

Antwort der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Klaus Brähmig, Jürgen Klimke, Ernst Hinsken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/4778 –**

Perspektiven des Kreuzfahrttourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Kreuzfahrttourismus ist ein bedeutendes Segment der deutschen Tourismuswirtschaft mit hohen Wachstumsraten. Entgegen der allgemeinen Konsumzurückhaltung konnten sich die Unternehmen auf dem deutschen Kreuzfahrtmarkt in den vergangenen Jahren gut behaupten. Kaum eine andere Tourismusbranche verzeichnete ähnlich hohe Umsatzsteigerungen.

Nach Untersuchungen des Deutschen Reisebüro und Reiseveranstalter Verbands (DRV) wuchs der Markt für Hochseereisen von 1996 bis 2003 um insgesamt 111,1 % bei den Teilnehmern und 115,9 % beim Umsatz. Im Bereich der Fluss-

Kreuzfahrten stieg die Gästezahl von 1996 bis 2003 um 168 %. Der Umsatz hat sich in diesem Zeitraum verdreifacht.

Dieser Trend setzte sich nach der vom DRV in diesem Jahr veröffentlichten Studie zum Kreuzfahrtenmarkt in Deutschland auch 2004 fort. Für die Studie wurden Angaben von 14 nationalen und 22 internationale Unternehmen, die Hochseekreuzfahrten veranstalten, sowie 23 Anbietern von Flusskreuzfahrten ausgewertet.

Bei Hochseereisen waren im vergangenen Jahr Buchungen von 583 000 Passagieren zu verzeichnen. Dies entspricht einem Zuwachs von 8,5 % im Vergleich zum Jahr 2003. Der Umsatz konnte mit rd. 1,14 Mrd. Euro um 6,3 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Nach Einschätzung der Unternehmen wird sich diese positive Entwicklung auch zukünftig fortsetzen. Von 36 befragten Anbietern erwarten etwa drei Viertel eine Steigerung der Passagierzahlen und ein Umsatzplus von rd. 86 %.

Internationale Reedereien hatten 2004 auf dem deutschen Markt ein Passagieraufkommen von 196 000 Passagieren zu verzeichnen. Dies entspricht einem Rückgang von 16,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Die nationalen Anbieter hingegen konnten ihre Passagierzahlen um 28 % auf 387 000 erhöhen. Auch die Umsatzbilanz weist ein ähnliches Bild auf. Die deutschen Anbieter verzeichneten eine Steigerung von 18 % auf 841 Mio. Euro, während internationale Anbieter einen Umsatz von 300 Mio. Euro zu verzeichnen hatten; dies sind 16 % weniger als 2003.

Auch im Bereich der Flusskreuzfahrten war 2004 ein weiteres Wachstum zu beobachten. Mit 306 500 Passagieren gab es einen Zuwachs von 11,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz konnte mit rd. 356 Mio. Euro um 13,3 % gesteigert werden.

Diese Wachstumsraten konnten trotz sinkender Reisepreise und Reisedauer erzielt werden.

Die Kreuzfahrtveranstalter versuchen intensiv durch neue Konzepte neue Zielgruppen zu erschließen. Zusätzlich zum traditionellen Oberklassenmarkt wird nun auch verstärkt der Mittelklassenmarkt angesprochen. Das Durchschnittsalter der Kreuzfahrtpassagiere sowie die Buchungsraten in der Oberklassekategorie haben sich bereits verringert. Die steigende Nachfrage dieser neuen Generation von Passagieren hat zunehmend ein neues Anforderungsprofil hinsichtlich Preis, Dauer und Unterhaltungsangebot der Reise sowie an die Größe und Ausstattung der Schiffe zur Folge.

Bei Hochseereisen wird schwerpunktmäßig auf die Vermarktung des Kreuzfahrtschiffes selbst als Urlaubsort gesetzt. Der Platz an Bord des Schiffes wird in erster Linie als Urlaubsziel verkauft, nicht der Hafen, den es anläuft.

