

Große Anfrage

der Abgeordneten Klaus Brähmig, Jürgen Klimke, Ernst Hinsken, Edeltraut Töpfer, Gerda Hasselfeldt, Ulrich Adam, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Antje Blumenthal, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Monika Brüning, Cajus Julius Caesar, Manfred Carstens (Emstek), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Gitta Connemann, Vera Dominke, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Albrecht Feibel, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Maria Flachsbarth, Jochen-Konrad Fromme, Kurt-Dieter Grill, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Klaus-Jürgen Hedrich, Siegfried Helias, Uda Carmen Freia Heller, Klaus Hofbauer, Susanne Jaffke, Eckart von Klaeden, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Werner Kuhn (Zingst), Helmut Lamp, Walter Link (Diepholz), Maria Michalk, Bernward Müller (Gera), Bernd Neumann (Bremen), Rita Pawelski, Dr. Friedbert Pflüger, Heinrich-Wilhelm Ronsöhr, Volker Rühle, Anita Schäfer (Saalstadt), Georg Schirmbeck, Dr. Ole Schröder, Wilhelm Josef Sebastian, Kurt Segner, Johannes Singhammer, Gero Storjohann, Klaus-Peter Willsch und der Fraktion der CDU/CSU

Perspektiven des Kreuzfahrttourismus

Das Passagieraufkommen im Bereich des deutschen Kreuzfahrttourismus ist in den vergangenen Jahren deutlich angestiegen: Allein im Hochseebereich haben sich die Passagierzahlen seit 1996 auf mehr als 537 000 verdoppelt, der Umsatz hat 2003 erstmals eine Mrd. Euro überstiegen. Gegenüber dem Vorjahr legte der deutsche Hochseekreuzfahrtmarkt um mehr als 100 000 Passagiere (22 % Zuwachs) zu. Eine ähnlich positive Entwicklung zeichnet sich für den Markt der Flusskreuzfahrten ab, wo im Jahre 2003 mit fast 275 000 Passagieren ein Umsatz von über 310 Mio. Euro erzielt wurde (über 24 % Zuwachs gegenüber dem Vorjahr). Auch im Jahr 2004 hat es in beiden Bereichen weitere deutliche Zuwächse gegeben.

Damit gehört der Kreuzfahrttourismus zu den wichtigsten Wachstumszweigen der Tourismuswirtschaft überhaupt. Auch für die Zukunft bestehen für Deutschland beträchtliche Wachstumserwartungen. So unternehmen hier im Hochseebereich erst ca. 0,8 % der Bevölkerung pro Jahr eine Urlaubsreise, während dieser Anteil in Großbritannien bei 2 % und in den USA bei 3,6 % liegt. Deutschland ist bei den Passagierzahlen nach den USA und Großbritannien schon heute weltweit der drittgrößte Markt für Hochseekreuzfahrten und der größte für Flusskreuzfahrten.

Außerdem profitiert Deutschland zunehmend als Zielgebiet von Kreuzfahrten. So steht Nordeuropa mit der Ost- und Nordsee mittlerweile nach der Karibik und dem Mittelmeer an dritter Stelle der Hauptreiseziele von Hochseekreuzfahrten weltweit. Damit steigt einerseits die Zahl von Besuchern in den angelaufenen

bzw. nahe gelegenen Städten und Regionen, andererseits gibt es für deutsche Reisende immer einfachere und günstigere Anreisemöglichkeiten zu den Schiffen, da Kreuzfahrtzentren wie Warnemünde, Kiel oder Hamburg auch immer mehr als Passagieraustauschhäfen an Bedeutung gewinnen.

Darüber hinaus sind die Donau, der Rhein und die Elbe mit ihren Nebenflüssen wichtige Flusskreuzfahrtziele in Deutschland. Hier ist auch zu untersuchen, welche Auswirkungen die EU-Osterweiterung für Ostseekreuzfahrten und für Flusskreuzfahrten auf jenen Flüssen hat bzw. haben wird, die Deutschland und die neuen EU-Mitgliedstaaten miteinander verbinden, und wie die Chancen dieses Zusammenwachsens innerhalb der erweiterten EU noch besser genutzt werden können.

