

TRAUM ODER ALBTRAUM: KREUZFAHRTEN IM NACHHALTIGKEITS-CHECK

Mehr als zwei Millionen Deutsche waren 2018 zu Gast auf einem Kreuzfahrtschiff, Tendenz steigend. Kreuzfahrten haben sich von einer einstmals elitären Reiseform zu einem Massengeschäft gewandelt. Für jede Erwartungshaltung findet sich ein geeignetes Schiff und alle bieten eine Fülle an kulinarischen Angeboten, Entertainment und Erholung. Klingt super, aber wie nachhaltig ist dieser Boom? Ist es ein ökonomisches Erfolgsmodell? Wie sieht die Umweltbilanz aus? Wie sind die sozialen Aspekte, etwa die Arbeitsbedingungen? Sonnen sich an Deck die Globalisierungsgewinner und unter Deck schufften die Globalisierungsverlierer?

Ziel dieses Moduls ist ein Nachhaltigkeits-Check, bei dem die Schülerinnen und Schüler mithilfe der Methode Gruppenpuzzle das Geschäftsmodell Kreuzfahrten ökonomisch, ökologisch und sozial genauer beleuchten. Abschließend skizzieren sie mögliche Lösungsansätze für mehr Nachhaltigkeit.

ÜBERBLICK ÜBER DIE UNTERRICHTSEINHEIT

THEMENBEREICH Globalisierung → Nachhaltigkeit in einer globalisierten Welt

VORWISSEN Arbeitsteilung, Ökonomie, Ökologie, Soziales

ZEITBEDARF 2 Unterrichtsstunden

METHODEN Gruppenpuzzle, Lernplakat

KOMPETENZEN Die Schülerinnen und Schüler ...

- erklären die drei Säulen der Nachhaltigkeit und ihre Zielkonflikte und Interdependenzen.
- werten Materialien zu Kreuzfahrten im Hinblick auf deren ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit aus.
- beurteilen das Geschäftsmodell Kreuzfahrten im Hinblick auf dessen Nachhaltigkeit.
- entwickeln Lösungsansätze für mehr Nachhaltigkeit.

SCHLAGWORTE Nachhaltigkeit, Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit, Globalisierung

AUTOR Johannes Heuser

PRODUKTION C.C.Buchner Verlag

DAS DREI-SÄULEN-MODELL DER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG

Das Konzept der **Nachhaltigkeit** (sustainable development) stammt ursprünglich aus der Forstwirtschaft. Als Begründer gilt der sächsische Oberberghauptmann Hans Carl von Carlowitz (1645–1714), der 1713 in seinem Buch „*Sylvicultura oeconomica*“ postulierte, dass immer nur so viel Holz geschlagen werden solle, wie durch Aufforstung nachwachsen könne. Mittlerweile ist der Begriff in aller Munde. Maßgeblich daran beteiligt war die Brundtland-Kommission, eine von der UNO eingesetzte Kommission für Umwelt und Entwicklung. Sie definierte dabei in ihrem Bericht „Our Common Future“ (1987) nachhaltige Entwicklung so: „Entwicklung zukunftsfähig zu machen, heißt, dass die gegenwärtige Generation ihre Bedürfnisse befriedigt, ohne die Fähigkeit der zukünftigen Generation zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse befriedigen zu können.“

Das populärste moderne Nachhaltigkeitskonzept, das **Drei-Säulen-Modell**, geht von den drei Säulen Ökologie, Ökonomie und Soziales aus und betrachtet, wie diese sich gegenseitig bedingen. Man kann deshalb auch von einem **Nachhaltigkeitsdreieck** sprechen.

In der gesellschaftlichen Diskussion stehen dabei häufig ökologische und soziale Aspekte im Vordergrund, doch erst **ökonomische Nachhaltigkeit** liefert das Kapital für Investitionen in mehr ökologische und soziale Nachhaltigkeit. Ökonomische Nachhaltigkeit meint, dass die zur Erreichung einer bestimmten „Wohlfahrt“ notwendigen Ressourcen auch weiterhin in gleicher oder besserer Qualität verfügbar sind. Man könnte somit sogar sagen, verantwortungsvolle Unternehmer haben Teilaspekte von Nachhaltigkeit bereits „im Blut“, da ihre Unternehmensführung nicht kurzfristig, im Sinne des klassischen Shareholder Value, auf Rendite ausgerichtet ist, sondern auf Bestand und langfristigen Erfolg. Dafür muss man Ressourcen sparsam einsetzen sowie Prozesse optimieren und möglichst effizient gestalten. Gelingt es, ein Unternehmen sozial und ökologisch nachhaltig auszurichten, können die Kosten, die damit verbunden sind, getragen werden, z. B. für höhere Mitarbeitergehälter oder neue, umweltschonende Technologien.

Die **soziale Nachhaltigkeit** ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass man die Mitarbeiter zumindest in Zeiten einer wissensbasierten Ökonomie als wichtige Anspruchsgruppe (Stakeholder) berücksichtigen muss, da sie wesentlich zum Erfolg beitragen. Maßnahmen für soziale Nachhaltigkeit sind, neben angemessener Entlohnung, etwa Bildungschancen zu ermöglichen oder die Gleichberechtigung der Geschlechter zu fördern.

Anderen Wissenschaftlern geht aber die Tatsache zu weit, dass im Falle der Nachhaltigkeit die Ökonomie gleiche Priorität haben soll wie Natur und Gesellschaft. Kritisiert wird, dass die Wirtschaftswissenschaft (Neoklassik) eben fälschlicherweise bis heute davon ausgehe, dass die Natur ein Produktionsfaktor wie alle anderen sei, zumal meist ohne Preis (vgl. Marktversagen, externe Effekte), was für den Umgang mit ihr nicht gerade förderlich war und ist. Diese Wissenschaftler betonen, etwa im Hinblick auf den Klimawandel und seine Folgen, dass ohne intakte Umwelt weder Wirtschaft noch soziale Gerechtigkeit möglich seien, d. h. Nachhaltigkeit v. a.

