

Masse statt Klasse – Probleme des Massentourismus

1. Nachhaltiger Tourismus und Kreuzfahrten

Die Tourismusindustrie ist einer der größten Wirtschaftszweige mit weltweit anhaltend hohen Wachstumsraten. Bis zum Jahr 2020 wird eine Steigerung auf rund **2 Billionen** US Dollar erwartet.

Von internationalem Tourismus gehen eine Reihe von Effekten - positive wie negative - aus. Zu den wichtigsten negativen Effekten zählen die Auswirkungen des Tourismus auf die **Umweltqualität** und die nachhaltigen Entwicklungsperspektiven der Zielregionen. Wichtige positive Beiträge umfassen insbesondere Beschäftigungs- und **Einkommenseffekte** sowohl in den Zielregionen als auch auf Seiten der Anbieter touristischer Produkte und den damit verbundenen Wirtschaftsbereichen weltweit.

Tourismusregionen und die Tourismusindustrie sind von einer **intakten Umwelt**, aber ebenso von einem positiven wirtschaftlichen und sozialen Umfeld der touristischen Angebote abhängig. Aufgrund eines wachsenden Bewusstseins dafür, dass die erwünschten positiven Effekte des Tourismus in den Zielregionen wie auch auf Seiten der Tourismusindustrie zukünftig nur dann noch zu erreichen sind, **wenn die negativen ökologischen, ökonomischen und soziokulturellen Auswirkungen verringert bzw. verhindert werden können**, gewinnt das Leitbild eines „Nachhaltigen Tourismus“ immer stärkere Bedeutung.

2. Leitbild: Nachhaltige Entwicklung

Leitbild für einen nachhaltigen bzw. sanften Tourismus ist das Prinzip der "Nachhaltigen Entwicklung". Gemäß einer **Definition der Weltbank** ist unter nachhaltigem Handeln zunächst zu verstehen, dass

- der Einsatz nachwachsender Ressourcen **nicht größer** ist als der Umfang, in dem sie sich **erneuern**
 - die Rate, zu der nicht-nachwachsende Ressourcen eingesetzt werden **nicht größer** ist als die Rate, zu der erneuerbare Alternativen **entwickelt** werden
 - die verursachten Emissionen nicht größer sind als die Kapazität der Umwelt, diese selbst zu beseitigen.
- Alle Aktivitäten der heute lebenden Generation, die sich auf die weitere wirtschaftliche, soziale und umweltgerichtete Entwicklung beziehen, dürfen **nicht dazu führen**, dass zukünftige Generationen in ihren Entwicklungsmöglichkeiten **eingeschränkt** werden. Übertragen auf Tourismus impliziert das so verstandene Prinzip einer „Nachhaltigen Entwicklung“ drei gleichrangige Komponenten :

Ökologische Verträglichkeit

Der Tourismus als Beitrag zur **Erhaltung und Sicherung der Ökosysteme** auf der Erde. Intakte Natur- und Lebensräume sind Voraussetzung und Basis für den Tourismus. Dies erfordert Strategien zur **Schonung der Ressourcen** und zur **Reduktion der Emissionen**, ein landschafts- und umweltschutzplanerisches Konzept, das eine **bessere Umweltverträglichkeit** des Tourismus und allen damit verbundenen Aktivitäten auf allen Ebenen gewährleistet.

Soziokulturelle Verträglichkeit

Ein nachhaltiger Tourismus als Beitrag zu einem interkulturellen Austausch und zur Verständigung von Menschen, ungeachtet von Herkunft, Sprache und Religion. Tourismus muss eine selbstbestimmte kulturelle Dynamik von Regionen ermöglichen und zur **sozialen Zufriedenheit** beitragen. Touristen sind **Gäste** in der Region, Regionen sind **keine Museen**. Regionen sind **in erster Linie Lebensraum** für ihre Bewohner und nur in zweiter Linie Dienstleistungsbetrieb für den Tourismus. Sozialverantwortlicher Tourismus muss den **Erhalt einheimischer soziokultureller Werte** unterstützen.

