



# Model United Nations Schleswig-Holstein 2026 **Umweltversammlung**

## Nachhaltige Kreuzschiffahrt zum Schutz mariner Ökosysteme

# Model United Nations Schleswig-Holstein



## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>2</b>
Inhaltswarnung	2
<b>Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
<b>Punkte zur Diskussion</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
Emissionen in der globalen Kreuzschifffahrt	6
Exkurs: Aktuelle Regulierungsversuche und ihre Herausforderungen in Norwegen	7
Kreuzfahrtmassentourismus als punktuelle Extrembelastung	8
Wachstum der Kreuzfahrtbranche	8
Belastung für Lokale	8
Die Entwicklung von Expeditionskreuzfahrt als Gefahr für hochsensible Ökosysteme	9
Lösungsansätze	11
Strenge Richlinien nur für Kreuzschifffahrt	11
Kooperation in der Antriebstechnologie	11
Umweltabgaben für Kreuzfahrer*innen	12
Zero-Emission Zones	12
Hinweise zur Recherche	13
Glossar/Lexikon	14
Quellen	16

## Inhaltswarnung

Dieser Gremientext beschreibt unter anderem das Thema Umweltzerstörung. Bei manchen Personen löst dieses Thema starke Emotionen aus. Falls Sie zu den betroffenen Personen gehören, entscheiden Sie bitte selbst, ob Sie gerade in der Lage sind, sich mit dem Thema / diesen Themen zu beschäftigen, ob Sie das lieber zu einem späteren Zeitpunkt tun oder vorher bestimmte Maßnahmen ergreifen wollen.

# Model United Nations Schleswig-Holstein



## Zusammenfassung

Kreuzfahrten, also touristische Schiffsreisen auf dafür ausgelegten Schiffen, sind eine der Wachstumsbranche der letzten Jahre im internationalen Tourismus und in der Seeschifffahrt. Bedingt ist dies vor allem durch eine Demokratisierung des Marktes, welcher sich von einem ursprünglichen Luxusangebot hin zu einem preislich attraktiven Produkt für den Massenmarkt entwickelt hat. Mit Ende des letzten Jahres erreichte die Zahl der aktiven Kreuzfahrtschiffe 423 Hochseeschiffe mit 50 oder mehr Passagieren. 29% der globalen Flotte entfallen dabei auf Schiffe mit mehr als 2500 Betten. Während Tourismus unabhängig von seiner Ausprägung häufig eine Belastung für lokale Ökosysteme darstellt, vor allem dort, wo er gebündelt auftritt, so betrifft die Kreuzfahrt per Definition verstärkt marine Ökosysteme. Die Gründe dafür sind divers und komplex, auch aufgrund von *katalysierenden* Entwicklungen im Markt und dem Konflikt zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen.

Hinzu kommt, dass ein Großteil der globalen Flotte mit konventionellen Schiffsantrieben ausgestattet ist, welche je nach eingesetzter Technik teilweise hohe Mengen an Kohlenstoffdioxid, Feinstaub sowie Stick- und Schwefeloxiden ausstoßen. Angesichts dieser Ausgangslage steht die Umweltversammlung vor der Aufgabe, neue Impulse für eine nachhaltigere Entwicklung zu setzen, welche den Interessen möglichst vieler Stakeholder und den Herausforderungen unserer Zeit gerecht werden.

## Punkte zur Diskussion

- Sollte die Umweltversammlung sich für die Erarbeitung von international einheitlichen Richtlinien ausschließlich für Kreuzfahrtschiffe - also getrennt von anderem Schiffsverkehr, wie z.B. Containerschiffen - durch die [International Maritime Organisation \(IMO\)](#) aussprechen
  - Wenn ja, welche Aspekte und Schiffe sollten diese umfassen?