Kreuzfahrten werden zunehmend als Themen- und Eventreisen angeboten. Bei den Themenkreuzfahrten werden z. B. an Bord Kenntnisse zum Gartenbau, zum Golfen oder zur Gourmetküche vermittelt. Um aktuelle Trends aufzufangen, werden an Bord Fitness- und Lifestyleangebote vorgehalten. Einige Reedereien versuchen auch gezielt Familien zu gewinnen. In der Ostsee wird seit diesem Jahr erstmals eine Autofähre mit Kreuzfahrtcharakter im Linienverkehr eingesetzt. Zudem werden zunehmend Last-Minute-Buchungen und Schnuppertouren angeboten. Diese neuen Trends und innovative Konzepte geben der positiven Entwicklung weiteren Auftrieb.

Nach Einschätzung der Bundesregierung wird die Zahl der Schiffsreisenden, insbesondere im Bereich der Flusskreuzfahrten, auch weiterhin steigen.

I. Gesamtwirtschaftliche Bedeutung

1. Wie viele Arbeitsplätze werden nach Einschätzung der Bundesregierung in Deutschland durch den Kreuzfahrttourismus gegenwärtig direkt und indirekt insgesamt gesichert?

Der Bundesregierung liegen über die Gesamtzahl der durch den Kreuzfahrttourismus gesicherten Arbeitsplätze keine Erkenntnisse vor.

Bereits die Zahl der Beschäftigten im Tourismus insgesamt lässt sich nicht konkret ausweisen, da touristische Leistungen in vielen Wirtschaftszweigen erbracht werden, in denen gleichzeitig auch Leistungen erbracht werden, die nicht zum Tourismus zählen. Die Trennlinien für Untergruppen der Beschäftigtenstatistik folgen nicht dem Nachfragezweck, so dass keine touristische Aufschlüsselung vorliegt. Entsprechend können auch keine belastbaren Aussagen zu dem Anteil gemacht werden, der auf den Kreuzfahrttourismus entfällt. Es wird geschätzt, dass der Tourismus mit seinen vielfältigen Verflechtungen insgesamt bis zu 2,8 Millionen Arbeitsplätze in Deutschland sichert. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit erteilt gegenwärtig den Auftrag für eine Studie zur Erforschung des Beitrags des Tourismus zur Beschäftigung in Deutschland, die auch Aussagen zum Teilsektor Kreuzfahrttourismus treffen wird.

Die Zahl der auf den Kreuzfahrtschiffen direkt Beschäftigten (Crew, Servicepersonal) ist nicht bekannt.

Auf den fünf Seeschiffswerften, die in den letzten fünf Jahren Kreuzfahrtschiffe für den Seeverkehr gebaut haben, waren 2004 rd. 5 000 Mitarbeiter beschäftigt (einschließlich Bau anderer Schiffstypen).

2. Welche anderen Segmente der deutschen Tourismuswirtschaft und welche anderen Branchen, Unternehmen und Einrichtungen in Deutschland profitieren vom Kreuzfahrttourismus?

Hier ist zu unterscheiden zwischen Unternehmen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Reise aktiv sind sowie Unternehmen, die an der Herstellung und dem Betrieb des Schiffes selbst beteiligt sind.

Im Zusammenhang mit der Durchführung der Reise profitieren u. a. Reisebüros, Personentransportunternehmen, Zulieferbetriebe aus der Nahrungs- und Genussmittelindustrie, Logistikunternehmen und der Hotelsektor (bei An- und Abreise). Der Personentransport spielt bei der Beförderung der Reisegäste vom Heimatort zum Hafen eine wesentliche Rolle, besonders im Bereich Bahn- und Flugverkehr sowie Bustouristik. Während der Kreuzfahrten reicht das Spektrum des Servicepersonals von der Crew über Fitnesstrainer, Ärzte, Köche und Reiseleiter bis hin zu Elektrikern und Ingenieuren. Örtliche Agenturen und Reiseleiter sind zudem in die Durchführung der Landausflüge eingebunden.

