

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Claudia Müller, Markus Tressel, Steffi Lemke, Beate Müller-Gemmeke, Lisa Badum, Corinna Rüffer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktuelle Entwicklungen im nationalen Flusskreuzfahrttourismus

Flusskreuzfahrten sind beliebter denn je und gehören mit zu den am stärksten wachsenden Marktsegmenten in der Touristik. Die Zahlen deutscher Passagiere sind innerhalb von vier Jahren um mehr als 15,5 Prozent auf 470 400 Passagiere im Jahr 2017 gestiegen. Dabei gehören die Donau und der Rhein zu den beliebtesten Routen deutscher Flusskreuzfahrtpassagiere. Deutschland ist auch überhaupt der wichtigste Markt für Flusskreuzfahrten. Der Umsatz des deutschen Flusskreuzfahrtmarktes ist allein von 2016 auf 2017 um 11,6 Prozent gestiegen und liegt bei mehr als 500 Mio. Euro (vgl. Statistisches Bundesamt).

Der boomende Flusskreuzfahrttourismus hat nach Ansicht der Fragesteller aber auch Schattenseiten und sorgt insbesondere für die Einheimischen in den Anlegeorten der Schiffe nicht selten zu Unmut. Einerseits belasten die Kreuzfahrtschiffe die Hafentorte mit erheblichen Emissionen von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln, die bei der Verbrennung von Schiffsdiesel entstehen. Da die Emissionsgrenzen für Schiffe deutlich höher sind als für landgebundene Fahrzeuge, belasten die Flusskreuzfahrtschiffe aus Sicht der Fragesteller die Umwelt überproportional stark. Zum anderen sind nicht nur die Attraktionen der Hafenstädte, sondern auch die Stadtzentren durch Touristinnen und Touristen häufig überlaufen. Die Folgen für Anwohnerinnen und Anwohner sind zusätzliche Belastungen, beispielsweise in Form von verstärktem Müllaufkommen und Lärm. Insbesondere die Anwohnerinnen und Anwohner kleinerer Hafenstädte wie Regensburg oder Passau nehmen diese Belastungen als Beeinträchtigung wahr (vgl. www.wiwo.de/erfolg/trends/flusskreuzfahrten-immer-beliebter-wie-viel-tourismus-vertraegt-eine-stadt/14927054.html).

Der Belastung steht nicht unbedingt ein adäquater Mehrwert für die lokale Wirtschaft gegenüber. Da Übernachtung und Verpflegung der Flusskreuzfahrtreisenden an Bord der Schiffe stattfinden, entgehen den Städten vielfältige Einnahmen (vgl. DER SPIEGEL 33/2018, S. 17).

In dem 2016 veröffentlichten Wassertourismuskonzept bekennt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) trotz Kompetenzstreitigkeiten mit Ländern und Kommunen zu dem Ziel, die verkehrliche, wasserwirtschaftliche, ökologische und touristische Aufgaben zusammenzuführen und auch regionale Interessen zu berücksichtigen (vgl. Wassertourismuskonzept, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/wassertourismuskonzept.pdf?__blob=publicationFile, S. 5).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich der Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte anhand von Passagierzahlen, und bitte anhand folgender weiterer Kriterien für Flusskreuzfahrtschiffe – gemeint ist im gesamten Dokument der Schiffstyp „Kabinenschiffe für Kreuzfahrten im Binnenschiffsverkehr“ – pro Jahr angeben: Beförderungskapazität, Auslastung, Alter der Schiffe, Betreiberanzahl)?
2. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland in deutschen Schiffsregistern registriert, und wie hat sich die Anzahl in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren, nach Alter der Schiffe und nach gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?
b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?
3. a) Wie viele im Ausland registrierte Flusskreuzfahrtschiffe befahren nach Kenntnis der Bundesregierung das deutsche Binnenwasserstraßennetz, und wie hat sich die Anzahl in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren, nach Alter der Schiffe und nach gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?
b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?
4. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe mit welchem Antrieb und mit welcher jeweiligen Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils gebaut, und wie viele Aufträge zum Bau von Flusskreuzfahrtschiffen werden aktuell bearbeitet (bitte nach Jahren, Antriebsart und gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?
b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?
5. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe mit welchem Antrieb und mit welcher jeweiligen Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung neu in Betrieb genommen (bitte nach Jahren, Antriebsart und gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?
b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?
6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Treibstoffverbrauch eines neu in Betrieb genommenen Flusskreuzfahrtschiffes mit fossilem Antrieb pro Passagierkilometer in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
7. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweils durchschnittlichen Emissionen von Stickoxiden, Schwefeldioxid und Rußpartikeln eines neu in Betrieb genommenen Flusskreuzfahrtschiffes mit fossilem Antrieb pro Kilometer in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Emissionen aufschlüsseln)?