# Model United Nations Schleswig-Holstein



- Welche Ausprägungen des Kreuzfahrtmassentourismus an Land sind für marine Ökosystem als stark problematisch einzuschätzen?
- Welche Maßnahmen sollen ergriffen werden, die einen Mindestschutz mariner Ökosysteme in Kreuzfahrtrevieren weltweit gewährleisten und die zugleich die nötige Flexibilität besitzen, um auf lokaler Ebene umsetzbar zu sein und auf Akzeptanz und Zustimmung zu treffen?
- Ist die Restriktion ganzer Seegebiete für die Kreuzfahrt durch Bemühungen der internationalen Gemeinschaft ein erstrebenswertes Ziel?
  - Wenn ja, wie ist dies in Einklang mit den Interessen lokaler Bevölkerung auf wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand zu bringen (s. SDG 8 und 9)?
- Wie und durch wen können Umweltauswirkungen durch die (Kreuz-)Schifffahrt effektiver und transparenter erfasst werden, um sie z.B. nationalen Institutionen, Forschungseinrichtungen oder der internationalen Öffentlichkeit zugänglicher zu machen?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die durch Kreuzschifffahrt entstandenen Schäden von den Verursacher\*innen getragen bzw. beglichen werden und nicht von der lokalen Bevölkerung?

## Einleitung

Es ist ein warmer Januar-Morgen im Hafen von Nassau. Während der Himmel langsam hell wird, kann man am Horizont die näher kommende Silhouette eines Schiffes erkennen. Es ist nicht irgendein Schiffe, sondern die „Icon of the Seas“ der Royal Caribbean International Cruise Line, die an diesem Morgen zum allerersten Mal die Hauptstadt der Bahamas anlaufen wird. Sie ist das Typschiff der neuen „Icon-Class“ und das weltweit größte Kreuzfahrtschiff. Fast 2 Milliarden Euro hat die *Reederei* investiert und niemand geringeres als Fußball-Weltmeisterkapitän Lionel Messi zum Taufpaten erkoren.

# Model United Nations Schleswig-Holstein



Kreuzfahrthafen im bahamaischen Nassau mit Schiffen von einer Gesamtkapazität von bis zu 22.700 Gästen bei deren Vollauslastung

Am Pier warten bereits Vertreter\*innen der Reederei und der Hafengesellschaft, die lange auf diesen für sie so wichtigen Moment hingearbeitet haben. Ein Moment, der so wichtig ist, dass selbst der stellvertretende Premierminister der Bahamas anwesend sein wird. Später wird er über darüber sprechen, wie großartig dieser Tag für die Bahamas sei, und wird der Reederei für ihre Beitrag zur Kultur- und Kreativbranche des Landes danken, während vor allem die Pressesprecher\*innen den *LNG-Antrieb* des Rekord-Schiffes als besonders umweltfreundlich hervorheben werden. Zu diesem Zeitpunkt werden im Hintergrund bereits Dutzende Busse und hunderte private Taxen auf die 7600 Gäste warten, die alle die Highlights der Umgebung mit wohlklingenden Namen wie Junkanoo Beach, Paradies- oder Pearl-Island erkunden wollen.

Jene Orte werden an diesem Tag die Last dieser Kreuzfahrer\*innen, sowie die tausender anderer Kreuzfahrt-Gäste, die im Schatten der „Icon of the seas“ ebenfalls im drittgrößten Kreuzfahrthafen der Welt an diesem Tag angelegt habe, aushalten müssen. Die lokalen Bürger\*innen und Tourist\*innen machen dann nur noch einen nahezu unerheblichen Anteil aus.



## Emissionen in der globalen Kreuzschifffahrt

Kreuzfahrtschiffe werden in der Regel dieselelektrisch betrieben. Ein Dieselmotor fungiert dabei als Generator und wandelt mechanische in elektrische Energie um, mit der dann der Hotelbetrieb, aber auch der eigentliche Schiffsantrieb versorgt werden. Als Kraftstoff wird dabei, soweit nicht anders restriktiert, mit Dieselöl versetztes *Schweröl* eingesetzt, welches beispielsweise als Abfallprodukt von destillierenden Prozessen in der Erdölverarbeitung entsteht. In der Kritik steht Schweröl aufgrund seines besonders hohen Schwefelgehalts, welcher bei 3,5% liegt. Dieser ist mittlerweile für die internationale Schifffahrt auf 0,5% reduziert worden (*Marine Pollution Convention (MARPOL) Annex VI*), was unter anderem durch den umfassenden Einsatz von modernen Abgasreinigungsanlagen (genannt Scrubber) erzielt werden kann.