ökologische Nachhaltigkeit und Umweltschutz im Sinne von Klima- und Ressourcenschutz oder Erhaltung der Artenvielfalt bedeuten solle.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass angesichts der Herausforderungen unserer Zeit ein Trend weg von einer kurzfristig orientierten Ökonomie, mit der Maxime Gewinne und einer Maximierung des Outputs an Gütern ohne dabei auf Ökologie und Soziales zu achten, hin zu mehr langfristigem Denken und mehr Nachhaltigkeit erkennbar ist. Dies v. a. auch, seit durch die Finanzmärkte zunehmend Druck auf global agierende Unternehmen aufgebaut wird, Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen, die wirkliche Fortschritte darstellen und über wohlfeile Nachhaltigkeitsberichte und oft an „Greenwashing“ grenzende, wohlklingende Corporate Social Responsibility Einzelmaßnahmen hinausgehen. Dies ist auch an unserem Fallbeispiel der

Kreuzfahrtbranche feststellbar, die bisher v. a. ökonomisch erfolgreich, aber ökologisch und sozial wenig nachhaltig agierte und nun zumindest im Bereich der Ökologie starke Anstrengungen für mehr Nachhaltigkeit unternimmt.

Literaturhinweise:

- IHK Mittelfranken: Lexikon der Nachhaltigkeit. www.nachhaltigkeit.info/artikel/nachhaltigkeitsdreieck_1395.htm
- UN-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland-Kommission): Our Common Future, www.undocuments.net/wcedocf.htm 1987.
- Worldwatch Institute (Hg.): Einfach besser leben. Nachhaltigkeit als neuer Lebensstil. oekom verlag. München 2010.

Zeit	Phase	Inhalte	Materialien	Tipps/Hinweise
1. Unterrichtsstunde				
15'	Einstieg	Die SuS beziehen spontan Stellung zu der Frage, worauf sie bei der Planung einer Urlaubsreise besonders achten.	Digitale Methoden: Ranking	Computerraum oder Whiteboard/Beamer und mobile Endgeräte der SuS notwendig
10'	Erarbeitung I und Sicherung I	Die SuS erarbeiten wesentliche Grundlagen zur Nachhaltigkeit.	M1 Nachhaltigkeit und das Nachhaltigkeits-Dreieck	Einzelarbeit, Unterrichtsgespräch
20'	Erarbeitung II	Die SuS überprüfen das Geschäftsmodell der Kreuzfahrten im Hinblick auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit.	Materialpakete M2–M9 Arbeitsblatt: Das Geschäftsmodell der Kreuzfahrten im Nachhaltigkeits-Check	Methode: Gruppenpuzzle Differenzierungsmöglichkeit: Gruppe 1: schwer Gruppe 2: mittel Gruppe 3: mittel
2. Unterrichtsstunde				
20'	Sicherung II	Die SuS präsentieren ihre Ergebnisse aus den Expertengruppen in den Stammgruppen.	Materialpakete M2–M9 Arbeitsblatt: Das Geschäftsmodell der Kreuzfahrten im Nachhaltigkeits-Check	Methode: Lernplakat
15'	Problematisierung	Die SuS beziehen erneut Stellung zum Thema „Reisen und Nachhaltigkeit“ und begründen eine mögliche Änderung in ihrem Ranking. Sie machen Vorschläge, wie nachhaltiges Reisen gelingen könnte.	Digitale Methoden: Positionslinie	Computerraum oder Whiteboard und mobile Endgeräte der SuS notwendig Die Kommentar-Funktion in der digitalen Anwendung kann genutzt werden, um die Vorschläge der SuS zu nachhaltigem Reisen zu sammeln.



Digitale Methoden: Ranking

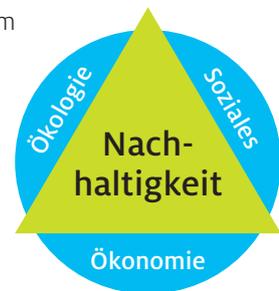
Ihre Meinung ist gefragt! Ihnen wird am Whiteboard eine Frage angezeigt. Was ist Ihnen am wichtigsten? Bringen Sie mithilfe Ihres Handys die vorgegebene Liste in eine Reihenfolge. Beginnen Sie mit dem Wichtigsten. Senden Sie Ihre Abstimmung ab. Das Klassenergebnis wird an der Leinwand angezeigt.

AUFGABE

1. Was ist Ihnen am wichtigsten, wenn Sie eine Urlaubsreise planen? Stimmen Sie mithilfe des digitalen Tools ab und tauschen Sie sich in der Klasse über das Ergebnis aus.

M1 Nachhaltigkeit und Nachhaltigkeitsdreieck

Eine von der UNO eingesetzte Kommission für Umwelt und Entwicklung definierte in ihrem Bericht „Our Common Future“ (1987) nachhaltige Entwicklung so: „Entwicklung zukunftsfähig zu machen, heißt, dass die gegenwärtige Generation ihre Bedürfnisse befriedigt, ohne die Fähigkeit der zukünftigen Generation zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse befriedigen zu können.“ Das populärste moderne Nachhaltigkeitskonzept, das **Drei-Säulen-Modell** geht von den drei Säulen Ökologie (Umwelt), Ökonomie (Wirtschaft) und Soziales aus und betrachtet, wie diese sich gegenseitig bedingen, aber auch in Konflikt miteinander geraten. Man kann deshalb auch von einem **Nachhaltigkeitsdreieck** sprechen.



- 10 In der gesellschaftlichen Diskussion stehen dabei häufig ökologische und soziale Aspekte im Vordergrund, doch erst ökonomische Nachhaltigkeit liefert Mittel für Investitionen in soziale und ökologische Aspekte, die zunächst höhere Kosten verursachen. **Ökonomische Nachhaltigkeit** meint, dass die zur Erreichung einer bestimmten „Wohlfahrt“ notwendigen Ressourcen auch weiterhin in gleicher oder besserer Qualität verfügbar sind. Verantwortungsvolle Unternehmer richten ihre Unternehmensführung nicht kurzfristig im Sinne des klassischen Shareholder Value auf Rendite aus, sondern auf Bestand und auf langfristigen Erfolg. Dafür muss man Ressourcen sparsam einsetzen sowie Prozesse optimieren und möglichst effizient gestalten.