8. a) Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Anteile von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln an der Luft durch Emissionen der Binnenschifffahrt im Allgemeinen und der Flusskreuzfahrtschiffe im Speziellen, und in welchen zehn Binnenhäfen ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Schadstoffemissionen durch die Flusskreuzfahrt am höchsten (bitte jeweils die Werte angeben)?
b) Gibt es entsprechende Messstationen in Ufernähe, die die Emissionen des Schiffsverkehrs messen?
Wie werden die Daten erhoben, kontrolliert, und wie wird ggf. sanktioniert?
9. Wann rechnet die Bundesregierung mit ersten Ergebnissen der Roadmap der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zur Reduzierung bzw. Beseitigung von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen in der Binnenschifffahrt (vgl. Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/7510)?
10. a) Welche Auswirkungen hat die sog. NRMM-Richtlinie (NRMM = „non road mobile machinery“), die am 1. Januar 2019 für Schiffsmotoren unter 300 kW in Kraft getreten ist und die am 1. Januar 2020 für Motoren über 300 kW in Kraft tritt, auf die Flusskreuzfahrtflotte?
b) Inwiefern werden neue Schiffe mit Motoren ausgestattet sein können, die die neuen Grenzwerte einhalten?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen Folgen des zunehmenden Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland in den Häfen sowie für und entlang der befahrenen Flüsse für die Anwohnerinnen und Anwohner?
12. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen des Flusskreuzfahrttourismus auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie?
13. In welcher Form bezieht die Bundesregierung den Flusskreuzfahrttourismus in die Ausgestaltung bzw. Umsetzung des Bundesprogrammes Blaues Band mit ein?
14. a) Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um den Flusskreuzfahrttourismus weniger schädlich zu ermöglichen und negative Folgen für Mensch, Umwelt und Klima weitestgehend zu minimieren?
b) Welche Maßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung bis jeweils wann umsetzen?
c) Welche Maßnahmen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung in der Zuständigkeit der Länder, und welche Maßnahmen werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung bis jeweils wann umsetzen?
15. a) Wie viele sozialversicherungspflichtige und nicht sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt vom Betrieb von Flusskreuzfahrtreisen abhängig, und wie hat sich die Anzahl dieser Arbeitsplätze in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt?
b) Wie verteilen sich diese Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Bundesländer?
c) Sofern Beschäftigte auf Flusskreuzfahrtschiffen über ausländische Verträge bzw. ausländische Firmen beschäftigt sind, inwieweit hat die Bundesregierung davon Kenntnis, um welche Anzahl an Beschäftigten es sich handelt, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen fünf Jahren jeweils entwickelt?

