



Christian Mühleck

## LET THE SEA INSPIRE YOU!

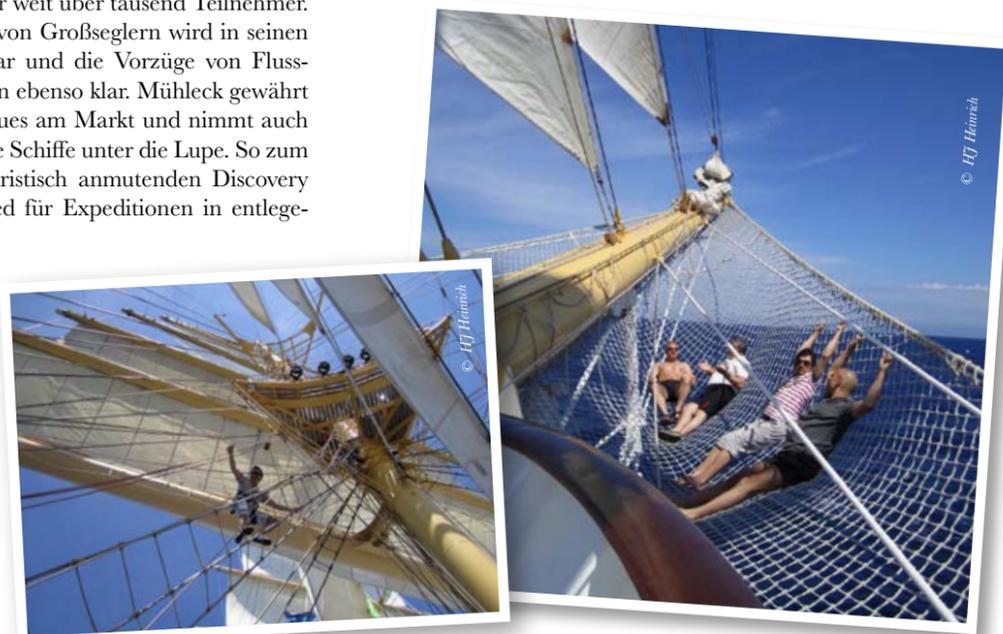
ne Regionen wie die Arktis oder Grönland. Hier spielt das Thema der ökologischen Verträglichkeit eine besondere Rolle. Dem stellt sich der Charterbroker auch im echten Leben mit seiner OceanEvent GmbH. Sein Unternehmen agiert seit diesem Jahr klimaneutral. Zudem werden alle bei OceanEvent abgeschlossenen Charter durch den Ankauf von Klimaschutzzertifikaten klimaneutral gestellt.

Im **Captain's Talk** geht es neben der Auswahl des geeigneten Kreuzfahrtschiffes auch immer wieder um Destinationen. Kroatien und die Côte d'Azur zählen laut Mühleck zu den beliebtesten Revieren für das MICE-Business in Europa. In Übersee ist es unangefochten die Karibik. Bei den Exoten beleuchtet er u.a. die Seychellen und Grönland. Mit seiner bildhaften Schreibe liefert Mühleck Hintergrundinformation und wertvolle Insider-Tipps. Eventplanern ist die Kolumne damit zu einem Werkzeug geworden, das hilft, eigene Veranstaltungen an Bord eines Kreuzfahrtschiffes gedanklich Gestalt annehmen zu lassen. [www.oceanevent.com](http://www.oceanevent.com)

**C**hristian Mühleck gilt als Experte für die Exklusivcharter von Kreuzfahrtschiffen. Seit mehr als 25 Jahren ist der heute 49-Jährige auf den Weltmeeren unterwegs, seit 16 Jahren als Charterbroker mit der in Starnberg ansässigen OceanEvent GmbH. Um unter den mehr als 280 am Markt verfügbaren Schiffen für Kongresse, Tagungen, Events und Incentives zum gewünschten Zeitpunkt in der gewünschten Destination das Passende zu finden, nehmen Firmen sein spezifisches nautisches Wissen in Anspruch.

Darüber wie das Business „tickt“, berichtet Christian Mühleck regelmäßig in unserer Kolumne **Captain's Talk**. Mal geht es um die Kleinen: Megayachten, Schiffe unter 100 Passagiere oder Boutiqueschiffe für bis zu 200 Pax. Mal um die großen Kreuzfahrtdiner mit Tagungsmöglichkeiten für weit über tausend Teilnehmer. Die Faszination von Großseglern wird in seinen Beiträgen spürbar und die Vorzüge von Flusskreuzfahrtschiffen ebenso klar. Mühleck gewährt Ausblick auf Neues am Markt und nimmt auch mal sehr spezielle Schiffe unter die Lupe. So zum Beispiel die futuristisch anmutenden Discovery Yachten, designed für Expeditionen in entlege-

**Ein unvergessliches Incentive-Erlebnis für starke Budgets: Eine Reise mit der Royal Clipper, dem größten Fünfmaster der Welt mit 5.000 qm Segelfläche.**