- 20 Die **soziale Nachhaltigkeit** ergibt sich bereits aus der Tatsache, dass man die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zumindest in Zeiten einer wissensbasierten Ökonomie als wichtige Stakeholder berücksichtigen muss, da sie wesentlich zum Erfolg beitragen. Maßnahmen für soziale Nachhaltigkeit sind, neben angemessener Entlohnung, etwa Bildungschancen zu ermöglichen oder die Gleichberechtigung der Geschlechter (Diversity Management) zu fördern. Kritikern geht die Tatsache zu weit, dass im Falle der Nachhaltigkeit die Ökonomie gleiche Priorität haben soll wie Natur und Gesellschaft. Sie kritisieren, dass die Wirtschaftswissenschaft eben fälschlicherweise bis heute davon ausgehe, dass die Natur ein Produktionsfaktor wie alle anderen sei, zumal meist ohne Preis (externe Effekte), was für den Umgang mit ihr nicht gerade förderlich war und ist. Sie betonen, etwa im Hinblick auf den Klimawandel und seine Folgen, dass ohne intakte Umwelt weder Wirtschaft noch soziale Gerechtigkeit möglich seien.

DEFINITION

Nachhaltigkeit

Das Konzept der Nachhaltigkeit stammt ursprünglich aus der Forstwirtschaft. Als Begründer gilt der sächsische Oberberghauptmann Hans Carl von Carlowitz (1645–1714), der 1713 in seinem Buch „Sylvicultura oeconomica“ postulierte, dass immer nur so viel Holz geschlagen werden solle, wie durch Aufforstung nachwachsen könne. Damit legte er den Grundstein für das Prinzip des nachhaltigen Umgangs mit Rohstoffen. Dieses Prinzip wird inzwischen auf viele Politikbereiche übertragen, zum Beispiel auf den Umweltschutz, die Wirtschaft und die Bildung. Die Bedürfnisse der heute lebenden Menschen sollen befriedigt werden, ohne zukünftigen Generationen die Lebensgrundlagen zu entziehen.



Carl von Carlowitz –
Gedenktafel in Freiberg
© picture alliance/Arco Images

AUFGABEN

2. Was verstehen Sie unter dem Begriff „Nachhaltigkeit“? Notieren Sie Ihre Ergebnisse auf Kärtchen und sammeln Sie diese an der Tafel. Gestalten Sie aus Ihrem Klassenergebnis eine gemeinsame Mindmap.
3. a) Erläutern Sie mithilfe von M1 die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.
 b) Charakterisieren Sie Interdependenzen und Zielkonflikte im Nachhaltigkeitsdreieck an einem selbstgewählten Beispiel.
 c) Welcher der drei Dimensionen würden Sie den Vorrang geben ...
 ... als Konsument?
 ... als Unternehmer?
 ... als Arbeitnehmer?
 Begründen Sie Ihre Entscheidung.

M2 Traum und Trauma – Das Kreuz mit den Kreuzfahrten

In den Werbeprospekten der Kreuzfahrtreedereien sieht man schneeweiße Schiffe in tiefblauer See vor einem lichten Horizont. Der Schornstein ragt in den Himmel, eine Abgasfahne ist nie zu sehen. Eine ganze Armada von Grafikdesignern sorgt dafür, dass die gewaltigen Emissionen der schwimmenden Hotelanlagen wegre-

5
10



Die „Harmony of the Seas“, das bisher größte Kreuzfahrtschiff
© picture alliance / dpa

15
20

land. „90 Prozent aller Unternehmen, die in Europa auf dem Markt unterwegs sind, machen gar nichts. Und zehn Prozent machen ein bisschen mehr, das ist zum Beispiel AIDA, die hier im Hamburger Hafen ihre Motoren ausstellen und während der Liegezeit dann sich extern mit Flüssiggas versorgen lassen. Und dann praktisch ihre Motoren mit Flüssiggas laufen lassen.“ Aber das ist die absolute Ausnahme. Kreuzfahrtschiffe werden heute immer noch mit Schweröl betrieben, einem hochgiftigen, deshalb auch billigen Abfallprodukt aus Raffinerien. Es gibt in Deutschland einige Schutzzonen, wo das Verfeuern von Schweröl verboten ist, genauso wie auch in den Häfen. Aber auf offener See kommt Schweröl immer noch zum Einsatz.

25
30
35

Malte Siegert vom Naturschutzbund: „Wenn die Schiffe außerhalb dieser Kontrollgebiete fahren, die es eben halt hier in Europa nur in der Nord- und der Ostsee gibt, aber nicht im Mittelmeer, dann kann man vor allem im Mittelmeer sehen, wie stark die Einflüsse eben sind. Wenn Kreuzfahrtschiffe in Venedig oder Dubrovnic festmachen, dann kann man in den Häfen die unglaubliche Luftverschmutzung auch förmlich an den Schornsteinen sehen, denn oben kommt richtig schwarzer Qualm raus.“ Technisch ausgereifte Alternativen stünden zur Verfügung: Es gibt Marinediesel, es gibt Flüssiggas und Filtertechniken. Doch durch die fehlenden gesetzlichen Vorschriften, gibt es keine Notwendigkeit diese einzusetzen, wie dies zum Beispiel im Straßenverkehr geschieht. [...] Hamburg ist heute neben Rostock einer der Hotspots des Kreuzfahrttourismus. Die Schadstoffmessungen im Hamburger Ha-