- d) Wie hoch ist der durchschnittliche Stundenlohn bzw. das durchschnittliche Monatseinkommen, den bzw. das Beschäftigte auf Flusskreuzfahrtschiffen verdienen (bitte getrennt für Beschäftigte in den Bereichen Nautik bzw. Technik, Hotel bzw. Gastronomie sowie Reiseleitung angeben)?
- e) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Finanzgerichts Berlin-Brandenburg, dass auch für ausländische Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer in Deutschland der Mindestlohn gilt (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/urteil-deutscher-mindestlohn-gilt-auch-fuer-auslaendische-lkw-fahrer-2260567.html), und inwieweit ist dieses Urteil nach Auffassung der Bundesregierung auch auf ausländische Beschäftigte auf Flusskreuzfahrtschiffen in Deutschland anzuwenden (bitte ggf. getrennt für Beschäftigte in den Bereichen Nautik bzw. Technik, Hotel bzw. Gastronomie sowie Reiseleitung angeben)?
16. Inwieweit plant die Bundesregierung die Bedingungen für Angestellte auf Flusskreuzfahrtschiffen zu verbessern, und falls sie keine Maßnahmen plant, warum nicht?
17. Welche Beanstandungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung Kontrollen verschiedener Stellen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen auf Flusskreuzfahrtschiffen in Deutschland in den vergangenen drei Jahren mit sich gebracht (bitte tabellarisch aufführen und, sofern bekannt, auch Schiffsname nennen), und welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung jeweils?
18. a) Wie viele sozialversicherungspflichtige und nicht sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt oder indirekt vom Bau von Flusskreuzfahrtschiffen abhängig, und wie hat sich die Anzahl dieser Arbeitsplätze in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt?
- b) Wie verteilen sich diese Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Bundesländer, auch in Hinblick auf die Schiffbauzulieferindustrie im Flusskreuzfahrtschiffbereich?
19. Welche Binnenhäfen in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig von Flusskreuzfahrtschiffen angelaufen, und wie oft wurden die genannten Häfen in den letzten fünf Jahren jeweils von Flusskreuzfahrtschiffen angelaufen (bitte nach Jahren und Häfen aufschlüsseln)?
20. a) Wie viele Flusskreuzfahrtreisende haben in den letzten fünf Jahren Binnenhäfen in Deutschland besucht (bitte nach Ein- beziehungsweise Ausschiffungen und Durchreisenden aufschlüsseln)?
- b) Welche Häfen wurden dabei am stärksten frequentiert (bitte nach Jahren und Häfen aufschlüsseln)?
21. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren auf der Donau, dem Rhein und der Elbe (bitte nach Jahren und Flüssen aufschlüsseln)?
- b) Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Anliege-Kapazitäten in den Binnenhäfen der Donau, dem Rhein und der Elbe?
22. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Abfall- und Abwasserentsorgung durch Flusskreuzfahrtschiffe in deutschen Binnenhäfen in den letzten fünf Jahren?
23. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die Abfall- und Abwasserentsorgung durch Flusskreuzfahrtschiffe und Auswirkungen auf Natur und Umwelt vor?

24. Durch welche Vorschriften ist das Einleiten von Abfällen und Abwässern in Wasserstraßen durch die Binnenschifffahrt jeweils geregelt, und in welchen Gebieten ist dies (noch) nicht geregelt?
25. Gibt es eine flächendeckende Pflicht zur Abgabe von Abfällen und Abwässern von Binnenschiffen (bitte jeweils begründen)?
26. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierungslücke zwischen gezahlten Gebühren für Abfälle von Flusskreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen und tatsächlich anfallenden Entsorgungskosten?
27. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass der besonders hohe Müllaufwand von Flusskreuzfahrtschiffen durch die Bezahlung der einfachen Hafengebühren in deutschen Häfen letztendlich nicht der Allgemeinheit aufgelastet wird?
28. Zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung bei ihren Gesprächen zur flächendeckenden Landstromnutzung gekommen, die die Attraktivität des Bezugs von Landstrom im Rahmen des Aufenthalts von Schiffen in den Häfen steigern soll (vgl. Antwort zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 19/5356)?
29. In welchen Binnenhäfen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Nutzungspflicht von Landstrom (bitte auflisten)?
30. Welche Häfen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) werden durch Flusskreuzfahrtschiffe angelaufen, und welche Häfen davon sind mit einem Landstromanschluss ausgestattet?
31. Inwieweit verpflichtet die WSV Flusskreuzfahrtschiffe, Landstrom an den WSV-eigenen Häfen zu nutzen, und falls keine Abnahmepflicht vorgesehen ist, ab wann ist diese jeweils geplant?
32. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern in den Binnenhafenstädten über die Lärmbelastung durch Flusskreuzfahrtreisende, und welche Handlungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung auf Seiten des Bundes, der Länder und der Kommunen?
33. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über den durchschnittlichen Umsatz, den Flusskreuzfahrten in den Anlegeorten in Deutschland je Fahrgast generieren?

Berlin, den 12. März 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