Weltweit am strengsten reguliert ist die Schifffahrt in Europa, wo beispielsweise auf der Nord- und Ostsee ein Schwefelgehalt von maximal 0,1% erlaubt ist, was effektiv ein Verbot von Schweröl zu Gunsten des teureren Marinedieselöls darstellt. Der neueste Stand der Antriebstechnik ist der Einsatz von *LNG*, welches den Austoß von Stickoxide und Feinstaub reduziert sowie den der Schwefeloxide komplett eliminiert, allerdings spürbar mehr Methan emittiert. Es stellt damit nur eine Brückentechnologie dar. Da Schiffe auch in Häfen ihre Motoren laufen lassen, um die eigene Stromversorgung sicherzustellen, kommt es zu lokalen Schadstoffkonzentrationen in Hafenstädten mit stadtnahen Liegeplätzen, die lokal die Risiken für Atemwegserkrankungen oder Herz-Kreislaufbeschwerden erhöhen.

Eine Lösung könnte eine landseitige Versorgung durch "Landstrom" darstellen, welche allerdings eine entsprechende lokale Infrastruktur erfordert und in der Beschaffung für Reedereien teurer als die schiffseigene Stromproduktion ist. Bisher existiert lediglich in Europa sowie den USA eine nennenswerte Landstrom-Infrastruktur. Im Rahmen der "*EU Fit for 55*"-Initiative der EU ist der Ausbau dieser Infrastruktur in allen größeren Häfen innerhalb der EU-Region sowie eine verpflichtende Nutzung dieser für Container- und Kreuzfahrtschiffe ab 2030 geplant.



## Exkurs: Aktuelle Regulierungsversuche und ihre Herausforderungen in Norwegen

Norwegen plante für 2026 einen verpflichtenden schadstofffreien Betrieb von Fähren und Kreuzfahrtschiffe in den Schutzgebieten des seriellen [UNESCO-Weltnaturerbes](#) "Westnorwegische Fjorde - Geirangerfjord und Nærøyfjord". Mögliche Ansätze waren die Nutzung von Biogas, welches als regulierungskonform eingestuft wurde, oder Hybridantrieben, bei welchen die Versorgung während der entsprechenden Fjord-Passage auf ein Batteriesystem umgestellt wird.



Ein Schiff der deutschen TUI Cruises und im Hintergrund der norwegischen Hurtigruten im Unesco-Weltnaturerbe Geirangerfjord

Dies stellt vor allem große Kreuzfahrtschiffe vor Herausforderungen, da sie enorme stationäre Batteriekapazitäten benötigen würden, um die Regulierung zu erfüllen. Nachdem Reedereien und Hafenstädte Protest einlegten mit Verweis auf den Mangel an technologischen Großlösungen, dem verhältnismäßig kurzen Zeitrahmen zur Umsetzung sowie den dadurch drohenden Einbruch des Kreuzfahrtourismus in Norwegen verschob die Regierung die Regelung für Passagierschiffe auf 2032. Lediglich kleinere Fähren müssen diese nun schon ab 2026 erfüllen.



## Kreuzfahrtmassentourismus als punktuelle Extrembelastung

### Wachstum der Kreuzfahrtbranche

In den 2010ern wuchs die Kreuzfahrtbranche massiv und schließt daran inzwischen nach schweren Einschnitten durch die [Covid-19-Pandemie](#) wieder an. Noch vor dieser war sie weltweit für 1,2 Millionen Jobs und einer Wertschöpfung von über 150 Milliarden US\$ verantwortlich. Sowohl die Anzahl der Schiffe wie auch ihre Größe nahm und nimmt spürbar zu. Für Kreuzfahrthäfen bedeutet dies Belastungen von teilweise 6.000 Passagier\*innen pro Schiff und einzelnen Liegeplatz. In Großstädten können sich diese mit dem allgemeinen touristischen Aufkommen homogenisieren. So war Barcelona, der größte Kreuzfahrthafen Europas, das Ziel von 3,65 Millionen jährlichen Kreuzfahrtgästen, während zeitgleich am internationalen Flughafen der Stadt 55,03 Millionen Ein- und Ausreise registriert wurden.

### Belastung für Lokale

Anders sieht dies in kleineren, entlegenderen Destinationen aus, in denen es zu einem Vielfachen an Kreuzfahrtgästen im Verhältnis zur lokalen Bevölkerung kommen kann. Dies stellt zwar eine enorme Belastung für eine Gemeinde dar, allerdings auch im Kontrast ein enormes wirtschaftliches Potenzial, da teilweise bereits Liegeplatzgebühren im sechsstelligen Euro-Bereich pro einzelnen Anlauf berechnet werden. Der Vorteil für die Gemeinden ist, dass die nötige Infrastruktur und bauliche Belastung deutlich geringer ausfällt, als für die nötige Hotelinfrastruktur für ein vergleichbares touristisches Aufkommen. Dies führt dazu, dass bis heute der Aus- und Neubau von Liegekapazitäten weltweit demokratische Mehrheiten findet.