40
45

fen ergeben bei allen Parametern wie Schwefel, Ruß und Feinstaub ständige Alarmmeldungen. Mit großem finanziellem Aufwand haben Hamburger Hafenbehörden eine Landstromversorgung installiert. Und auch eine Betankungsmöglichkeit mit Flüssiggas, sogenanntem LNG, wurde aus Steuermitteln errichtet. Die meisten Kreuzfahrtlinien ignorieren diese Angebote. Sie wissen, dass sie maßgeblich zum touristischen Mehrwert der Hansestadt beitragen und fühlen sich deshalb in einer starken Position und sagen: Landstrom Nein Danke! „Warum wollen sie das nicht? Weil der Ölpreis momentan so günstig ist, dass sie an Bord diesen Strom deutlich günstiger selber produzieren können; die machen das so für 5, 6, 7 Cent an Bord selber; müssten aber natürlich teuren Ökostrom aus der Dose nehmen für 20, 25 Cent. Darauf haben sie natürlich keine Lust.“ Der Naturschutzbund misst regelmäßig die Abgasfahnen der Kreuzfahrtschiffe, die Hamburg anlaufen, befragt die Reedereien und macht daraus Jahr für Jahr eine Rankingliste. [...] 80 Prozent der in Europa fahrenden Schiffe verfügten über gar keine Abgasreinigung oder kämen allenfalls den gesetzlichen Mindeststandards nach. Zur Minderung stark gesundheitsgefährdender Luftschadstoffe wie Ruß, ultrafeinen Partikeln oder Stickoxiden würden an Bord dieser Schiffe nach wie vor keine effektiven Maßnahmen ergriffen. Ein Befund, der bei der Cruise Lines Association nicht auf Begeisterung stößt. Helge Grammerstorf, der deutsche Sprecher des Kreuzfahrtweltverbandes „Cruise Lines International Association“ hält das Naturschutzbund-Ranking für geschäftsschädigend.

50

55

60

65

70

75

80

„Wir sind mit dem Ranking insoweit nicht einverstanden, als dass es nicht wirklich wissenschaftlichen Standards unterliegt. Wir sind auch nicht wirklich interessiert, die Schiffe in Gut und Böse einzuteilen. Sondern viel wichtiger finden wir, dass die Branche darstellt, was sie tut, und welche Anstrengungen sie unternimmt. Dabei kommt es nicht so sehr auf das einzelne Schiff an, sondern mehr auf die Gesamtheit der Schiffe.“ [...] Ende Oktober 2016, tagte die Internationale Schifffahrtorganisation IMO in London. Diese Unterorganisation der Vereinten Nationen fasste überraschend einen Beschluss, den Umweltschützer seit Jahren fordern, etliche Staaten aber immer wieder zu verhindern

wussten: Eine verbindliche Entgiftung von Schiffsabgasen ab dem Jahr 2020. 95

Malte Siegert vom Naturschutzbund: „Jetzt hat man sich endlich in einem ganz langen Prozess dazu entschieden weltweit die Obergrenze für den Schwefelanteil auf 0,5 Prozent abzusenken, von heute 3,5 Prozent in internationalen Gewässern. Das ist wirklich ein Meilenstein, weil es eben bedeutet, dass wir langsam ein Ende des Schwerölverbrennens auf hoher See bekommen. Und das ist wirklich ein Meilenstein, dass wir ab 2020 dann neue Verhältnisse haben werden. Übrigens im Einverständnis und mit Unterstützung der Reedereien und der Verbände.“ 100 105

Rainer Link, Traum und Trauma – Das Kreuz mit den Kreuzfahrten, Deutschlandfunk, 20.11.2016

M3 Kreuzfahrtschiffe nehmen Kurs auf Öko

Eine gute Nachricht, eigentlich: Das Null-Emissionen-Schiff gibt es bereits, und zwar schon seit Jahrtausenden. Es heißt Segelschiff. Doch der Wind weht nun mal, wann und wo er will; für exakte Fahrpläne im Kreuzfahrtgeschäft ist er leider ein unzuverlässiger Partner. Weshalb über der Kreuzfahrtbranche schon länger eine dunkle Wolke aus üblen Abgasen, aber auch Polemik wabert. Denn, bei aller berechtigten Kritik: An der zivilen Schifffahrt weltweit hat die Kreuzfahrt einen Anteil von nur 0,5 Prozent. 5 10

Die Schlagzeile „Traumschiffe sind Dreckschleudern“ ist schlagkräftiger, als über Frachtschiffe zu schimpfen, die Handys oder Billigklamotten aus Fernost bringen. Verbraucher und Umweltschützer machen Druck, etwa Dietmar Oeliger vom Naturschutzbund Deutschland (Nabu). [...] Für Oeliger ist der Einsatz von krebserregendem Schweröl deshalb der wichtigste von drei Bereichen, in denen die Feriencruiser besser werden müssten. Er fordert einen weltweiten Bann. 15 20

Die anderen beiden Bereiche sind Wasserverbrauch und -entsorgung sowie das Abfallmanagement. Dabei sind Fortschritte zu verzeichnen, neuere Kreuzfahrtschiffe verfügen in der Regel über Kläranlagen mit geschlossenen Kreisläufen, am Ende des Klärprozesses steht Wasser, das man angeblich bedenkenlos ins Meer entsorgen kann. Der Rest, ein komprimierter Klärschlamm, wird in den Häfen 25

entsorgt. Desgleichen das Abfallmanagement: Jede Reederei, die auf sich hält, hat mittlerweile Umweltbeauftragte im Offiziersrang an Bord. In deren Kompetenz fällt unter anderem die Überwachung der Mülltrennung und die sachgerechte Entsorgung an Land. Die Häfen aber sind nicht selten das schwächste Glied einer sinnvollen Entsorgungskette. Denn was danach mit dem feinsäuberlich getrennten Müll geschieht, ist oft nicht geklärt. Schon südlich von Rom kann das zum Problem werden: Dort liegt die Müllentsorgung zum Teil in den Händen mafiöser Gesellschaften. Dann landet der Abfall auf wilden Deponien, in Flusstälern – oder im Meer. Die Non-Profit-Organisation Clean Shipping Index (CSI) mit Sitz in Göteborg zertifiziert Häfen, Frachtschiffe, Fähren. CSI-Direktor Merjin Hougee nennt Kriterien, wie Kreuzfahrtschiffe grüner werden könnten: Verzicht auf Schweröl, Nutzung von Landstrom in Häfen, Lebensmittel aus nachhaltigen Quellen, keine Verschwendung von Nahrungsmitteln. Hier gibt es erste Fortschritte: Bei Costa Kreuzfahrten und bei Tui Cruises laufen derzeit Projekte zur Reduzierung von Essensabfällen. Der Deutsche Reiseverband (DRV) hat Tui Cruises dafür [...] seine Eco Trophea 2017 überreicht, eine internationale Auszeichnung für Umweltschutz und soziale Verantwortung im Tourismus. [...] 30 35 40 45 50 55

