



11.08.2009

<http://frontal21.zdf.de/ZDFde/inhalt/1/0/0,1872,7613898,00.html>


Das Kreuzfahrtschiff "Queen Mary 2" läuft in den Hamburger Hafen ein.

Dreckschleuder Luxusliner

Kreuzfahrtschiffe verpesten ungehindert die Umwelt

von Maja Helmer und Cornelia Liedtke

Kreuzfahrten liegen weltweit im Trend: Auch in deutschen Häfen legen immer mehr und immer größere Schiffe mit tausenden Passagieren an. Für die Städte ist der Kreuzfahrttourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden. Dabei sind die Ozeanriesen wahre Dreckschleudern: Auch während der Liegezeiten im Hafen stoßen sie Unmengen an Schadstoffen aus, die zu dauerhaften Gesundheitsschäden der Anwohnern führen können.

So haben Wissenschaftler ausgerechnet, dass ein Kreuzfahrtschiff wie beispielsweise die "Queen Mary 2" pro Stunde so viel Feinstaub produziert wie etwa 50.000 Autos bei Tempo 130 auf der Autobahn. Solche Abgasmengen sind an Land längst verboten.

Tag und Nacht laufen die Motoren der Schiffsgiganten. Denn auch im Hafen müssen sich die Kreuzfahrtschiffe selbst mit Strom versorgen. Klimaanlage, Beleuchtung, der beheizte Pool, die Großküche mit ihren Kühlräumen - dafür werden Unmengen an Strom benötigt. Dabei verbraucht ein Kreuzfahrtschiff täglich die Energiemenge einer Kleinstadt.

Schiffe tanken billiges Schweröl

Die schwimmenden Hotels aber werden mit billigem Schweröl betrieben, ein Abfallprodukt der Ölraffinerien. Bei dessen Verbrennung entstehen für Mensch und Umwelt gefährliche Schadstoffe wie Schwefel- und Stickoxide sowie Ruß und Feinstaub - die in großen Mengen von den Kreuzfahrtschiffen ausgestoßen werden.

ZITAT

„Es gibt ganz klar Studien, die nachweisen, dass in Europa circa 20.000 Menschen jährlich sterben, nur aufgrund von Schiffsemissionen.“

Nadja Ziebarth, BUND

Das habe zur Folge, so Nadja Ziebarth vom BUND, "dass es oft eine hohe Anzahl an Krebserkrankungen im Hafengebiet gibt, die auf die Schiffsemissionen zurückzuführen sind." Hafenanwohner litten auch häufig unter Atemwegs- und Kreislauferkrankungen. Es gebe Studien, so die Umweltaktivistin, "die nachweisen, dass in Europa circa 20.000 Menschen jährlich sterben, nur aufgrund von Schiffsemissionen." Weltweit gehe man sogar von 60.000 aus. Die Abgase ziehen Studien zufolge sogar noch hunderte Kilometer landeinwärts.

Kaum Grenzwerte für Schiffsemissionen

Der Ruß aus den riesigen Schornsteinen der Kreuzfahrtschiffe lege sich auf Fensterscheiben und Lungen nieder, erzählt die Rostockerin Magdalena Flemming. Sie wohnt nur hundert Meter vom Kai entfernt. Flemming leidet unter leichtem Asthma - besser werde das durch die herüberwehenden Schiffsabgase jedenfalls nicht, glaubt sie.

Für Schiffe gibt es kaum Grenzwerte für Schadstoffemissionen wie beispielsweise im Straßenverkehr - weder für Feinstaub, noch für den CO₂-Ausstoß. Einzig Schwefeloxid soll ab 2010 begrenzt werden. Derzeit liegt der Grenzwert noch bei 4,5 Prozent, auf Nord- und Ostsee bei 1,5 Prozent. Ab dem kommenden Jahr darf in europäischen Häfen dann der verbrannte Treibstoff nur noch 0,1 Prozent Schwefel enthalten. Das ist aber immer noch weit mehr als bei Diesel für Pkw und Lkw.

Schadstoffe im Hamburger Hafen

Deshalb geht das Bundesumweltamt davon aus, "dass der relative Beitrag des Seeverkehrs an der Schadstoffbelastung im küstennahen Bereich zukünftig zunehmen wird." Umweltstudien zufolge stammen bereits schon jetzt in den Häfen bis zu 95 Prozent der Schwefeloxide, knapp 80 Prozent der Stickstoff-

Emissionen und 65 Prozent der Feinstaubbelastung von Schiffen.

ZITAT

„Mit unseren Emissionsprognosen haben wir festgestellt, dass es Grenzüberschreitungen geben wird.“

Helmut Lorentz, Gutachter

Auch in der neuen Hamburger Hafen-City sowie am neuen Kreuzfahrt-Terminal rechnet Schadstoffgutachter Helmut Lorentz mit erheblichen Grenzwertüberschreitungen, etwa bei Feinstaub. Durch die dichte Bebauung könnten die Schiffsabgase dort kaum abziehen. Lorentz hatte 2006 im Auftrag der Stadt Hamburg ein Gutachten zur Luftqualität erstellt.

Landstromversorgung als Alternative?

Entstehende Bürogebäude in Terminalnähe sind deshalb vom Senat mit strengen Auflagen für die Belüftung belegt worden. Die Fenster zur Seeseite müssen geschlossen bleiben. Alle anderen Anwohner jedoch bleiben den Schiffsabgasen ungeschützt weiter ausgesetzt. Akute Gefahren für die Gesundheit sieht die Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt trotzdem nicht.

Die landseitige Stromversorgung wäre eine Alternative, damit Kreuzfahrtschiffe im Hafen ihre Motoren nicht mehr laufen lassen müssen. Daran haben die Kreuzfahrtreedereien jedoch wenig Interesse. Sie fürchten die hohen Kosten und erklären, dass die Umrüstung der Schiffe viel zu teuer sei, zudem fehle es an internationalen Standards. Schweröl ist außerdem viel billiger als Landstrom, weil es unter anderem nicht besteuert wird.

Politik schaut tatenlos zu

In Lübeck-Travemünde, wo die Feinstaubbelastung fast den Status als Luftkurort gekostet hätte, gibt es mittlerweile eine Landstromsteckdose. Die versorgt aber gerade mal drei Frachter einer einzigen Reederei - andere Schiffe qualmen weiter. Und die Politik schaut offenbar tatenlos dabei zu, beugt sich den Interessen der Reedereien.

"Mit Druck kommen wir nicht weiter, denn wir sind ja nicht der einzige Hafen im Ostseeraum und wir sind auf unsere Kunden angewiesen", sagt Lübecks Umweltsenator Thorsten Geißler. Doch auch die Bundesregierung sieht sich nicht in der Pflicht. Städte und Länder seien dafür verantwortlich. "Wir betreiben keine Kaimauer und keinen Hafen, und das wollen wir auch nicht in Zukunft machen.", so Uwe Lahl vom Bundesumweltministerium.

Mit Material von ZDF

© ZDF 2009