# Model United Nations Schleswig-Holstein



Ein Schiff der Royal Caribbean International in der Reederei-eigenen Bucht von Labadee in Haiti

Die Auswirkungen auf die *marinen Ökosysteme* spiegeln dies häufig aber nicht wieder und treten beispielsweise in Form der Zerstörung von fragilen Seegraswiesen, Muschelbänken oder Korallenriffen auf, die sowohl unter einer massiven punktuellen Freizeitnutzung (Schnorcheln, Tauchen, Bootstouren etc.) wie auch durch die Schiffsbewegungen und Abwasserleitungen (z.B. aus den Ballasttanks) der Kreuzfahrtschiffe selbst Schaden nehmen. Von der Adria über Alaska bis in die Karibik berichten außerdem immer wieder *Nichtregierungsorganisationen (NGOs)* über den Rückgang von Fischbeständen.

## Die Entwicklung von Expeditionskreuzfahrt als Gefahr für hochsensible Ökosysteme

Die Entwicklung in der Kreuzfahrtbranche kannte aber nicht nur eine Richtung: Im Schatten großer Megaliner entwickelte sich ein exklusiver Markt für kleine, aber hochmoderne und luxuriöse Schiffe, die dank Expeditionseigenschaften noch entlegendere und exklusivere Seegebiete erreichen können. Dies umfasst beispielsweise den peruanischen Amazonas (nach Durchquerung des gesamten brasiliianischen Flussabschnittes), die Antarktis und selbst den

# Model United Nations Schleswig-Holstein



geographischen Nordpol dank höchsten *Polarklassen*, die eigentlich nur für Eisbrecher vorgesehen sind.



Ein Expeditionsschiff der französischen "Compagnie du Ponant" in der Antarktis

Auch wenn diese Expeditionsschiffe im Vergleich zu großen Schiffen eine deutlich geringere Belastung aus Perspektive der Gästezahlen darstellen, so stellt vor allem ihre Fähigkeit zur Erschließung neuer Destinationen eine Gefahr dar. So bedrohen sie durch schwere Schifffahrt bisher unangetastete Ökosysteme, die entsprechend ökologisch einzigartig und zugleich besonders fragil sind.

Hier lassen sich ähnliche Reaktionen der maritimen Ökosysteme wie bei großen Kreuzfahrtschiffen feststellen, in Teilen sogar verstärkt, da Buchten und Fjorde angefahren werden, die sonst kaum eine Wasserzirkulation aufweisen, oder menschen-ungewöhnliche Tiergruppen, wie Pinguinkolonien, beispielsweise durch Landgänge beim Brüten gestört werden. Eine Gefahr, dessen Konsequenzen kaum greifbar sind, ist die Einschleppung von fremden Sporen, Samen und anderen Mikroorganismen. In derart sensiblen Gebieten können die Auswirkungen auf lokale Ökosysteme nahezu desaströs werden.



## Lösungsansätze

### Strenge Richtlinien nur für Kreuzschiffahrt

Durch die *Internationale Seeschiffahrtsorganisation (engl.: International Maritime Organisation, kurz IMO)* sind allgemeine Richtlinien zur Hochseeschiffahrt festgehalten. Jedoch wird in diesen nicht unterschieden, ob es sich um Container-, Kreuzfahrt- oder andere Schiffe handelt. Ein Großteil der Containerschiffe zählt zur *kritischen Infrastruktur (KRITIS)*, da sie lebensnotwendige Ware transportieren. Somit stehen sie unter besonderem Schutz, weil ihr Ausfall oder ihre Beeinträchtigung erhebliche Folgen für das Gemeinwesen hätte.

Kreuzfahrtschiffe hingegen haben keinerlei (strukturelle) Daseinsberechtigung abseits ihres hohen Wirtschaftspotentials für Unternehmer\*innen und einer Urlaubs- bzw. Freizeitbeschäftigung für Kund\*innen. Deswegen wäre es ein Ansatz, Kreuzfahrtschifffahrt strenger zu regulieren als Containerschiffe oder ähnliche. Dies könnte über die IMO oder über eine andere externe Organisation geschehen.