Ferner schafft der Kreuzfahrttourismus durch Kapazitätserweiterungen, Überholungen und Wartungen älterer Schiffe eine nicht unerhebliche Beschäftigung in deutschen Werften und Häfen. Auch ausländische Reedereien nehmen die Dienste des deutschen Schiffbaus in Anspruch, da Deutschland als Vorreiter bei der technischen Weiterentwicklung anspruchsvoller Schiffe gilt.

Bei der Ausstattung der Kreuzfahrtschiffe werden aufgrund des überwiegend sehr hohen Komfortniveaus an Bord zudem Dienstleistungen von Schreibern, Raumausstattem, Elektrikern, Malern, Dekorateurs, aber auch der Theaterindustrie und weiterer Handwerkszweige in Anspruch genommen.

3. Wie schätzt die Bundesregierung den Markt für Kreuzfahrttourismus hinsichtlich seiner Bedeutung für die deutsche Tourismuswirtschaft insgesamt sowie hinsichtlich seines Wachstumspotenzials ein?

Der Kreuzfahrttourismus ist ein wichtiger Wachstumszweig der deutschen Tourismuswirtschaft. Der Anstieg der Passagierzahlen und Umsätze bei den deutschen Kreuzfahrtveranstaltern lässt auch zukünftig, insbesondere im Bereich der Flusskreuzfahrten, erhebliche Zuwächse erwarten.

Im Zeitraum von 1996 bis 2004 ergab sich jährlich eine kontinuierliche Steigerung, die über den gesamten Zeitraum hinweg 129 % betrug. Erste Erkenntnisse des DRV zur Entwicklung im Jahr 2005 gehen von einer Zunahme um etwa weitere 7 bis 10 % aus.

Dies resultiert zum einen aus der reisefreudigen Zielgruppe der vorwiegend älteren, einkommensstarken Reisenden. Mit über 50 % bewegt sich das Alter der deutschen Kreuzfahrtpassagiere auf Hochseereisen zwischen 41 und 65 Jahren. Die Mehrzahl der Flusskreuzfahrtpassagiere befindet sich in der Altersgruppe ab 56 Jahren. Da es aufgrund des demografischen Wandels zukünftig eine immer größere Gruppe älterer Menschen geben wird, bietet diese Zielgruppe weiterhin ein hohes Potenzial.

Des Weiteren werden von deutschen Reisenden verstärkt deutsche Anbieter nachgefragt. Dies hat weitere positive Effekte für die deutsche Tourismuswirtschaft und deren Wachstum zur Folge.

Die Anbieter beabsichtigen zudem, der Konsumzurückhaltung auch zukünftig mit neuen Strategien zu begegnen. Die Kreuzfahrtveranstalter setzen neben den neuen Trends bei der Vermarktung ihrer Angebote vor allem auf flexible Preismodelle wie Frühbucherermäßigung, Kinder- und Jugendrabatte und tagesaktuelle Preise, mit denen Flexibilität bezüglich Schiff, Route und Kabine belohnt wird. In jüngster Zeit wird z. B. das Konzept der sog. Billig-Airlines, bei dem nur minimalster Service geboten wird, auch auf dem Kreuzfahrtmarkt angeboten. Ein Anbieter plant ein Schiff mit 180 Betten an der Küste vor Südfrankreich kreuzen zu lassen (Übernachtung an Bord ab 38 Euro pro Person), bei dem auf ein Unterhaltungskonzept fast gänzlich verzichtet werden soll. Ein weiterer Anbieter plant ab 2006 ein sog. Best-Offer-Angebot, bei dem eine zweite Person zu einem geringen Aufpreis mitreisen kann.

Im Bereich des Kreuzfahrttourismus auf Flüssen sind bereits 2005 überdurchschnittliche Wachstumsraten zu erwarten, da mehrere Reedereien neue Schiffe in Betrieb nehmen. Im Bereich der Hochseekreuzfahrten wird in diesem Jahr primär eine verbesserte Auslastung angestrebt, da die Schiffskapazitäten im Wesentlichen gleich bleiben. 2006 und 2007 wird mit der Inbetriebnahme neuer Schiffe ein weiterer größerer Aufschwung erwartet.

