

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Claudia Müller, Markus Tressel, Steffi Lemke, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen des Masterplans Binnenschifffahrt für die touristische Schifffahrt

Nach knapp einjähriger Erarbeitung hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer am 14. Mai 2019 den Masterplan Binnenschifffahrt vorgestellt. Auf der Pressekonferenz erweckte Bundesminister Scheuer nach Ansicht der Fragesteller den Eindruck, als würde sich der Masterplan Binnenschifffahrt in erster Linie an die Güterschifffahrt richten: „Wir wollen die Binnenschifffahrt stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen transportieren. [...] Dafür haben wir jetzt den Masterplan Binnenschifffahrt geschaffen“ (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/041-scheuer-masterplan-binnenschifffahrt.html). Auch die einführenden Worte im Vorwort und in der Einleitung fokussieren sich ausschließlich auf die Herausforderungen in der Güterschifffahrt (vgl. Masterplan Binnenschifffahrt, S. 4-7, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile). Die touristische Fahrgast- und Kabinenschifffahrt hingegen wird im gesamten Dokument nicht explizit erwähnt.

Im Gegensatz dazu teilte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Enak Ferlemann auf eine Nachfrage zur Antwort auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Stefan Schmidt auf Bundestagsdrucksache 19/10765 mit: „Die Maßnahmen im Masterplan Binnenschifffahrt beziehen sich gleichermaßen auf Güterschiffe wie auf Fahrgast-schiffe.“

Da das Netz der Bundeswasserstraßen mit mehr als 7 000 Kilometern Binnenwasserstraßen elementar ist für den touristischen Schiffsverkehr, stellt sich die Frage, in welcher Weise die Fahrgast- und Kabinenschifffahrt im Masterplan berücksichtigt wurde und welche Maßnahmen daraus sich ausdrücklich an die touristische Schifffahrt richten. Insbesondere die häufig nicht vorhandenen Katalysatoren, fehlende Rußpartikelfilter und die bisher zaghafte Nutzung von Landstromanlagen touristischer Fahrgast- und Kabinenschiffe stellen sich insbesondere für die Hafenanwohnerinnen und Hafenanwohner als problematisch dar (vgl. www.welt.de/regionales/bayern/article180072522/Tourismus-Wenn-Traumschiffe-zum-Albtraum-fuer-die-Anwohner-werden.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Vor welchen Herausforderungen steht die touristische Fahrgast- und Kabinenschiffahrt in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche dieser Herausforderungen greift der Masterplan Binnenschiffahrt konkret auf?
2. Welche Ziele verfolgt der Masterplan Binnenschiffahrt konkret und ausschließlich in Bezug auf die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt?
3. Haben an der Erarbeitung des Masterplans Binnenschiffahrt auch Vertreterinnen und Vertreter aus der touristischen Schiffahrt bzw. der Fahrgast- und Kabinenschiffahrt mitgewirkt?

Wenn ja, welche?

4. Welche Erfordernisse stellen Fahrgast- und Kabinenschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung an die Infrastruktur der Bundeswasserstraßen, und in welcher Weise wurden diese Erfordernisse in den einzelnen Maßnahmen des Handlungsfeldes „Bereitstellung der Infrastruktur“ berücksichtigt (bitte die konkreten Maßnahmen nennen)?
5. Inwiefern ist die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt von dem auf Seite 11 des Masterplans Binnenschiffahrt angesprochenen Konflikt bei der Raumplanung „zwischen den Interessen der Binnenhäfen und konkurrierenden Interessen anderer, z. B. in den Bereichen Tourismus, Wohnen am Wasser“ oder Umwelt- und Naturschutz“ betroffen (bitte begründen) (vgl. Masterplan Binnenschiffahrt, S. 11)?
6. Wann wird die Bundesregierung die Rahmenvorschrift zur Verpflichtung der Fahrzeuge, ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie ausschließlich über Landstromanschluss zu decken, die am 1. Juni 2018 auf dem Rhein in Kraft getreten ist, auch für die Mosel, die Donau und die Wasserstraßen im Geltungsbereich der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung übernehmen (vgl. Masterplan Binnenschiffahrt, S. 12)?
7. Welche Defizite hat die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich der Umweltverträglichkeit, und in welcher Weise wurden diese Defizite in den einzelnen Maßnahmen des Handlungsfeldes „Maßnahmen für eine umweltfreundliche und wettbewerbsfähige Flotte“ adressiert (bitte die konkreten Maßnahmen nennen)?
8. Inwiefern sind Fahrgast- und Kabinenschiffe von den fehlenden Angeboten von Binnenschiffsmotoren der Motorenklassen IWA und IWP, die die europäischen Vorgaben der NRMM-Verordnung (NRMM = Non-Road Mobile Machinery) erfüllen, betroffen (vgl. Masterplan Binnenschiffahrt, S. 13)?
9. Welche Erfordernisse stellen Fahrgast- und Kabinenschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung an die Digitalisierung, und in welcher Weise wurden diese Erfordernisse in den einzelnen Maßnahmen des Handlungsfeldes „Maßnahmen zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen“ berücksichtigt (bitte die konkreten Maßnahmen nennen)?
10. Inwiefern betreffen die einzelnen Maßnahmen des Handlungsfeldes „Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschiffahrt in der multimodalen Transportkette“ die Fahrgast- und Kabinenschiffahrt?

11. Welche Erfordernisse stellen Fahrgast- und Kabinenschiffe nach Kenntnis der Bundesregierung an Arbeits- und Fachkräfte, und in welcher Weise wurden diese Erfordernisse in den einzelnen Maßnahmen des Handlungsfeldes „Maßnahmen zur Sicherung des Fachkräftebedarfs in der Binnenschifffahrt“ berücksichtigt (bitte die konkreten Maßnahmen nennen)?

Berlin, den 5. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