Ökonomische Verträglichkeit

Nachhaltiger Tourismus folgt den Kriterien eines qualitativen Wirtschaftswachstums, das mittel- und langfristig ein breitgestreutes Einkommen unter Berücksichtigung ökologischer und sozialer Kosten und Nutzen ermöglicht. Tourismus **kann** einen Beitrag zum **Wohlstand** der bereisten Regionen leisten (Eine Sicherung der Einkommen, Verbesserung der Lebensqualität). Tourismus **kann** die strukturellen Nachteile ländlicher und abgelegener Räume **mildern** und sogar ausgleichen. Wenn er in eine sektorübergreifende, regionsspezifisch vernetzte Wirtschaft integriert ist und so einen maximalen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung leistet. Die fortschrittlichsten Mindeststandards der Industriestaaten in rechtlicher und sozialer Hinsicht müssen auch in

den Zielregionen akzeptiert bzw. deren Umsetzung gefördert werden. **Umwelt- und Sozialdumping dürfen sich nicht bezahlt machen.**

Was hier für den Tourismus allgemein formuliert wurde, muss auch für jede Ausprägung des Tourismus gelten - auch und **gerade für den Kreuzfahrttourismus**. Aktivitäten in Zusammenhang mit Kreuzfahrttourismus haben diverse **Auswirkungen** auf den weltweiten Arbeitsmarkt und Wirtschaftsentwicklung, aber insbesondere auch auf die **Meere und Ozeane sowie abgelegene Inselregionen** und deren soziale und wirtschaftliche Entwicklung

3. Wirtschaftsfaktor Kreuzfahrttourismus

Kreuzfahrttourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Die Gesamtwertschöpfung der Kreuzfahrtindustrie allein in den USA wird derzeit auf rund **12 Milliarden \$ pro Jahr** geschätzt, das erwartete Wachstum auf rund 8% pro Jahr. Mehr Infos dazu im Artikel „**Zahlen und Fakten – Kreuzfahrttourismus**“

4. Ressourcenverbraucher Kreuzfahrttourismus

Kreuzfahrttourismus benötigt große Mengen an Ressourcen und erzeugt flüssige und feste Abfälle.

Beispiel: Ein Karibik-Kreuzfahrtschiff erzeugt auf einem 1-wöchentlichen Trip rund: **50 Tonnen Abfall, 7,5 Millionen Liter Brauchwasser, 800.000 Liter Abwasser, 130.000 Liter ölhaltiges Wasser.**

Etwa **75%** der gesamten **Abwässer** von Schiffen werden von **Kreuzfahrtschiffen** verursacht. Von 1993-1998 wurden rund 100 Fälle von Meeresverschmutzungen durch Kreuzfahrtschiffe allein in der Karibik offiziell verfolgt. Die Dunkelziffer dürfte diese Zahl um ein **vielfaches** übersteigen, da für Entsorgung von Abwasser außerhalb kontrollierbarer Hoheitsgewässer oder in den Gewässern solcher Staaten erfolgt, die **Umweltverschmutzungen gegen Gebühren dulden.**

Darüber hinaus benötigt Kreuzfahrttourismus geeignete Supra- und Infrastruktur in den Zielregionen, die häufig die eigene finanzielle Leistungsfähigkeit der Regionen überfordert und **wirtschaftliche Abhängigkeit** dieser Regionen **von Kreuzfahrtunternehmen** zur Folge haben kann.

5. Nachhaltiger Kreuzfahrttourismus

Die möglichen Ursachen dafür, dass z.B der wichtigste Teilbereich des Kreuzfahrttourismus (Karibik) kaum den Vorstellungen eines nachhaltigen entsprechen kann, sind somit auf der wirtschaftlichen und soziokulturellen Ebene zu suchen. Aber auf diesen Ebenen fällt der konkrete Nachweis schwer.

Obwohl Kreuzfahrttourismus zweifelsfrei wirtschaftliche Impulse in den Zielregionen auslöst, **bleiben** häufig die **tatsächlichen** Effekte auf die mittel- und langfristige regionale Entwicklung **hinter den Versprechungen** und Erwartungen **zurück**. Das Verhältnis zwischen Mitteleinsatz und Ergebnis, zwischen Kosten und Nutzen auf wirtschaftlicher, wie auch auf sozialer und kultureller Ebene scheint unausgewogen - **zum Nachteil der Zielregionen.**

