werden, würde ein Mitarbeiter auf der AIDA ein höheres Einkommen erzielen als ein Herzchirurg auf den Philippinen. Für die Philippinen wäre das eine Katastrophe, weil es dann für hochqualifizierte Arbeitskräfte attraktiver wäre, statt im Krankenhaus auf einem Schiff zu arbeiten.

Es hat also seinen guten Grund, dass die Jobs auf den AIDA-Schiffen so gefragt sind.

Trinkgelder kommen übrigens noch hinzu, die Werte liegen wohl bei ca. 200 € pro Monat.

7. Der Hessische Rundfunk im Kampf gegen Kreuzfahrten

Morgens verlost Thomas Koschwitz auf hr1 Kreuzfahrten. Und in derselben Woche, in der die „Glosse“ gegen die Fahrt der Carl-Schurz-Schule gesendet wurde, lief am Samstagabend eine 90-minütige Sendung „Wunderschön! Die große Ostseekreuzfahrt“, in der mit keinem Wort auf Umweltfragen eingegangen wurde, sondern jedem Zuschauer eine Kreuzfahrt zu acht Zielen in acht Ländern wärmstens ans Herz gelegt wurde.

Auf hr2 lief in der Reihe „Doppelkopf“ am 2. Oktober ein Gespräch mit Greenpeace-Gründerin Monika Griefahn, die sechs Jahre lang als „Direktorin für Umwelt und Gesellschaft“ für AIDA Cruises gearbeitet hat, und in der diese überzeugend erläutern konnte, welche Fortschritte hin zur Nachhaltigkeit durchgesetzt werden konnten. Dort war auf einmal alles positiv, was in der Hessenschau als Skandal hingestellt wurde. Kreuzfahrten, so könnte man ironisch vermerken, sind für den hr nur dann verwerflich, wenn Schüler eine solche unternehmen und freitags eine „Fridays-For-Future“-Demonstration ansteht.