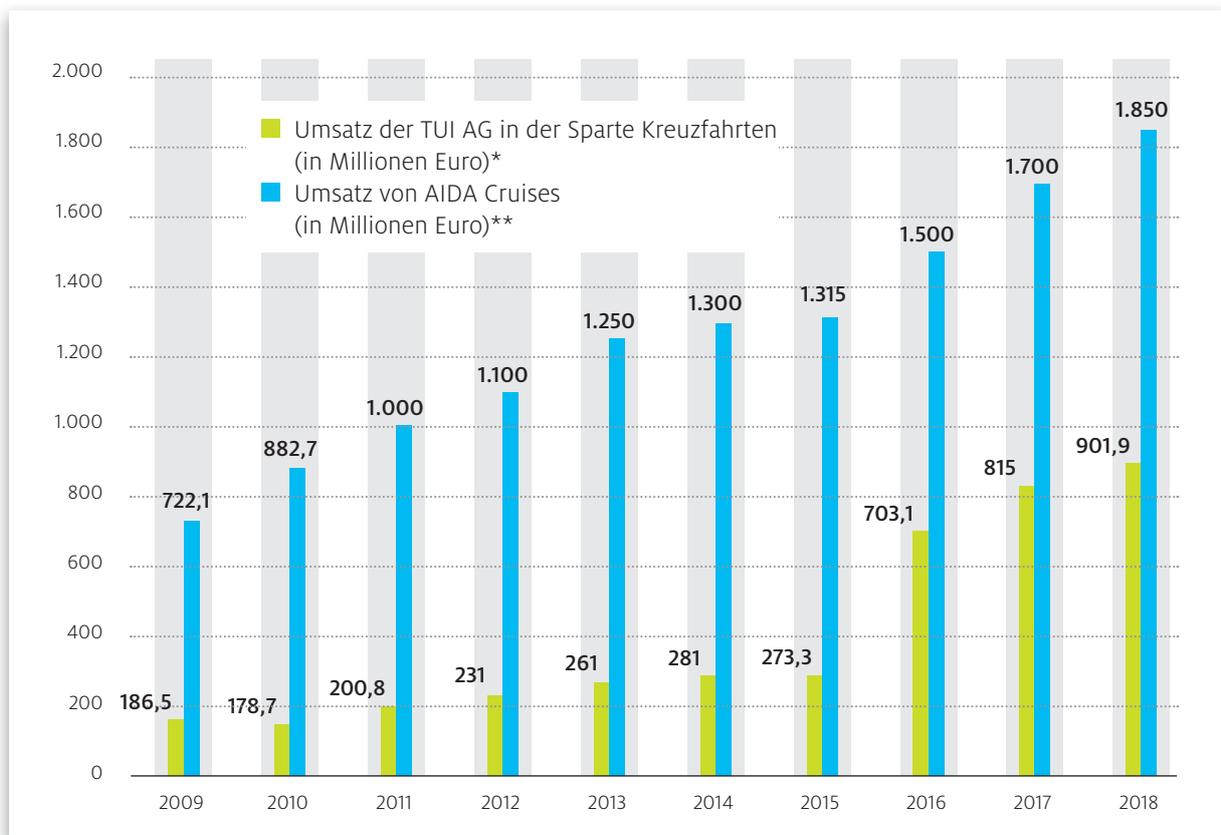
Es wird lange dauern, bis alle Schiffe grün sind, auch wegen ihrer Langlebigkeit. Als zukunftswei-

send gilt etwa die Roald Amundsen. Das neue Expeditionsschiff von Hurtigruten hat einen Hybridantrieb, der abwechselnd mit Schiffsdiesel und Strom betrieben werden kann. Oder die Aida Nova, die im Herbst 2018 als erstes Kreuzfahrtschiff weltweit mit LNG in See stechen wird. LNG steht für Liquid Natural Gas. Dieses Flüssiggas soll im Idealfall nahezu emissionsfrei verbrennen. Die Carnival-Gruppe, zu der Aida gehört, hat insgesamt sieben dieser neuen LNG-Schiffe bei der Meyer-Werft-Gruppe in Papenburg und Turku geordert. Allein die Zulassung der Aida Nova hat zwölf Jahre lang gedauert. Behördenschelte sei dennoch fehl am Platz, wie Frank Behling meint: „Die Sicherheit von Schiff und Menschen hat immer Vorrang“ – und Flüssiggas ist eine kompli-

zierte Fracht. 14 LNG-Schiffe sind derzeit in Bau, 2019 und 2021 stellt Costa Cruises je eines in Dienst. Die Kreuzfahrtbranche macht es vor, die Frachtreedereien ziehen langsam nach: In Frankreich sind aktuell sieben LNG-Frachter in Bau. Noch gibt es jedoch noch nicht einmal eine Infrastruktur für das Betanken mit LNG. In der Meyer Werft denkt man schon weiter. Das Ziel sei das Null-Emissionen-Schiff. Dazu müsse man alle Optionen nutzen, sagt der Unternehmenssprecher Peter Hackmann: „Es wird wohl ein Zusammenspiel von Fotovoltaik, Wind und neuen Antrieben sein.“ Man arbeite etwa an Brennstoffzellen. Das hieße Wasserdampf statt dunkler Wolken aus den Schornsteinen – eine schöne, noch ferne Vision.

Ingrid Brunner, Kreuzfahrtschiffe nehmen Kurs auf Öko, sueddeutsche.de, 14.12.2017

M4 Umsatzentwicklung der zwei größten Anbieter von Kreuzfahrten auf dem deutschen Markt