**IMPRESSUM**  
Ebner Verlag GmbH & Co. KG  
Karlstraße 3  
D-89073 Ulm

**Vertretungsberechtigte Geschäftsführer:**  
Dr. Günter Götz, Gerrit Klein,  
Martin Metzger, Marco Parrillo  
Chefredaktion: Claudia Göhnermeier

**Verlagsanschrift in Köln**  
Magazin events  
Emil-Hoffmann Str. 13  
D-50996 Köln



## AUF EINEM GUTEN WEG: KREUZFAHRTEN UND IHRE NACHHALTIGKEITSBESTREBUNGEN

*Nach einem Sommer, der uns die möglichen Auswirkungen des Klimawandels hautnah hat spüren lassen – und nachdem auch das Fachmagazin events kritische Lesermeinungen zu diesem Thema erreichten –, widme ich diesen Captain's Talk der Frage: Lassen sich Kreuzfahrt und Klimaschutz ethisch vereinbaren?*

” **U**m diese Frage zu beantworten, habe ich zunächst das Tun meiner eigenen Firma auf den Prüfstand gestellt. Bekanntermaßen verchartern wir Kreuzfahrtschiffe für weltweite Tagungen, Events und Incentives. Das Ergebnis: 58 Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) verursachen die jährlichen Betriebsaktivitäten der OceanEvent GmbH inklusive Flug- und Geschäftsreisen. Errechnet hat dies ein Beratungsunternehmen für Klimaschutz. Die Fokus Zukunft GmbH sorgt seither dafür, die von uns verursachte CO<sub>2</sub>-Belastung durch den Kauf von Klimaschutzzertifikaten auszugleichen. Als klimaneutrales Unternehmen unterstützt OceanEvent einen Windpark in Indien, der im Jahr Emissionen in Höhe von 52.898 Tonnen CO<sub>2</sub>eq kompensiert, sowie das „Guanare Forest Plantation“-Projekt in Uruguay. Hier werden durch Aufforstung von Eukalyptusbäumen 127.416 Tonnen CO<sub>2</sub>eq pro Jahr eingespart, ein Abholzen der Wälder verhindert und Ökotourismus gefördert. Soweit zu meiner Verantwortung.

### **Was tragen die tatsächlichen Verursacher – die Kreuzfahrtschiffe bzw. Reedereien – zum Klimaschutz bei?**

Nachdem lange Jahre zu wenig passierte, gibt es in jüngster Zeit erfreuliche Entwicklungen. So fahren Schiffe der neuesten AIDA- und MSC-Generation mit umweltschonendem Flüssigerdgas (LNG), anstatt dem größten CO<sub>2</sub>-Treiber, Schweröl. LNG verbrennt feinstaubfrei, was Hafenstädte freuen dürfte, die von Kreuzfahrtschiffen angefahren werden. Aber auch Müllvermeidung und Recycling, Wärmerückgewinnung oder biologische Kläranlagen werden an Bord immer mehr zum Standard.

Ziel muss es sein, den ökologischen Footprint, den jedes Kreuzfahrtschiff im Meer, in der Atmosphäre und im jeweiligen Revier hinterlässt, zu minimieren. Systeme zur bordeigenen Wassererzeugung zielen darauf ab. Ebenso geräuscharme Zodiacs oder dynamische Positionierungssysteme. Letztere vermeiden das Ankern auf sensiblen Meeresgrund wie beispielsweise Korallengebieten. Die Liste ließe sich fortsetzen.

Unabhängig von den genannten Bemühungen kann ich eine weitere Lanze für die Kreuzfahrt brechen. Sie wird im direkten Vergleich mit anderen Fortbewegungsmitteln oft als größter CO<sub>2</sub>-Treiber angesehen. Auf einer Reise von Kiel nach Oslo – also einer Strecke von ca. 700 Kilometern – liegt der Pro-Kopf-Verbrauch eines Kreuzfahrtschiffes zwischen dem von PKW und Flugzeug. Anders als der Flieger und das Auto ist jedoch ein Kreuzfahrtschiff weit mehr als nur das Transportmittel! Es ist zugleich eine komplexe Hotelanlage, in der Pools, Wäscherei, Großküche, Wasserwerk, Kläranlage und vieles mehr mit Strom versorgt werden muss. Weil dieser Vergleich nicht stattfindet, dreht sich die Umweltdebatte um die Kreuzfahrt in der öffentlichen Wahrnehmung fast ausschließlich um die Treibstoff-Frage!

Die Kreuzfahrt-Branche hat ihre Verantwortung für den Klimaschutz erkannt. Sie leistet wie beschrieben bereits vieles, was nach außen nicht unbedingt wahrnehmbar ist. Vielen vergleichbaren Locations an Land, wie Tagungszentren oder Ferien-Resorts, ist sie damit weit voraus. Doch ist und bleibt die Nachhaltigkeitsfrage ein Thema, bei dem sich auch zukünftig noch viel bewegen muss.

| Christian Mühleck |