In Deutschland werden nicht nur bei Kreuzfahrtanbietern und in Häfen Arbeitsplätze durch den Kreuzfahrttourismus gesichert, sondern insbesondere auch bei Werften und Zulieferbetrieben. Deutsche Werften nehmen in diesem Segment weltweit eine führende Rolle ein und sind Vorreiter bei technischen Innovationen und der Weiterentwicklung technologisch besonders anspruchsvoller Schiffe. Der Bau von Kreuzfahrtschiffen ist sehr komplex und vielschichtig: So sind beispielsweise durch die Ausstattung der Schiffe mit speziellen Veranstaltungsräumen Werften der größte Abnehmer der Theaterindustrie in Deutschland.

Kreuzfahrtschiffe entwickeln sich auch immer mehr zu einem besonders ökologischen Verkehrsmittel. Der Pro-Kopf-Treibstoffverbrauch von Kreuzfahrtschiffen ist niedriger als der von Flugzeugen und von PKWs. Bei Kreuzfahrtanbietern gibt es heute weltweit ein großes Umweltbewusstsein und die Einhaltung international hoher Umweltstandards. In den letzten Jahren ist eine deutliche Reduzierung der Schadstoffemissionen und des Energieverbrauchs sowie eine umweltfreundliche Wasser- und Abwasseraufbereitung bzw. Abfallentsorgung erreicht worden. Moderne Kreuzfahrtschiffe sind auch deshalb besonders umweltschonend, weil sie ihren Müll nicht im Zielgebiet lassen, sondern alle Abfälle entweder direkt an Bord sortiert und später an Land recycelt bzw. entsorgt oder unter Einhaltung der internationalen Immissionsvorschriften an Bord verbrannt werden. Dies nutzt insbesondere ökologisch sensiblen Zielgebieten, auch gerade in Entwicklungsländern. Durch den Einsatz von Meerwasserentsalzungsanlagen wird auch zunehmend energiesparend an Bord selbst Frischwasser erzeugt. Die Abwässer eines Schiffes werden an Bord gesammelt und können durch die wie in einem modernen Klärwerk an Land erfolgende biologische oder chemisch-physikalische Aufbereitung ohne Belastung der Umwelt an die See abgegeben werden.

Kreuzfahrttourismus findet unter ganz eigenen Bedingungen statt: Die Passagiere reisen in einem schwimmenden Hotel, die eigentlichen touristischen Destinationen werden vom Schiff aus besichtigt oder in Form von Ausflügen besucht. Damit kann zum Beispiel in ökologisch sensiblen Regionen auf zusätzliche Hotelbauten verzichtet werden. Und obwohl die Schiffe immer mehr attraktive Angebote für Aktivitäten an Bord bieten und während der Reise an Bord übernachtet wird, so können – gerade in Staaten der Dritten Welt – die Zielorte und die lokale Bevölkerung doch in einem großen Umfang vom Kreuzfahrttourismus profitieren. Dies ergibt sich vor allem aus den Besichtigungsprogrammen und Landausflügen, die meist von lokalen Anbietern organisiert werden, aber auch durch zusätzliche Übernachtungen vor oder nach der Schiffsreise bzw. Anschlussurlaube im Zielort- oder Zielland sowie durch die notwendige Versorgung der Schiffe mit frischen Lebensmitteln.

Durch die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen sollte dazu beigetragen werden, dass in Deutschland Anbieter, Werften und Zulieferer sowie das Hotel- und Gaststättengewerbe und andere touristische Dienstleistungs- und Verkehrsunternehmen vom internationalen Boom der Kreuzfahrttouristik profitieren und Arbeitsplätze in diesem Bereich gesichert werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Gesamtwirtschaftliche Bedeutung