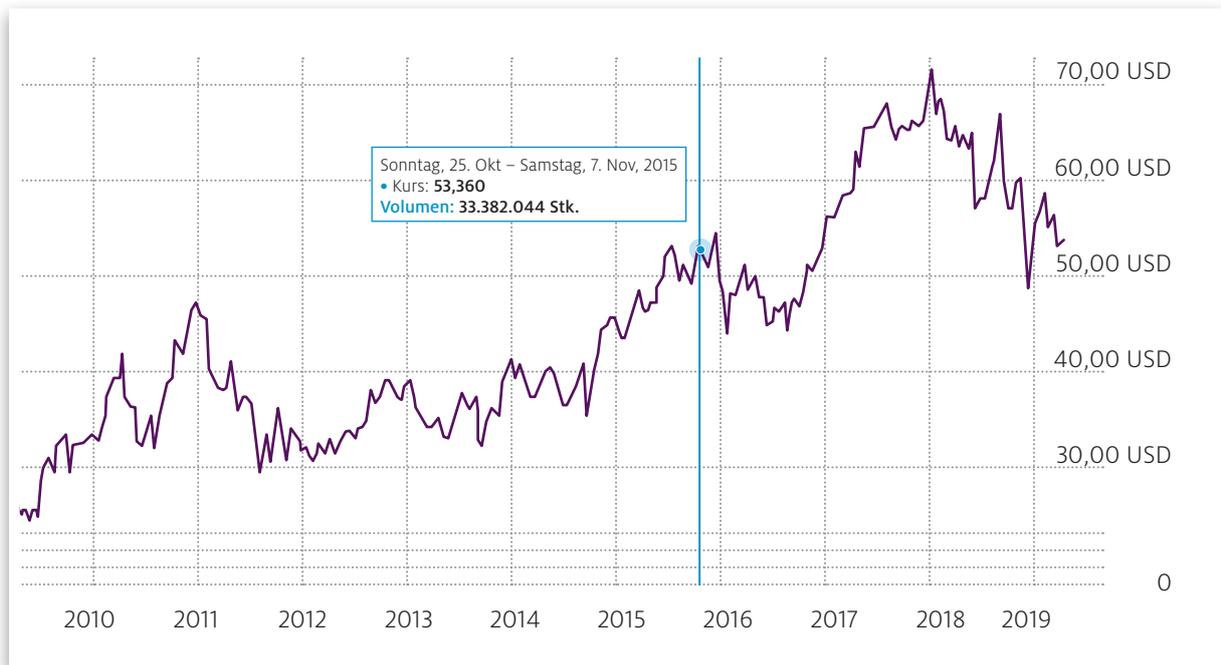
* Im Jahr 2009 gab es eine Umstellung des Zeitraumes des Geschäftsjahres der TUI AG. Zur Überbrückung gab es ein Rumpfgeschäftsjahr vom 1. Januar bis 30. September 2009. Rückwirkend wurde für das Geschäftsjahr 2008/2009 der Wert ausgerechnet. Das neue Geschäftsjahr umfasst jeweils den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September, ab 2017 wird aber nur noch die letzte Jahreszahl im Geschäftsbericht genannt. Zum besseren Vergleich sind auch die Umsätze vor 2017 mit der jeweils letzten Jahreszahl angegeben.

Noch nicht berücksichtigt sind hier die Umsätze von TUI Cruises mit der „Mein Schiff“-Flotte (TUI und RCC halten je 50% an der gemeinsamen Tochter). Sie gehört eher zum gehobenen Premium-Segment.

** AIDA Cruises (Tochter der Carnival Corporation) spricht mit günstigeren Preisen eher die jüngere Zielgruppe an.

© Statista 2019

M5 Börsenkurs und Gewinn- und Umsatzentwicklung der Carnival Corporation* 2010–2019



* Die börsennotierte Carnival Corporation ist die weltweit größte Kreuzfahrtgesellschaft mit mehr als 40 w Marktanteil. Zu ihr gehören die v. a. in Deutschland beliebten Marken Costa Cruises und AIDA Cruises.

© Onvista, 24.4.2019

M6 Geschäftszahlen der Carnival Corporation

	17/18	16/17	15/16	14/15
Umsatz in Mio. USD	18.881,00	17.510,00	16.389,00	15.714,00**
Umsatz pro Mitarbeiter in EUR	164.634,91	181.085,97	149.962,72	120.275,65
Gewinn pro Aktie in EUR	3,95	3,20	3,31	2

** Lesehilfe: 15714 Millionen, d. h. 15,7 Mrd. USD.

© Onvista, 24.4.2019

M7 Wer geht auf Kreuzfahrt?

Die Zielgruppe an sich für Kreuzfahrt mittlerweile ist eigentlich nicht nur der traditionelle Kreuzfahrer, sondern auch der normale Pauschaltourist. Und dieser Pauschaltourist macht Reisen über die ganze Welt und Kreuzfahrt hat eben den großen Vorteil, dass die Hotels sich bewegen können. Jeden Tag woanders sind, aber von Zeit zu Zeit auch die Zielgebiete wechseln können.

Mit den weißen Schiffen der AIDA oder der TUI-Flotte auf Kreuzfahrt zu gehen, ist für Durchschnittsverdiener erschwinglich geworden. Die Fahrt kostet kaum mehr als ein Cluburlaub auf Mallorca oder ein Badeurlaub an der mecklenburgischen Ostseeküste. Smoking und Abendkleid als unverzichtbare Abendgarderobe haben an Bord

längst ausgedient. Man speist in Selbstbedienungsrestaurants, die eher einer Werkskantine ähneln. Bier hat den Champagner verdrängt. Der einstige Glamour des maritimen Seetörns ist baden gegangen. Aber es gibt auch noch das luxuriöse Preissegment, etwa auf Hapag Lloyds „MS Europa“ oder der „Queen Mary 2“, an deren Decks überwiegend silberhaarige Gäste vor allem Ruhe, geistvolle Unterhaltung und ein frühes und opulentes Abendessen suchen. Dennoch Kreuzfahrten haben sich von einer elitären Reiseform zu einem Massengeschäft entwickelt. Noch nie hat es in der Geschichte des Tourismus eine vergleichbar dynamische Entwicklung wie die der Kreuzfahrtindustrie gegeben.

