

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sebastian Münzenmaier, Mike Moncsek, Klaus Stöber, René Bochmann und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/378 –**

Perspektiven für den deutschen Flusskreuzfahrttourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Passagieraufkommen im Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland ist von 2014 bis 2019 stetig gestiegen (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4364/umfrage/anzahl-der-deutschen-passagiere-von-flusskreuzfahrten-seit-2004/>). Im Jahr 2020 sind die Passagierzahlen hingegen aufgrund der Corona-Krise drastisch zurückgegangen. Während 2019 noch rund 727 400 Passagiere im deutschen Flusskreuzfahrtmarkt zu verzeichnen waren, fielen die Passagierzahlen 2020 auf 307 400 (ebd.). Nach Angaben der Interessengemeinschaft River Cruise, die als Branchenverband 83,8 Prozent aller Flusskreuzfahrtschiffe im europäischen Markt vertritt (<https://www.igrivercruise.com>), sank ferner die Anzahl der Passagiernächte 2020 in Deutschland um knapp 74 Prozent (<https://www.flusskreuzfahrt-entdecker.de/2021/06/23/ig-river-cruise-studie-branche-erleidet-massiven-einbruch-in-2020/>).

Auch die deutschen Anlegehäfen auf den Routen der Flusskreuzfahrtschiffe mussten große Einnahmerückgänge hinnehmen. Allein am Anlegeufer in Regensburg sanken die Einnahmen aus der Anlandung von Flusskreuzfahrtschiffen von 1,3 Mio. Euro im Jahr 2019 auf 100 000 Euro im Jahr 2020 (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/flusskreuzfahrten-101.html>). Ein vergleichbar schlechtes Ergebnis wird im Jahr 2021 erwartet (ebd.). Daneben sind in den Anlegehäfen und in deren Umgebung auch zahlreiche Dienstleister stark vom Einbruch des Flusskreuzfahrttourismus betroffen. So sind nach Angaben von Michaela Ederer, die dem Vorstand des Bundesverbandes der Gästeführer in Deutschland angehört, in der Hochphase der Corona-Krise bundesweit rund 7 500 Gästeführer beschäftigungslos gewesen (ebd.).

Der Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland braucht nach Auffassung der Fragesteller daher dringend politische Impulse, um wieder auf einen stabilen Wachstumskurs zu gelangen. Nur so können nach Ansicht der Fragesteller gefährdete Arbeitsplätze bei Flusskreuzfahrtanbietern, Häfen, Werften und Zulieferbetrieben wirksam und dauerhaft gesichert werden. Der Flusskreuzfahrttourismus benötigt nach den schweren Einschnitten infolge der Corona-Krise eine tragfähige Zukunftsperspektive. Dazu ist es aus Sicht der Fragesteller notwendig, den Neustart des Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland politisch effektiv zu flankieren.

1. Sind der Bundesregierung Daten zur wirtschaftlichen Lage im Flusskreuzfahrttourismus der letzten fünf Jahre bekannt, und wenn ja, welche (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln)?

Es liegen Zahlen zur Anzahl der Fahrgastkabinenschiffe der deutschen Binnenflotte sowie der Beförderungskapazität (Fahrgäste) seitens der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vor:

Zeitpunkt	31. Dezember 2016	31. Dezember 2017	31. Dezember 2018	31. Dezember 2019	31. Dezember 2020
Anzahl Schiffe	62	60	60	58	57
Fahrgäste	9.006	8.846	8.680	8.535	8.285

Weitere Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor.

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der wirtschaftliche Anteil des Marktes für Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland am Gesamtumsatz der deutschen Tourismuswirtschaft in den letzten fünf Jahren (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln)?

Amtliche Zahlen hierzu liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Hat es nach Kenntnis der Bundesregierung Insolvenzen von Unternehmen der Flusskreuzschifffahrt in den Jahren 2020 und 2021 gegeben, und wenn ja, wie viele?

Im Jahr 2020 gab es im Wirtschaftszweig „H 50.3 Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“ zwei Insolvenzen und von Januar bis Oktober 2021 waren es drei Insolvenzen. In dem genannten Wirtschaftszweig ist die Flusskreuzschifffahrt enthalten. Es ist aus den Daten nicht ersichtlich, ob von den genannten Insolvenzverfahren Unternehmen der Flusskreuzschifffahrt betroffen waren.

4. Hat es direkte oder indirekte Wirtschaftshilfen für die Flusskreuzschifffahrt in der Corona-Krise gegeben, und wenn ja, welche?

Durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) wurden der Flusskreuzschifffahrt keine direkten Wirtschaftshilfen gewährt. Inwiefern Stabilisierungsmaßnahmen des WSF an Reisevermittlungsunternehmen indirekt der Flusskreuzschifffahrt zugutekamen, lässt sich nicht beziffern.

Die Corona-Zuschussprogramme des Bundes Soforthilfen sowie die Überbrückungshilfe- und Neustarthilfe-Programme sind grundsätzlich branchenoffene Programme, die allen Unternehmen mit Corona-bedingten Umsatzeinbrüchen offenstanden und -stehen, sofern die jeweiligen Antragsvoraussetzungen erfüllt waren bzw. sind. Die November- und Dezemberhilfe im Jahr 2020 stand insbesondere den Unternehmen zur Verfügung, die von den Schließungsmaßnahmen aufgrund des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) vom 28. Oktober 2020 betroffen waren. Da Flusskreuzfahrtunternehmen keine eigene Wirtschaftszweigklassifikation besitzen, sondern der Klassifikation „Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt“ zuzuordnen sind, lässt sich die Zahl der antragstellenden Flusskreuzfahrtunternehmen nicht beziffern.

Zu Hilfsprogrammen der Länder liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

5. Liegen der Bundesregierung Daten über das Wachstumspotential des Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland in den kommenden vier Jahren vor, und wenn ja, welche?

Die Potenziale der Fahrgastkabinenschiffahrt wurden in der vom damaligen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in Auftrag gegebenen Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ aus dem Dezember 2016 untersucht, die unter folgendem Link abrufbar ist: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.html. Aktuellere Daten liegen der Bundesregierung nicht vor.

6. Wie hat sich die Anzahl der von deutschen Reedereien betriebenen Kabinenschiffen für Kreuzfahrten im Binnenschiffsverkehr (im Weiteren: Flusskreuzfahrtschiffe) in der Zeit von 2019 bis 2021 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Welche deutschen Flussgebiete und Städte waren in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung Destinationen des Kreuzfahrttourismus, und zeichnen sich daran Änderungen infolge der Corona-Krise ab?

Gemäß der Studie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ aus dem Dezember 2016 (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.html) war die Fahrgastkabinenschiffahrt insbesondere entlang der Flüsse Donau, Rhein, Lahn, Neckar und des Main-Donau-Kanals stark ausgeprägt; daneben waren auch Mosel und Saar sowie das Gewässernetz rund um Elbe und Mittellandkanal sowie die Region Berlin/Brandenburg wichtige Destinationen.

8. In welchen Orten befinden sich an Bundeswasserstraßen Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe, und wie viele Flusskreuzfahrtschiffe können dort gleichzeitig anlanden?
9. Wie viele Anlegestellen für Passagierschiffe an Bundeswasserstraßen wurden in den letzten fünf Jahren abgebaut oder nicht mehr genutzt?
10. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Infrastruktur der Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen ausreichend?
15. Ist die Anzahl der Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend (bitte begründen)?
16. An welchen Orten an Bundeswasserstraßen werden derzeit neue Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe gebaut oder geplant?

Die Fragen 8 bis 10 und 15 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund betreibt keine Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe. Diese nehmen in der Regel die von Städten und Kommunen oder Häfen privatwirtschaftlich eingerichteten und betriebenen Liegestellen oder genehmigte Steiger in Anspruch. Für den Ausbau ist der Betreiber zuständig. Eine Übersicht hier-

über liegt nicht vor. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse darüber vor, ob die Anzahl dieser Anlandungsstellen ausreichend ist.

11. Unterstützt die Bundesregierung einen Ausbau der Infrastruktur an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe sowie den Ausbau der jeweiligen Verkehrsanbindung, und wenn ja, wie?

Die Bundesregierung unterstützt den Ausbau nach dem Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen.

Zudem stellt die Bundesregierung Bundesfinanzhilfen zur Kofinanzierung von Landesförderprogrammen zum Ausbau der Landstrominfrastruktur in See- und Binnenhäfen zur Verfügung. Die Bundesländer entscheiden autonom, wo und welche Landstromanlagen, d. h., ob Landstromanlagen für See- oder Binnenschiffe, gefördert werden. Der Bund übernimmt gemäß Verwaltungsvereinbarung ab 2022 50 Prozent der förderfähigen Ausgaben (2020 bis 2021 75 Prozent der förderfähigen Ausgaben). Den Bundesländern wurden für den Zeitraum von 2020 bis 2024 insgesamt 176 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Auch im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) kommt eine Förderung in Betracht. Förderfähig sind u. a. die Kosten für Liegeplätze zum Festmachen von Schiffen und Kosten der Ausbaggerung von Wasserwegen, um den Zugang zu und im Hafen zu gewährleisten. Die Durchführung der GRW ist allein Sache der Länder. Sie wählen die förderwürdigen Vorhaben aus und erteilen in eigener Zuständigkeit die Bewilligungsbescheide. An der Finanzierung der GRW sind Bund und Länder je zur Hälfte beteiligt.