1. Wie viele Arbeitsplätze werden nach Einschätzung der Bundesregierung in Deutschland durch den Kreuzfahrttourismus gegenwärtig direkt und indirekt insgesamt gesichert?
2. Welche anderen Segmente der deutschen Tourismuswirtschaft und welche anderen Branchen, Unternehmen und Einrichtungen in Deutschland profitieren vom Kreuzfahrttourismus?
3. Wie schätzt die Bundesregierung den Markt für Kreuzfahrttourismus hinsichtlich seiner Bedeutung für die deutsche Tourismuswirtschaft insgesamt sowie hinsichtlich seines Wachstumspotenzials ein?
4. Mit welchen Maßnahmen setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass das Wachstumssegment Kreuzfahrttourismus gestärkt wird und deutsche Unternehmen noch stärker vom zunehmenden internationalen Kreuzfahrttourismus profitieren können?
5. Inwieweit gibt es beim Kreuzfahrttourismus aus Sicht der Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen für deutsche Unternehmen im Vergleich zu anderen Unternehmen innerhalb der EU bzw. weltweit?
6. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, in welchem Maße Kreuzfahrttouristen Ziele, die sie auf Kreuzfahrten kennen gelernt haben, später wieder besuchen?

Wenn ja, welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor?

II. Hochseekreuzfahrten

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklungen im Bereich Hochseekreuzfahrten in den letzten fünf Jahren?
8. Wie viele deutsche Beschäftigte arbeiten derzeit direkt und indirekt im Bereich des Hochseekreuzfahrttourismus (aufgegliedert nach Mitarbeitern in Reedereien an Land, an Bord, bei Veranstaltern und sonstigen Arbeitgebern) und welche Entwicklung hat hier in den letzten fünf Jahren stattgefunden?
9. Wie hoch ist die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die von deutschen oder ausländischen Reedereien unter deutscher Flagge betrieben werden?
10. Wie hoch ist die Anzahl der von deutschen Reedereien betriebenen Kreuzfahrtschiffe, die unter ausländischer Flagge fahren, und wie verteilt sich diese Anzahl auf die Flaggen welcher Staaten?
11. Welche deutschen Hochseehäfen werden regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen angelaufen?
Wie hat sich die Zahl der Kreuzfahrtschiffe, die diese Häfen anlaufen, in den letzten fünf Jahren entwickelt?
12. Hält die Bundesregierung die Infrastruktur dieser Hochseehäfen sowie die Verkehrsanbindung der Häfen für das sich abzeichnende weitere große Wachstum des Kreuzfahrttourismus für ausreichend?
Unterstützt die Bundesregierung einen Ausbau dieser Infrastruktur und der jeweiligen Verkehrsanbindung, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?
13. Inwiefern wird nach Ansicht der Bundesregierung die Zunahme des Kreuzfahrttourismus in Nordeuropa, insbesondere in der Ostsee, zu einer Zunahme des Anlaufens deutscher Häfen und damit zu einer Zunahme des Küstentourismus insgesamt führen?