Im Gegensatz zu Flugreisen erfolgt der Vertrieb von Flusskreuzfahrten noch immer vorwiegend über die Reisemittler und kaum über neue Medien. Im Jahr 2004 ging der Anteil der neuen Medien mit 4,3 % des Buchungsaufkommens bei Hochseekreuzfahrten im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück. Bei Reiseveranstaltern und Reisebüros sind somit auch künftig stabile Umsätze zu erwarten.

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?

Bereits 1999 hat die Bundesregierung zusammen mit den Küstenländern die „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ erarbeitet und diese 2001 durch einen Katalog mit konkreten hafenspolitischen Projekten ergänzt. Im

Bundesverkehrswegeplan 2003 ist der Ausbau der see- und landseitigen Zufahrten zu den Häfen als einer der Investitionsschwerpunkte enthalten.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit hat im Mai 2003 eine Grundlagenuntersuchung zum Wassertourismus in Deutschland gefördert. Die Studie hat sich hierbei u. a. auch mit dem Nachfragevolumen und den wirtschaftlichen Effekten des Kreuzfahrtenmarkts in Deutschland beschäftigt.

5. Inwieweit gibt es beim Kreuzfahrttourismus aus Sicht der Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen für deutsche Unternehmen im Vergleich zu anderen Unternehmen innerhalb der EU bzw. weltweit?

Erkenntnisse über Wettbewerbsverzerrungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor. Es ist jedoch anzunehmen, dass Kreuzfahrten einen Werbeeffekt für bestimmte Zielregionen haben.

II. Hochseekreuzfahrten

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklungen im Bereich Hochseekreuzfahrten in den letzten fünf Jahren?

Die Bundesregierung bewertet die Entwicklungen im Bereich Hochseekreuzfahrten in den letzten fünf Jahren als sehr positiv. Das Gästeaufkommen auf dem deutschen See-Reisemarkt hat sich im Zeitraum von 1995 bis 2004 auf rd. 583 000 Passagiere fast verdreifacht.

Die Entwicklungen in der jüngsten Vergangenheit zeigen, dass sich ein Wandel bei der Struktur der Kreuzfahrtreisen nachfragenden Touristen abzeichnet. Während Kreuzfahrten lange Zeit hauptsächlich von Passagieren mit hohem Durchschnittsalter und -einkommen nachgefragt wurden, zeigt sich deutlich, dass sich auch immer mehr jüngere Reisende für Hochseekreuzfahrten aufgeschlossen zeigen.

Eine Entwicklung ist auch hinsichtlich der Reiseziele zu beobachten. Während Kreuzfahrtreisende nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 verstärkt Kreuzfahrten in europäischen Gewässern buchten, zeigten die Buchungszahlen 2004, dass das einstige Verhältnis wiederhergestellt ist: 68 % der Passagiere kreuzten 2004 in europäischen Gewässern, 32 % in Übersee.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. Wie hoch ist die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die von deutschen oder ausländischen Reedereien unter deutscher Flagge betrieben werden?

Zurzeit wird ein Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge betrieben.

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?

Zurzeit fahren 23 Kreuzfahrtschiffe für deutsche Reedereien und Veranstalter unter ausländischer Flagge. Sie verteilen sich auf folgende Flaggen:

Bahamas:	10
Italien:	5
Malta:	3
Portugal:	2
Panama:	1
Saint Vincent:	1
Marshall Islands:	1.

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?

Warnemünde, Kiel, Hamburg, Travemünde, Cuxhaven und Bremerhaven werden regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen angelaufen.

Zum zweiten Teil der Frage liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Bundesregierung hält die Infrastruktur für ausreichend.