### Kooperation in der Antriebstechnologie

In einzelnen Staaten ist die Forschung für nachhaltigere Antriebstechnologie bereits in vollem Gange, wie zum Beispiel in Norwegen aufgrund der zukünftig geplanten Regelung für den Geirangerfjord und Nærøyfjord. Solche Technologien schnellstmöglich zu entwickeln, zu bauen und zu verbreiten, wäre ein riesiger Gewinn für den Umweltschutz in der Seeschiffahrt. Es wäre denkbar, transnationale Forschungsgruppen zu schaffen, welche die Konzeption neuartiger Antriebe auf internationaler Ebene kooperativ vorantreiben.

Jedoch würde das auch gleichzeitig einen großen Einschnitt in die freie Wirtschaft bedeuten und Konkurrenzverhältnisse von Kreuzfahrtunternehmen verschieben. Hier muss also noch ein passender Weg, der Umweltschutz und Wirtschaft vereinen kann, gefunden werden.



## Umweltabgaben für Kreuzfahrer\*innen

Hafenstädte könnten eine einheitliche Umweltabgabe pro Kreuzfahrer\*in fordern. Konkret: jede Person, die mit einem Kreuzfahrtschiff einen Hafen anläuft, zahlt (direkt oder indirekt über die Reederei) eine Abgabe, die zweckgebunden für Umweltschutz-, Infrastruktur- und Ausgleichsmaßnahmen in der jeweiligen Hafenregion verwendet wird. So könnte das Prinzip: "Verursacher\*innen tragen zur Wiederherstellung bei" direkt angewendet werden.

Dieser Ansatz wird bereits in einzelnen Häfen genutzt, zum Beispiel in Venedig oder Alaska. Die Gelder werden dort für Umweltschutz in der Stadt, Hafeninfrastruktur, Umweltausgleichsprojekte sowie Abfallmanagement eingesetzt. Eine national oder sogar global einheitliche Regelung könnte Gerechtigkeit, Transparenz und Akzeptanz schaffen.

## Zero-Emission Zones

Ein weiterer, bereits in der Praxis angetesteter Vorschlag, ist das Etablieren von sogenannten Zero-Emission Zones. Das bedeutet konkret, dass einzelne Wassergebiete, also beispielsweise

1. Häfen
2. küstennahe Gebiete
3. besonders sensible Meeresökosysteme

nur von Schiffen befahren werden dürfen, die bei der Durchquerung des ausgewiesenen Gebiets komplett emissionsfrei bleiben. Auch ist es denkbar, solche Zonen saisonal auszuweisen, um die Umweltbelastung zur Hochsaison des Tourismus in Grenzen zu halten.

Im Falle von *Internationalen Gewässern* müsste eine solche Regelung durch die IMO vorgenommen werden, auf nationaler Ebene können die Staaten dies selbstständig tun.

Das Risiko bei diesem Vorschlag besteht erneut in einem größeren Eingriff in die Wirtschaft, da noch längst nicht alle Kreuzfahrtschiffe technisch ausreichend ausgestattet sind, um emissionsfrei zu fahren. Eine solche Regelung würde die Forschung und technischen



Fortschritt zwar einerseits wahrscheinlich beschleunigen. Trotzdem würden betroffene Gebiete kurzfristig weniger angelaufen werden und könnten, insbesondere bei Städten, die auf Tourismus stark angewiesen sind, zu größeren wirtschaftlichen Ausfällen führen.

## Hinweise zur Recherche

Prüfen Sie für Ihr Land zuerst, welche Bedeutung der Tourismus und als Teilbereich von diesem die Kreuzfahrt für dieses hat. Hierfür reicht bereits eine einfache Reisesuche über diverse Online-Portale, die sich auf Kreuzfahrtbuchungen spezialisiert haben.

Ergänzt werden sollte dies durch eine Recherche über die im eigenen Land angesteuerten Häfen, häufig sind Anlaufkalender öffentlich zugänglich, sowie über mögliche Neu- und Ausbauprojekte, die entweder ihr Land als Kreuzfahrtdestination komplett neu erschließen oder erweitern sollen, so finden Sie lokal hervorgebrachte Argumente für und gegen die Kreuzfahrt und wie diese ultimativ gewichtet wurden.