III. Flusskreuzfahrten

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklungen im Bereich Flusskreuzfahrten in den letzten fünf Jahren?
15. Wie viele deutsche Beschäftigte sind derzeit direkt und indirekt im Bereich Flusskreuzfahrttourismus (aufgegliedert nach Mitarbeitern in Reedereien an Land, an Bord, bei Veranstaltern und sonstigen Arbeitgebern) tätig und welche Entwicklungen gab es hier in den letzten fünf Jahren?
16. Wie hoch ist die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die von deutschen oder ausländischen Reedereien unter deutscher Flagge betrieben werden?
17. Wie hoch ist die Anzahl der von deutschen Reedereien betriebenen Kreuzfahrtschiffe, die unter ausländischer Flagge fahren, und wie verteilt sich diese Anzahl auf die Flaggen welcher Staaten?
18. Welche deutschen Flussgebiete und Städte sind Destinationen des Kreuzfahrttourismus und welche Veränderungen zeichnen sich hier ab mit welchen Folgen für die Beschäftigungsstruktur, Gästezahlen und den Umsatz der jeweiligen Anbieter und Ziele?
19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Folgen des Kreuzfahrttourismus auf die touristische Infrastruktur regelmäßig angelaufener Destinationen an Flüssen?
20. Welche Folgen hatten die Hoch- und Niedrigwasser der letzten Jahre auf deutschen Flüssen für den Bereich der Flusskreuzfahrten?
21. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um eine ganzjährige Schiffbarkeit der touristisch genutzten Flüsse sicherzustellen?
22. Welche Programme für den Ausbau und Erhalt der deutschen Binnenwasserstraßen sind der Bundesregierung bekannt und welche Mittel werden daraus für die speziellen Anforderungen der Flusskreuzschifffahrt (wie Fahrrinntiefe, Brückenhöhe, Liegeplätze) aufgewendet?
23. Plant die Bundesregierung, das für die Passagiere von Flusskreuzfahrtschiffen geltende Verbot des Ein- und Aussteigens an Schleusenvorhöfen in Verbindung mit der Gewährleistung der Verkehrssicherung aufzuheben, damit entsprechende Wartezeiten für die Durchführung von Landausflugsprogrammen genutzt werden können und Flusskreuzfahrtschiffe weniger von ihrem Verschleusungsrecht Gebrauch machen müssten?
24. Wie und mit welchen Erfolgsaussichten unterstützt die Bundesregierung die adäquate und praxisbezogene Umsetzung der vorgesehenen Änderungen im Bereich Sicherheit, Brandschutz und Havarieabwehr der Schiffsbauvorschriften laut § 15 der Rheinschiffahrts-Untersuchungsordnung bzw. Korrekturen dieser vorgesehenen Änderungen, damit insbesondere keine Sicherheitsbestimmungen aus dem Hochseebereich übernommen werden, die im Flussbereich nicht erforderlich bzw. nicht effektiv wären?
25. Mit welchen Maßnahmen und welchen Erfolgsaussichten setzt sich die Bundesregierung für den Ausbau und Erhalt der Binnenwasserstraßen in Staaten ein, die über internationale Binnenwasserstraßen mit Deutschland verbunden sind (nach einzelnen Staaten aufgegliedert)?
26. Unterstützt die Bundesregierung die Wiederherstellung der Sloboda-Brücke bei Novi Sad/Serbien und die Beseitigung der gegenwärtigen Ponton-Brücke zur Gewährleistung eines uneingeschränkten Schiffsverkehrs auf der Donau, und wenn ja, wie?

Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wann diese Brücke wiederhergestellt sein wird, und wenn ja, welche?

27. Unterstützt die Bundesregierung ein internationales Telematik-System auf den Binnenwasserstraßen in Europa zum Austausch und zur Koordination von nautischen, technischen und sicherheitsrelevanten Informationen?

Wenn ja, in welcher Form und mit welchen Mitteln?

Wenn nein, warum nicht?

28. Welche Kontakte bestehen zu ausländischen Behörden, um eine europaweite Annäherung und Angleichung der Bedingungen für die Flusskreuzfahrtbranche bei nautischen Auflagen und Gesetzen sowie im Steuer- und Arbeitsrecht zu erreichen, und welche entsprechenden Programme sind der Bundesregierung bekannt?
29. Welche Entwicklungen bei Flusskreuzfahrten erwartet die Bundesregierung im Zuge der EU-Osterweiterung, insbesondere bei Kreuzfahrten auf Flüssen, die Deutschland mit den neuen EU-Ländern verbinden?
30. Welche Veränderungen der Konkurrenzsituation für deutsche Flusskreuzfahrtanbieter erwartet die Bundesregierung nach der EU-Osterweiterung?
31. Plant die Bundesregierung, bei der Organisation der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland auch Flusskreuzfahrtschiffe für zusätzliche Übernachtungsmöglichkeiten einzubeziehen?