Konfliktpotential von Kreuzfahrten

Moderne Kreuzfahrtschiffe stellen als technische Einrichtungen und als Urlaubsort in ihrem Betrieb nicht das eigentliche Konfliktpotential dar. Moderne Schiffstechnik wird überwiegend auf diesen Schiffen vorbildlich eingesetzt, Ver- und Entsorgung sind überdurchschnittlich geregelt. Dennoch verursacht die hohe Anzahl und das **Verhalten der Schiffsführungen** Belastungen, die z.T. die Kapazitätsgrenzen der Umwelt **überschreiten.**

Dumping und umweltgefährdende Abfallentsorgung sind immer noch die Regel und **nicht Ausnahmen**. In besonders sensiblen Lebensräumen stellt allein die Anwesenheit der Schiffe eine erhebliche ökologische Belastung dar. Die meisten der technischen **Misstände** scheinen aber von den Reedereien zumindest erkannt zu sein und die offensichtlich drängenden Probleme, wegen intensiven Drucks der Öffentlichkeit und einiger NGO, aber auch wegen einer Steigerung der Produktqualität – **werden durch geeignete technische Lösungen aktiv angegangen.**

Das eigentliche Konfliktpotential mit den Zielen der Nachhaltigkeit ergibt sich aus der Wirkung der Kreuz-

fahrtunternehmungen in den Zielregionen. Der **volkswirtschaftliche Nutzen** besonders für die karibischen Zielregionen des Kreuzfahrttourismus bleibt **nach wie vor umstritten** und die **soziokulturellen Effekte** auf diese Regionen werden von den Betroffenen größtenteils **negativ** eingeschätzt. Der Beitrag zu einer für die Region langfristig **nachhaltigen Entwicklung ist äußerst fraglich**.

Angebot und Nachfrage

Kreuzfahrten sind ein sehr heterogenes Produkt. Die Kritik richtet sich überwiegend auf den Teilbereich der Karibikkreuzfahrten (etwa 70% des Gesamtmarktes). Und gerade hier werden von Seiten der Reedereien größere Anstrengungen unternommen, negative Effekte (kurzzeitige Touristenmassen in kleinen Hafencities, erforderliche Investitionen in Infrastruktur, Emissionen, Abwasser, Abfall) zu unterbinden oder zu umgehen, um nicht durch **negative Schlagzeilen** potentielle Kunden abzuschrecken. Dennoch erfüllt dieser wirtschaftlich wichtige Bereich die **Kriterien** eines langfristig nachhaltigen Tourismus **absehbar nicht**. Das Handeln einiger (Reedereien mit Schiffen für 5000 Personen; Touristen, die als Kunden diese Form von Kreuzfahrten nachfragen) **beeinträchtigt** die **Entwicklungsmöglichkeiten** anderer (die lokale Bevölkerung, überlieferte Traditionen, Selbstbestimmungsrechte von lokalen Interessengruppen) stark. Und dieser **Grundkonflikt** wird derzeit **nicht aufgelöst**.

Es ist jedoch zu beachten, dass Kreuzfahrtangebote in ihrem heutigen Erscheinungsbild (große Schiffe, wenige Zielhäfen, umfassendes Bord – Entertainment -Programm) das Resultat von **Entscheidungen der Kreuzfahrt-Kunden** und damit überwiegend **nachfragebedingt** sind. Nachhaltige Veränderungen der Angebote und Bedingungen auf dem Kreuzfahrtmarkt setzen die **Einsicht der Kunden** voraus und damit eine **grundlegende Änderung des Konsumentenverhaltens**.

Die notwendigen Voraussetzungen für Kreuzfahrttourismus zu schaffen und damit Kreuzfahrttouristen in die Region zu holen, gehen auch auf Entscheidung der lokalen Behörden (und Einwohner) in den Zielregionen zurück. Häufig **bleiben** jedoch die **tatsächlichen Effekte** auf die mittel- und langfristige regionale Entwicklung in den Zielregionen deutlich **hinter den Erwartungen zurück**. Das Verhältnis zwischen Input und Output, auf wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Ebene, erscheint deutlich unausgewogen: Der wirtschaftliche Erfolg der Tourismusindustrie und Kreuzfahrtreedereien **geht zu Lasten** der Entwicklungsperspektiven der Zielregionen. Eine objektive Quantifizierung dieses Zusammenhangs ist aber derzeit kaum möglich, obgleich die Beispiele für **negative Effekte** **zahlreich** sind.