Berücksichtigung finden sollte bei der Positionierung Ihrer Delegation auch die nationale Einbindung in die globale Wertschöpfungskette der Kreuzfahrtbranche. Dies umfasst z.B. die Registrierung/Beflaggung der Schiffe, den Bau der Schiffe selbst oder auch die Herkunft des Personals. Die Branche ist auf Arbeitsmigration angewiesen und bietet im lokalen Vergleich sehr hohe Löhne, wodurch sie auch politisch in den Herkunftsländern begrüßt wird. Diese umfassen dabei vor allem Indonesien, Indien und die Philippinen sowie andere Staaten in Südostasien und Zentralamerika.

Der Weltmarkt für den Bau von großen Kreuzfahrtschiffen liegt in den Händen von zwei Konzernen: Der deutschen Meyer-Werft in Papenburg, die ebenfalls über einen großen Standort im finnischen Turku verfügt, sowie die italienische Fincantieri-Gruppe, die in Ligurien und Venetien Kreuzfahrtschiffe baut und zu 50% an der ebenfalls relevanten französischen Werft "Chantiers de L'Atlantique" in Saint-Nazaire beteiligt ist. Bei beiden Werftgruppen sind die jeweiligen

# Model United Nations Schleswig-Holstein



Länder Mehrheitseigentümer, wodurch sie de facto Staatsunternehmen sind.



Die „Icon of the seas“ in der Bauwerft im Finnischen Turku in 2023

Der Kreis der Unternehmen bei Berücksichtigungen des Baus kleinerer Expeditionsschiffe erweitert sich um die norwegische Ullstein-Werft sowie Vard-Gruppe, letztere mit Standorten in Norwegen, Rumänien, Vietnam und Brasilien, der kroatischen Brodosplit-Werft sowie der politisch und mit Lizzenzen der Ullstein-Werft geförderten China Merchants Heavy Industry in Haimen.

Bestrebungen zur Begrenzung der globalen Kreuzschifffahrt werden hier deutlich spürbar sein in Form eines Einbruches an Aufträgen und in Konsequenz des Verlustes von Industriearbeitsplätzen und jahrhundertealter Werften.

## Glossar/Lexikon

**Arbeitsmigration:** Verlegung des dauerhaften Aufenthaltortes zur Arbeitsaufnahme (hier aus den genannten „Heimatländer“ auf ein Kreuzfahrtschiff)

**COVID-19 Pandemie:** der weltweite Ausbruch der Infektionskrankheit COVID-19 ab 2020. Nur einen Monat nach der ersten bestätigten Infektion mit dem bislang unbekannten Erreger rief die WHO eine weltweite Gesundheitsnotlage aus. Die wirtschaftlichen Schäden waren riesig, insbesondere in der Reisebranche.

# Model United Nations Schleswig-Holstein



**EU-Fit-for-55:** Maßnahmenpaket der Europäischen Kommission mit dem Ziel den Ausstoß von Treibhausgase bis 2030 um 55% gegenüber 1990 zu senken

**Internationale Gewässer:** Alle Meeresbereiche, die nicht zur ausschließlichen Wirtschaftszone eines Landes gehören. Sie fallen unter die Organisation der UN.

**katalysierend:** Entwicklungen beschleunigung oder angeregend

**Kritische Infrastrukturen:** (oft abgekürzt KRITIS) Anlagen, Systeme oder Dienstleistungen, die für das Funktionieren einer Gesellschaft unverzichtbar sind. Wenn sie ausfallen, hätte das schwerwiegende Folgen für die öffentliche Sicherheit, die Wirtschaft oder das tägliche Leben.

**LNG-Antrieb:** Als „LNG“ bezeichnet man Erdgas, das auf Temperaturen zwischen 164 °C bis 161 °C heruntergekühlt wurde. Es befindet sich dann im verflüssigten Zustand und nimmt nur noch etwa ein 600stel seines ursprünglichen Volumens ein. Das macht den Transport und die Lagerung wesentlich effizienter. LNG-Motoren nutzen das umweltfreundlichere Erdgas als Kraftstoff, Emissionen fallen hier spürbar niedriger als bei Dieselmotoren aus.