Rainer Link, Traum und Trauma – Das Kreuz mit den Kreuzfahrten, Deutschlandfunk, 20.11.2016

M8 Unter Deck – Arbeit auf dem Kreuzfahrtschiff

600 Künstler stehen im Dauereinsatz auf den unterschiedlichen Bordbühnen, Bars und Arenen der AIDA Flotte. Boris Brandt, der die Kulturangebote an Bord sämtlicher AIDA Schiffe verantwortet, sagt: „Das Spannende ist eigentlich, dass das Leben bei uns an Bord für den Künstler sehr attraktiv ist, weil er tatsächlich durchgehend beschäftigt wird. Also alle unsere Künstler wissen, was sie im nächsten Jahr wann, wie, wo arbeiten und so. Und das hat man als Künstler auf dem freien Markt nicht. Und dann ist unser Angebot sicher attraktiver, wobei es so ist bei den Musicals, bei landgestützten Musicals, ist es schon so, dass die pro Tag, in der Zeit, wo sie arbeiten, dann tatsächlich auch mehr verdienen. Das ist der Deal, den man selber macht: Sicherheit gegen etwas geringeres Tageshonorar. Im Jahreschnitt verdienen die Kollegen bei uns mehr. Wie viel die Bordkünstler allerdings verdienen, bleibt unausgesprochen. [...]“

Der Wettbewerb um Passagiere wird über den Preis entschieden. Deshalb ist der Druck auf die Löhne und die Arbeitsbedingungen an Bord enorm, denn die Personalausgaben sind auf den Schiffen mit manchmal über tausend oder auch zweitausend Mann Besatzung ein großer Kostenpunkt. Ex-Kapi-

tän Wolfgang Gregor: „Die überwiegende Zahl, das sind Leiharbeiter und die arbeiten ausschließlich auf der Basis von Zeitverträgen. Keiner dieser Arbeiter ist bei einer Reederei selber angestellt, es geht alles über Agenturen. Und die sind zwischen neun und zehn Monate an Bord, wohingegen die Topmanager an Bord zwischen zwei und vier Monaten an Bord sind. Die werden auch sehr gut bezahlt. Wohingegen die Mitarbeiter in den unteren Decks extrem schlecht bezahlt werden. Das wäre nach deutschem Arbeitsrecht undenkbar. Und jeder Arzt wird Ihnen sagen, dass das nicht gesund ist. Warum arbeiten Kellner, warum arbeiten Zimmermädchen zehn Monate am Stück? Ich halte das nicht für sauber. Und in jedem Rechtsstaat wären solche Arbeitszeitmodelle nach geltendem Arbeitsrecht – glaube ich – strikt verboten.“ Das Sparen haben fast alle Reedereien perfektioniert, indem sie zum Mittel des Ausflagens griffen. Die AIDA Flotte läuft heute unter der Flagge Italiens, Hapag Lloyd ist auf Malta und den Bahamas untergekommen und TUI hisst ebenfalls die Flagge Maltas.

Das Ausflagen wäre ein gängiger, nicht zu beanstandender Vorgang, findet Cruise Association-Sprecher Helge Grammerstorf. „Das Schiff unter-

liegt sozusagen der Fiktion des Flaggenstaates, d. h. letztendlich gilt zunächst einmal das Recht des Flaggenstaates auf dem Schiff. Darüber hinaus aber gibt es eine ganze Reihe von internationalen Bestimmungen hinsichtlich Sicherheit, hinsichtlich 55 Arbeitsgesetzgebung, hinsichtlich sozialer Gesetzgebung, die für alle Schiffe gleichermaßen gilt. Und auch da haben wir insgesamt als Branche ein großes Interesse daran, dass wir international gleiche Bestimmungen haben, weil wir auf dem Schiff letztendlich auch eine ganze Crew haben, die zusammenarbeiten muss. Es wäre fatal, wenn überall unterschiedliche Bedingungen herrschen würden.“ Auf Malta oder in Italien ist der deutsche Mindestlohn unbekannt und das deutsche Arbeitsrecht nicht anwendbar. Da die einfachen Mannschaften häufig aus Schwellenländern wie den Philippinen kommen, entsteht eine juristische Grauzone, sagt der Hamburger Jurist Rolf Geffken. Die eher kleine 65 Gruppe im Maschinenraum verdient schlecht, dort werden gerne Mitarbeiter von den Philippinen eingesetzt. Die weitaus größte Gruppe auf Kreuzfahrtschiffen arbeitet an Deck als Leiharbeiter im Hotelbereich – ganze Hundertschaften von Köchen, 75 Kellnern und Putzkräften. Ex-Kapitän Wolfgang Gregor hat detailliert ausgerechnet, was ein Kabinesteward verdient. Es sind 611 Dollar Monatsgehalt bei einer sieben Tage Woche mit 341 Arbeitsstunden im Monat. Das entspricht einem Stundenlohn von 80 1,23 Dollar. Eine Barhelferin bringt es auf 1,07 Dollar Stundenlohn. Doch es geht noch billiger. Wolfgang Gregor, der frühere Kapitän: „Ich finde es auch schäbig, arme Menschen durch immer ärmere zu ersetzen. Also MSC, ein ganz großer Mitspieler, geht 85 jetzt nach Madagaskar und hat auf einigen Schiffen schon bis zu 25 Prozent Mitarbeiter aus Madagaskar, die also noch weniger verdienen. Und das alles nur, damit sie eine siebentägige Kreuzfahrt für 299 Euro im Discounter verramschen können. Und 90 die Gewinne der Gesellschaften, die sprudeln nur

so.“ Immerhin ist seit 2013 die sogenannte „Maritime Labour Convention“ in Kraft, die weltweit auch für alle Kreuzfahrtschiffe bindend ist. Sie definiert Mindeststandards für die Schifffahrt weltweit und beschränkt beispielsweise die tägliche Arbeitszeit 95 auf 14 und die Wochenarbeitszeit auf 72 Stunden. Jurist Rolf Geffken: „Es gibt einige Mindeststandards in diesem UN-Seerechtsübereinkommen. Nur wenn man sich das anschaut, da steht sehr viel drin. Aber was zum Beispiel nicht drinsteht ist, was ist denn 100 eigentlich die Mindeststeuer? [...] Beschäftigte, die mit Kreuzfahrtpassagieren in direkten Kontakt kommen, hoffen angesichts der niedrigen Löhne auf üppige Trinkgelder. Sonst würde sich ihr Job nicht rechnen. Ein ganz normaler 105 Vorgang, findet Helge Grammerstorf. „Also insofern wird es da auf dem Schiff nicht anders aussehen als in den österreichischen Bergen oder anderen Gegenden. Es ist nicht untypisch für die Gastronomie, dass besondere Leistungen auch besonders honoriert werden. [...] Manche Reedereien erheben von 110 ihren Passagieren als Alternative zum Trinkgeld eine nach Bordtagen gestaffelte Servicegebühr. Wolfgang Gregor bezweifelt, dass diese Gebühr die Lage der Beschäftigten verbessert. „Erst mal möchte 115 ich als Arbeiter oder Lohnempfänger nicht auf Trinkgeld angewiesen sein. Zweitens: die Trinkgelder, die zwangsweise erhoben werden, kommen nicht bei den Mitarbeitern an. Es kommen also nur die Trinkgelder an, die den Mitarbeitern quasi direkt 120 zugesteckt werden. Und wenn Sie jetzt mal so Reedereien wie AIDA oder „Mein Schiff“ nehmen, bei denen ja die Passagiere ja keinen direkten Bezug zu ihren Kellnern haben, weil sie ja in Buffetrestaurants oder dauernd in anderen Restaurants essen, da 125 gibt es das Trinkgeld in der Form, wie es bei amerikanischen Gesellschaften gibt nicht, da haben sie also permanent den gleichen Tisch und permanent den gleichen Kellner.“