Diese Industrie hat Auswirkungen auf die Einkünfte und Aufwendungen der jeweiligen Regierungen. Die Einkünfte lokaler Regierungen aus dem Kreuzfahrttourismus sich wie folgt zusammen:

- Steuern auf Umsätze durch Kreuzfahrtpassagiere, Mannschaftsmitglieder und Kreuzfahrtlinien;
- vorübergehende Steuern auf Unterkünfte, die von Passagieren gezahlt werden;
- Einnahmen aus Gebühren, die von Kreuzfahrtlinien und Passagieren gezahlt werden, einschließlich Anlegegebühren, Reinigungsgebühren und andere Hafengebühren; Abfallentsorgungsgebühren und Kosten für Wasser;
- Passagiergebühren, einschließlich Eintrittspreise und Zahlungen für medizinische Versorgung;
- Steuerzahlungen von Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen an Kreuzfahrttouristen vertreiben oder Umsatzsteuern, die von Unternehmen gezahlt werden;
- betriebsbedingte Ausgaben vor Ort;
- sekundäre oder indirekte Steuereinnahmen (wie Verkaufs- und Eigentumssteuerzahlungen) durch Mitarbeiter der Kreuzfahrtindustrie (und ihre Angehörigen).

Von "all -inclusiv" zu "Gast zahlt"

In der Vergangenheit wurden Kreuzfahrten als „All-Inclusive-Urlaub“ verkauft, heute jedoch hat sich die Situation dahingehend geändert, dass bei Inanspruchnahme bestimmter Leistungen gezahlt wird. Das bedeutet, dass sich **Einnahmequellen an Bord** befinden, etwa das „Zuzahl“-Restaurant, Lebensmittelmärkte, Minibars, Freizeitangebote und aktuelle Tageszeitungen. Zu den Einnahmequellen an Land zählen Touren und Einkaufsprogramme.

Darüber hinaus hat die Branche erfolgreich die Kosten gesenkt, indem durch Zusammenschlüsse und Fusionen große Einsparungen erzielt wurden. Die Kreuzfahrtlinien haben außerdem ihre Profitabilität stabil halten können, indem sie Betriebskosten gesenkt und unnötige Kosten vermieden haben (z. B. durch die Verwendung günstiger, aber weniger umweltfreundlicher Treibstoffe) und indem Sie Konzessionen und Sonderkonditionen mit Häfen ausgehandelt haben.

Es gibt mehr und mehr Beweise dafür, dass der Kreuzfahrttourismus den Gästen weniger bietet und gleichzeitig die **örtlichen Gemeinden ihrer Mitspracherechte beraubt** und weitgehend **vom Gewinn ausschließt**. Während in der Vergangenheit die Touristen in der Karibik mindestens einige Tage und Nächte in Hotels an Land verbrachten und Kontakt mit den Inselbewohnern hatten, besuchen die Gäste heute die einzelnen Inseln gerade einmal für wenige Stunden. Zudem kommt es häufig vor, dass die Besatzung den Touristen davon abrät, an Land zu gehen.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation geht davon aus, dass die **Mannschaftsmitglieder unterbezahlt** sind und nur wenige Rechte haben. Eine Situation, die nach Angaben der Föderation bereits seit Jahrzehnten unverändert ist.

Da Kreuzfahrtschiffe in der Regel unter der Flagge des Landes fahren, das **den Betreibern am wenigsten Probleme verursacht**, und sich die meiste Zeit über in internationalen Gewässern befinden, gelten die Gesetze einzelner Länder für sie nur bedingt und internationale Bestimmungen greifen nur bedingt

Besonders empfindliche Meeresgebiete

Die Kreuzfahrtindustrie sieht sich einigen wichtigen umweltbezogenen Herausforderungen gegenüber, die mit ihren Aktivitäten in den Ozeanen, insbesondere in und um wichtige Naturschutzgebiete herum, in Zusammenhang stehen. Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) hat dieses Problem erkannt und durch das Einrichten „Besonders empfindlicher Meeresgebiete“ (Particular Sensitive Sea Areas, PSSAs) entsprechende Gegenmaßnahmen ergriffen. Derzeit gibt es elf als PSSA festgelegte Naturschutzzonen. Die für diese Bereiche geltenden Richtlinien verpflichten alle Regierungen von IMO-Mitgliedsländern, dafür zu sorgen, dass Schiffe, die unter ihrer Flagge fahren, die jeweiligen Maßnahmen zum Schutz der PSSAs einhalten.