**Marines Ökosystem:** Meeresökosystem.

**MARPOL:** internationales Abkommen der Vereinten Nationen zum Schutz der Meere vor Umweltverschmutzung durch Abfälle, Abgase, Chemikalien und Öl von Schiffen

**Nicht-staatliche Akteure (NGOs):** politisch aktive, aber nicht-staatliche Organisationen (engl. Non-Governmental Organizations), welche sich in inhaltliche Debatten einklinken, Druck ausüben und bestimmte Sachverhalte öffentlich publik machen.

**Ökosystem:** Netzwerk von Lebewesen und ihrer unbelebten Umwelt (z. B. Boden, Wasser, Luft), das durch Stoff- und Energiefüsse miteinander verbunden ist.

# Model United Nations Schleswig-Holstein



**Polarklasse:** Durch die IMO standardisierte Klassifizierung der Fähigkeit eines Schiffes, in polaren Gebieten zu operieren, u.a. dank eisbrechender Bauweisen

**Reederei:** Unternehmen, welches in der Schifffahrt tätig ist, sei es im Personen- oder Gütertransport, in der Handelsschifffahrt oder in anderen Bereichen der Seeschifffahrt

**Registrierung/Beflaggung:** Heimathafen eines Schiffes, dessen (sehr unterschiedlich strengen) nationalen Richtlinien und Gesetzen es unterliegt

**Scrubber:** Bauteil, indem per Wassernebel Schadstoffe vor dem Ausstoßen aus Abgasen gebunden und abgeschieden werden

**Schweröl:** ein besonders zähflüssiges und fast schwarzes Öl, welches in Erdölraffinerien aus Erdöl gewonnen wird. Insgesamt gehört Schweröl zu den "dreckigsten", d. h. am meisten verunreinigten und umweltbelastenden Brennstoffen: Seine Verbrennung bildet große Mengen problematischer Luftschadstoffe.

**Tonnage:** Sammelbegriff für unterschiedliche technische Daten der Schiffsvermessung wie z.B. Verdrängung, Masse- und Raumangaben

**UNESCO-Welterbestätten:** gehören zu den wertvollsten und am meisten geschützten Wahrzeichen der Welt. Von antiken Ruinen bis hin zu atemberaubenden Naturlandschaften repräsentieren diese Stätten das vielfältige kulturelle und natürliche Erbe der Menschheit.

## Quellen

- Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO): Safety and environmental standards on passenger ships  
<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/passenger-default.aspx> - Überblick über alle relevanten Vorschriften zu Sicherheit und Umwelt in der Passagierschifffahrt (englisch)

# Model United Nations Schleswig-Holstein



- Welttourismusorganisation (UNWTO) und Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), 2020: Joint statement to support the safe resumption of cruise ship operations following the COVID-19-pandemic

<https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-11/201105-joint-statement-imo-en.pdf> f -

Herausarbeitung der wirtschaftlichen Relevanz der Kreuzfahrtindustrie für den weltweiten Tourismus, einzelnen Länder und die Weltwirtschaft (englisch)

Welttourismusorganisation (UNWTO): Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia, 2016

<https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284417292> -

Detaillierter Einblick in Best-Practice-Beispiele und Policies für nachhaltigere Kreuzschifffahrt, zusätzliche Einblicke zur Entwicklung der Branche in Südostasien (englisch)

- Cruise Line International Organisation (CLIA): Economic & Social Impact <https://cruising.org/economic-social-impact> -  
Branchenverband zu den wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen allgemein und auf lokaler Ebene der Kreuzfahrt sowie weiteres Material (englisch)
- GEO: Kreuzfahrtbranche und Umwelt: Hehre Absichten oder Greenwashing?, 2022  
<https://www.geo.de/reisen/reisewissen/kreuzfahrtbranche-und-umwelt--hehre-absichten-oder-greenwashing--32490230.htm> I - Überblick und kritische Auseinandersetzung über die Maßnahmen der deutschen Kreuzfahrtindustrie
- NDR: Meyer Werft: Was der Schiffbau-Riese für die Region bedeutet, 2024  
[https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck\\_e\\_msland/Meyer-Werft-Was-der-Schiffbau-Riese-fuer-die-Region-bedeutet,meyerwerft1740.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_e_msland/Meyer-Werft-Was-der-Schiffbau-Riese-fuer-die-Region-bedeutet,meyerwerft1740.html) - Berichterstattung über die Bedeutung der Meyer-Werft im Rahmen der wirtschaftlichen Krise des Unternehmens und des folgenden Staatseinstiegs.