12. Bestehen an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe an Bundeswasserstraßen geeignete Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz (bitte nach Ort und Anzahl der Anschlüsse ausschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen zu Anzahl und Beschaffenheit von Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz keine eigenen Kenntnisse vor.

Die Zuständigkeit für die Errichtung und den Betrieb von Landstromanlagen an Anlandungsstellen für Flusskreuzfahrtschiffe liegt bei den Ländern bzw. den jeweiligen Kommunen. Der Ausbau des Anschlusses der Anlandungsstelle an das Stromnetz obliegt dem örtlichen Energieversorger.

Der Bund fördert vorhandene Länderprogramme durch Finanzhilfen, im Rahmen derer der Ausbau mit Landstromanlagen möglich ist. Mit der am 30. November 2020 in Kraft getretenen „Verwaltungsvereinbarung zur Errichtung von Landstromanlagen“ stellt der Bund den Ländern insgesamt 176 Mio. Euro für die Errichtung von Landstromanlagen in See- und Binnenhäfen sowie Anlegestellen zur Verfügung. Hiervon profitiert auch der Flusskreuzfahrttourismus.

13. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich die Kosten für Landstrom in Binnenhäfen, in denen der Stromverbrauch an Bord nicht durch Dieselmotoren sichergestellt werden darf?

Ein Durchschnittswert für die Kosten für Landstrom in Binnenhäfen ist nicht ermittelbar. In den Bremer Häfen gilt für Binnenschiffe am Liegeplatz eine Landstrompflicht. Im Tagespauschalpreis für den Liegeplatz ist die Landstromversorgung enthalten. Auch in Hamburg ist der Bezug derzeit noch kostenlos.

In Rheinland-Pfalz wird mit durchschnittlich 35 Cent pro Kilowattstunde netto gerechnet.

14. Plant die Bundesregierung den Ausbau geeigneter Anschlussmöglichkeiten zum Stromnetz für Flusskreuzfahrtschiffe an den Anlandungsstellen entlang der Bundeswasserstraßen, und wenn ja, in welchem Umfang, und im welchen Zeitrahmen?

Auf die Antworten zu den Fragen 11 und 12 wird verwiesen.

17. Bestehen Fördermöglichkeiten des Bundes, um den Bau oder die technische Erweiterung einer Anlandungsstelle für Flusskreuzfahrtschiffe zu unterstützen (falls ja, bitte nach Förderprogramm und maximaler Förderhöhe aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

18. Will die Bundesregierung den Flusskreuzfahrttourismus direkt oder indirekt unterstützen, um einen Neustart nach der Corona-Krise zu erleichtern?

Wenn ja, mit welchen Maßnahmen soll diese direkte oder indirekte Förderung geschehen?

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP hat die Bundesregierung angekündigt, den bereits in der vergangenen Legislaturperiode begonnenen Prozess zur nationalen Tourismusstrategie wieder aufzunehmen und den Tourismusstandort Deutschland nach der Corona-Krise nachhaltig, klimafreundlich, sozial gerecht und innovativ zu gestalten. Für einen nachhaltigen, naturverträglichen Tourismus soll ein verstärkter Ausbau der passenden Infrastruktur, u. a. auch beim Wassertourismus, unterstützt werden. Die Bundesregierung hat die Arbeit an der Weiterentwicklung der nationalen Tourismusstrategie begonnen.

19. Plant die Bundesregierung im Rahmen ihrer Klimapolitik Maßnahmen, die sich belastend für den wirtschaftlichen Betrieb von Flusskreuzfahrtschiffen auswirken können?

Wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

Die Bundesregierung plant, bis Sommer 2022 ein Klimaschutz-Sofortprogramm vorzulegen, mit dem in allen Sektoren die erforderliche Treibhausgasreduzierung zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben gemäß Bundesklimaschutzgesetz erzielt werden soll. Da die Abstimmung der Maßnahmevorschläge noch nicht abgeschlossen ist, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage über etwaige wirtschaftliche Auswirkungen auf Flusskreuzfahrtschiffe getroffen werden.