Rainer Link, Traum und Trauma – Das Kreuz mit den Kreuzfahrten, Deutschlandfunk, 20.11.2016

M9 „Mein Schiff“ (TUI Cruises) Monatslöhne ausgesuchter Berufe an Bord (2016)

Beruf	Grundgehalt pro Monat (US-Dollar) *	Gesamtgehalt inklusive Zuschlägen** für ca. 300 Arbeitsstunden pro Monat
Barchef	727	1.519
Buffet-Hilfe	386	770
Kabinen-Stewart	614	1.283
Schneider	439	918

* 1 US-Dollar 2016 = ca. 0,89 Euro

** Enthalten sind hier folgende Zuschläge: Ein Ausgleich für die Arbeit an 7 Tagen die Woche, ein Ausgleich für bis zu 60 weitere Überstunden pro Monat, ein Ausgleich für den Verzicht auf Urlaub.

Zahlen nach: Claus Hecking: „Mein Schiff 6“ von TUI Cruises, *Leinen los, Steuern umschiffen!* Spiegel Online, 1.6.2017

AUFGABE

Mehr als zwei Millionen Deutsche waren 2018 zu Gast auf einem Kreuzfahrtschiff; in den kommenden Jahren soll sich die Zahl noch erhöhen. Kreuzfahrten haben sich von einer einstmals elitären Reiseform zu einem Massengeschäft gewandelt. Für jede Erwartungshaltung findet sich ein geeignetes Schiff und alle bieten Essen & Trinken, Entertainment und Erholung. Klingt super, aber wie nachhaltig ist dieser Boom?

4. Gehen Sie in Stammgruppen (3–6 Personen) zusammen. Ziel: Überprüfen Sie das Geschäftsmodell der Kreuzfahrten im Hinblick auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit.
 - a) Werden Sie zunächst Experte/Expertin für einen Teilaspekt. In jeder Stammgruppe muss jeder Teilaspekt besetzt werden (optimal: 6 Schülerinnen und Schüler, davon immer 2 mit einem der drei Teilaspekte).
 - b) Werten Sie nun die passenden Materialien (s. u.) im Hinblick auf Ihren Teilaspekt der Nachhaltigkeit aus. Berücksichtigen Sie dabei auch folgende Fragen: Gibt es bzw. warum gibt es zu Ihrem Teilbereich Kritik? Halten Sie diese für berechtigt? Was wird bereits getan, um dieser Kritik entgegenzuwirken? Wie könnte dieses Nachhaltigkeitsziel umgesetzt werden (Ihre Vorschläge)?
 - Experte/Expertin 1: Überprüfung im Hinblick auf ökologische Nachhaltigkeit (M2, M3)
 - Experte/Expertin 2: Überprüfung im Hinblick ökonomie Nachhaltigkeit (M4–M7)
 - Experte/Expertin 3: Überprüfung im Hinblick soziale Nachhaltigkeit (M8, M9)
 Halten Sie Ihre Ergebnisse auf dem Arbeitsblatt fest.
 - c) Treffen Sie sich nun in einer oder mehreren Expertengruppen mit Schülerinnen und Schülern, die denselben Teilaspekt bearbeitet haben. Stellen Sie Ihre Ergebnisse dort vor und tauschen Sie sich mit den anderen Expertinnen/Experten aus. Ergänzen bzw. korrigieren Sie ggf. Ihre Ergebnisse auf dem Arbeitsblatt.
 - d) Kehren Sie anschließend in Ihre Stammgruppe zurück und informieren Sie die anderen über Ihre Erkenntnisse aus Ihrem Teilaspekt. Gestalten Sie gemeinsam ein übersichtliches Lernplakat oder eine Mindmap mit Ihren Gesamtergebnissen.

Arbeitsblatt: Das Geschäftsmodell der Kreuzfahrten im Nachhaltigkeits-Check

	Ökologische Nachhaltigkeit	Ökonomische Nachhaltigkeit	Soziale Nachhaltigkeit
Meine Ergebnisse (Stammgruppe)			
Ergänzungen aus der Expertengruppe			
Fazit			
Mehr Nachhaltigkeit möglich durch			



Digitale Methoden: Positionslinie

Ihre Meinung ist erneut gefragt. Auf der Leinwand erscheint eine Aussage zum gerade behandelten Thema Kreuzfahrten und Nachhaltigkeit. Stimmen Sie der Aussage zu oder eher nicht? Mithilfe Ihres mobilen Endgerätes positionieren Sie sich und begründen Ihre Entscheidung. Das Klassenergebnis wird anschließend auf der Leinwand angezeigt.

AUFGABE

5. a) Stimmen Sie mithilfe des digitalen Umfragetools ab. Würden Sie an Bord eines Kreuzfahrtschiffes gehen? Positionieren Sie sich und begründen Sie Ihre Entscheidung. Tauschen Sie sich in Ihrer Klasse über das Ergebnis aus.
- b) Wie könnte aus Ihrer Sicht nachhaltiges Reisen gelingen? Sammeln Sie Ihre Ideen auf Kärtchen an der Tafel. Tauschen Sie sich über Ihre Ideen aus.