Die in den vergangenen Jahren positive wirtschaftliche Entwicklung der Seehäfen zeigt, dass die Bundesregierung mit ihrer Politik der Stärkung der Seehäfen auf dem richtigen Weg ist. Bereits 1999 hat die Bundesregierung zusammen mit den Küstenländern die „Gemeinsame Plattform zur deutschen Seehafenpolitik“ erarbeitet und diese 2001 durch einen Katalog mit konkreten hafenpolitischen Projekten ergänzt.

Die Bundesregierung unterstützt einen Ausbau der Infrastruktur und der Verkehrsanbindung. Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hat die Bundesregierung einen entscheidenden Schritt zur Stärkung der Seehäfen getan. Im BVWP ist der Ausbau der see- und landseitigen Zufahrten zu den Häfen als einer der Investitionsschwerpunkte enthalten.

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?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

III. Flusskreuzfahrten

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklungen im Bereich Flusskreuzfahrten in den letzten fünf Jahren?

Die Bundesregierung bewertet die Entwicklung im Bereich Flusskreuzfahrten in den letzten fünf Jahren als sehr positiv.

Die Gästezahl stieg von 1996 bis 2003 um 168 % auf 274 800 Teilnehmer. Der Umsatz hat sich in diesem Zeitraum auf rd. 3 13,9 Mio. Euro verdreifacht.

Die positive Entwicklung setzte sich auch im Jahr 2004 fort. Mit 306 500 Passagieren bedeutet dies einen Zuwachs von 11,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 % auf 356 Mio. Euro. Nach Einschätzung des DRV wird die Zahl der Flussreisenden weiter steigen, da mehrere Reedereien neue Schiffe in Betrieb nehmen. Diese Einschätzung wird auch vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) sowie der Interessengemeinschaft der führenden europäischen Flusskreuzfahrtreedereien (IG River Cruise) geteilt. Die genaue Entwicklung der Anzahl der in Deutschland registrierten Fahrgastkabinenschiffe und deren Bettenkapazität ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	1999	2004
Kabinenschiffe	18	46
Bettenkapazität	2 049	4 985

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

16. Wie hoch ist die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die von deutschen oder ausländischen Reedereien unter deutscher Flagge betrieben werden?

Unter deutscher Flagge fahren 47 (46 Binnenschiffe und 1 Seeschiff) Fahrgastkabinenschiffe (FGKS). Davon haben 41 FGKS deutsche Eigentümer und 6 FGKS ausländische Eigentümer.

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?

Die Anzahl der von deutschen Reedern unter ausländischer Flagge betriebenen Fahrgastkabinenschiffe ist nicht meldepflichtig. Nach Auskunft der IG River

Cruise gibt es 7 Schiffe deutscher Reedereien, die unter folgenden Flaggen fahren: Schweiz: 4 Schiffe, Frankreich: 2 Schiffe, Malta: 1 Schiff.

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?

Die deutschen Flüsse gehören zu den beliebtesten Flussreisezielen in Europa. Ausflugsprogramme haben hierbei einen hohen Stellenwert. Zahlreiche deutsche Städte werden von den Veranstaltern entlang der Flüsse angelaufen. Zu den bevorzugten Fahrtgebieten der Fahrgastkabinenschiffe gehören die Flussgebiete Rhein, Main, Rhein-Main-Donau-Kanal, Donau, Mosel, Oder, Elbe und Havel. Hauptdestinationen sind insbesondere Düsseldorf, Köln, Koblenz, Trier, Mainz, Heidelberg, Karlsruhe, Frankfurt/Main, Aschaffenburg, Miltenberg, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Nürnberg, Regensburg, Passau, Hannover, Magdeburg, Dessau, Dresden, Pirna, Potsdam, Berlin und Frankfurt/Oder.