Es wurden folgende PSSAs eingerichtet:

- das Great Barrier Reef, Australien (1990)
- das Sabana-Camagüey Archipelago in Kuba (1997)
- Malpelo Island, Kolumbien (2002)
- das Meerum die Florida Keys, USA (2002)
- das Wattenmeer, Dänemark, Deutschland, Niederlande (2002)
- Paracas National Reserve, Peru (2003)
- Westeuropäische Gewässer (2004)
- Ausdehnung der bestehenden Great Barrier Reef PSSA einschließlich der Torres Straße (Vorschlag von Australien und Papua Neu Guinea) (2005)
- die Kanarischen Inseln, Spanien (2005)
- das Galapagos Archipel, Ecuador (2005)
- die Ostsee, Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden (2005)

Die MARPOL-Konvention legt den Einsatz dreier komplementärer Verfahren für das Verschmutzungsmanagement fest: Reduzierung von Abfallprodukten, Recycling und Entsorgung. Ein Kreuzfahrtschiff kann Material verarbeiten und entweder selbst in Übereinstimmung mit den MARPOL-Bestimmungen entsorgen oder das Material an Häfen zur Entsorgung durch Lagerung, Verbrennung oder Recycling weiterleiten.

Das, was wir wissen, lässt jedoch darauf schließen, dass der wirtschaftliche Nutzen des Kreuzfahrttourismus weiterhin umstritten ist, insbesondere in Hinblick auf die Reiseziele in der Karibik und die soziokulturellen Auswirkungen in dieser Region, die von den Betroffenen zum Großteil als negativ empfunden werden. Insgesamt gibt es nichts, was mich von meiner (persönlichen) Meinung, dass die Kreuzfahrtunternehmen versessen darauf sind, um jeden Preis Profit zu erzielen, abbringen könnte (die nordamerikanische Kreuzfahrtindustrie allein hat im Jahr 2004 mehr als 2,5 Milliarden Dollar Nettoumsatz erwirtschaftet). Eine Kom-

bination aus grundlegendem Druck, staatlicher Kontrolle der Häfen und einer Stärkung globaler Regulierungssysteme könnte allmählich eine „wichtige Verbindung“ zwischen den einzelnen Ländern und den Schiffen, die unter ihrer Flagge fahren, herstellen. Darüber hinaus könnten Offshore-Finanzplätzen Beschränkungen auferlegt, die Konventionen der IMO und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) gestärkt und die Industrie gezwungen werden, effizienter bei regionalen Entwicklungsprogrammen mitzuwirken.“

Graeme Robertson - Tourism Report 2008

Literatur:

Dowling, R. (ed.) 2006.- Cruise Ship Tourism, CABI: Oxfordshire

Zwei populärwissenschaftliche Bücher von **Ross Klein**, der an der School of Social Work an der Memorial University of Newfoundland lehrt (Cruise Ship Blues - The Underside of the Cruise Industry, 2002, und Cruise Ship Squeeze - The New Pirates of the Seven Seas, 2005, New Society Publishers).

Klein unterhält zudem zwei Websites, ["Cruisejunkie.com"](http://Cruisejunkie.com) und ["Cruiseresearch.org"](http://Cruiseresearch.org),

Die Aktivitäten der verschiedenen Umweltgruppen können die zahlreichen sozioökonomischen und umweltbezogenen Belastungen nur oberflächlich eindämmen. Zu diesen Gruppen gehören:

- Bluewater Network [Safeguarding the Seas](#)
- Campaign to Safeguard America's Waters [Campaign to Safeguard America's Waters](#)
- Ocean Conservancy [Cruise Ships - Floating cities](#)
- Oceana [Contamination by Cruise Ships](#)
- The Hawaiian Environmental Alliance - KAHEA [Cruise ship traffic in Hawaiian waters](#)

Die Fakten und Texte wurden mit Erlaubnis der Foundation übernommen.

Nähere Info auf der Webseite: <http://www.lighthouse-foundation.org/lighthouse-foundation.org/index.shtml>

Ausserdem Teile des Cruise **Tourism Report 2008** von Graeme Robertson

H.B. - River & Sea Maritim 9.2012