IV. Werften und der Bau von Kreuzfahrtschiffen

32. Wie viele Arbeitsplätze werden in Deutschland direkt oder indirekt durch den Bau von Kreuzfahrtschiffen gesichert und welche Entwicklung gab es hier in den letzten fünf Jahren?
33. Wie viele Kreuzfahrtschiffe mit welcher Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland hergestellt und wie viele Aufträge zum Bau von Kreuzfahrtschiffen werden derzeit bearbeitet (jeweils aufgliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffen sowie nach den einzelnen Jahren)?
34. Wie hat sich in den letzten fünf Jahren der Erlös deutscher Werften im Bereich des Baus von Kreuzfahrtschiffen entwickelt (jeweils aufgliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffen sowie nach den einzelnen Jahren)?
35. Welche Folgen erwartet die Bundesregierung vom Boom des internationalen Kreuzfahrttourismus für die deutschen Hersteller von Kreuzfahrtschiffen?
36. Welche nationalen, europäischen und internationalen Richtlinien über ökologische und sicherheitstechnische Mindeststandards beim Bau von Kreuzfahrtschiffen sind der Bundesregierung bekannt und welches sind die wichtigsten jeweils darin enthaltenen Punkte (jeweils aufgliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffen)?
- Gibt es hier aus Sicht der Bundesregierung einen Abstimmungsbedarf auf internationaler Ebene?
37. In welchem Umfang werden in Deutschland gebaute Kreuzfahrtschiffe auch überwiegend von deutschen Passagieren genutzt?
38. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, inwiefern in Deutschland gebaute Kreuzfahrtschiffe Schiffen aus anderen Staaten in ökologischen Bereichen (Verbrauch pro Passagier, geschlossene Systeme der Abfallentsorgung) überlegen sind?

V. Sicherheitsstandards

39. Wie ist der gegenwärtige Stand der Umsetzung des Sicherheitskodex ISPS (International Ship and Port Security) in Deutschland?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Umsetzung des Sicherheitskodex ISPS auf internationaler Ebene, insbesondere in wichtigen Zielorten deutscher Touristen bzw. hinsichtlich von deutschen Touristen genutzten und unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffen?

40. Welche nationalen, europäischen und internationalen Richtlinien über sicherheitstechnische Standards zum Betrieb von Passagierschiffen sind der Bundesregierung bekannt und welches sind die wichtigsten jeweils darin enthaltenen Punkte (aufgegliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrten)?

Gibt es hier aus Sicht der Bundesregierung einen Abstimmungsbedarf auf internationaler Ebene?

41. Wie alt sind durchschnittlich die Kreuzfahrtschiffe deutscher Reedereien im Vergleich zu Schiffen führender ausländischer Reedereien (jeweils aufgliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrten)?
42. Inwieweit entsprechen die derzeit eingesetzten Kreuzfahrtschiffe älteren Baujahrs in ihrer Sicherheitsausstattung heutigen Standards?

VI. Umweltschutz

43. Wie groß ist der Verbrauch eines durchschnittlichen Kreuzfahrtschiffs der neuesten Generation pro Passagier und Seemeile bei durchschnittlicher Geschwindigkeit und welche Veränderungen bestehen hier zu älteren Schiffsgenerationen (jeweils aufgliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffen)?
44. Inwieweit entsprechen die derzeit eingesetzten Kreuzfahrtschiffe älteren Baujahrs in ihren Systemen zur Abfallvermeidung heutigen Standards?
45. Sind der Bundesregierung eklatante Beispiele für durch Kreuzfahrtschiffe verursachte Umweltschäden bekannt, und wenn ja, welche?
46. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrtschiff-tourismus in abgelegene ökologisch sensible Regionen wie der Arktis oder der Antarktis?
47. Sieht die Bundesregierung auf internationaler Ebene Handlungsbedarf für den Schutz sensibler Ökosysteme vor eventuellen negativen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrtschiff-tourismus?

VII. Sonstiges

48. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, dass Kreuzfahrtschiffe deutscher Reedereien unter ausländischen Flaggen, auch insbesondere anderer EU-Mitgliedstaaten, fahren?
- Sieht die Bundesregierung hier einen Handlungsbedarf zur Steigerung der Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffe?
49. Wie viele Arbeitnehmer sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf unter deutscher Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffen beschäftigt und wie viele auf Kreuzfahrtschiffen deutscher Anbieter, die unter ausländischer Flagge fahren?
50. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil ausländischer Arbeitnehmer auf Kreuzfahrtschiffen deutscher Reedereien?

51. Wie beurteilt die Bundesregierung die Folgen der Umsetzung der EU-Richtlinie des „denied boarding“, insbesondere die Ausdehnung der Haftung auf Pauschalreisen für die Kreuzfahrtveranstalter?

Berlin, den 25. Januar 2005

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