Die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit geförderte Grundlagenuntersuchung zum Wassertourismus hat auch das Nachfragevolumen und die wirtschaftlichen Effekte des Kreuzfahrtenmarktes in Deutschland zum Gegenstand gehabt. Die Studie hat belegt, dass der Flusskreuzfahrtenmarkt für Deutschland von besonderer Bedeutung ist. Ein genaues Marktvolumen ließ sich jedoch nicht quantifizieren. Einzelne Bundesländer wie Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein haben in der Vergangenheit versucht, die Bedeutung von Flussreisen und die Entwicklungschancen auf der Basis von Primär- und Sekundäranalysen feststellen zu lassen. Teilweise konnten zwar Umsatzzahlen und Einkommenswirkungen z. B. in Mecklenburg-Vorpommern ermittelt werden, dennoch lassen die Zahlen aufgrund der gewählten Ansätze keine Schätzungen zu.

19. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Folgen des Kreuzfahrttourismus auf die touristische Infrastruktur regelmäßig angelaufener Destinationen an Flüssen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Welche Folgen hatten die Hoch- und Niedrigwasser der letzten Jahre auf deutschen Flüssen für den Bereich der Flusskreuzfahrten?

Während des Ablaufens von Hoch- und Niedrigwässern kann es generell zu wasserstandsbedingten Einschränkungen (Brückendurchfahrthöhen, Tiefgangsprobleme) oder zu Einstellungen der Schifffahrt kommen. Besondere – hiervon abweichende – Folgen sind nicht bekannt.

Hochwasser – mit Ausnahme des Elbe-Hochwassers 2003 – und Niedrigwasser (insbesondere auch in 2003) hatten keine entscheidende Bedeutung für die Fahrgastkabinenschifffahrt. Beeinträchtigungen wegen Niedrigwasser waren für die Fahrgastkabinenschifffahrt nur in einzelnen Fahrtgebieten (z. B. Elbe und Donau) festzustellen. Da die Sperrungen wegen Hochwasser überwiegend während des Winters und des Frühjahrs erfolgten, mithin überwiegend außerhalb der Fahrgastschiffssaison, dürften die Auswirkungen auf die Fahrgastkabinenschifffahrt äußerst gering und in der Gesamtbilanz zu vernachlässigen sein.

21. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um eine ganzjährige Schiffbarkeit der touristisch genutzten Flüsse sicherzustellen?

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes verwaltet der Bund die Bundeswasserstrassen. Dazu gehören nicht die Landesobliegenheiten des Wasserhaushalts und der Wassergüte. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) gewährleistet durch entsprechenden Betrieb und Unterhaltung der Bundeswasserstrassen die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt. Mit Ausnahme von Sperrungen aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse wie z. B. bei Hochwasser, Niedrigwasser, Eisgang oder besonderen Instandsetzungsmaßnahmen an staugeregelten Binnenwasserstraßen ist in der Regel ein ganzjähriger Betrieb hinsichtlich ihrer Verkehrsfunktion möglich.

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?

Die Investitionen für den Bau und Erhalt der Bundeswasserstrassen werden im Rahmen der Wasserstraßenbaupläne (Anlage zu Kapitel 12 03 des Bundeshaushaltsplans) jährlich fortgeschrieben. Diese Investitionen dienen der gesamten Schifffahrt. Spezielle Mittelzuordnungen für die Flusskreuzschifffahrt werden nicht vorgenommen.

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 Vorschleusungsrecht Gebrauch machen müssten?

Nein, derartige Planungen bestehen derzeit nicht.

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?

Die neuen Bestimmungen für Fahrgastschiffe auf dem Rhein wurden am 25. November 2004 vom Plenum der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) verabschiedet, nachdem zuvor auf deutsche Initiative noch Änderungen zu Gunsten des Fahrgastschiffgewerbes vorgenommen wurden. Derzeit setzt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen diese Bestimmungen mittels der Fünften Verordnung zur Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung in nationales Recht um.

Die ZKR hat auf deutsche Initiative am 14. und 15. Juni 2005 einen Workshop zu Fragen der Umsetzung der neuen Bestimmungen durchgeführt. Dabei wurde eine Reihe von Vorschlägen der deutschen Delegation zur weiteren Bearbeitung in die zuständigen Gremien der ZKR verwiesen mit dem Ziel einer entsprechenden Anpassung der Bestimmungen zu Fahrgastschifffahrt. Die Ergebnisse werden bei Zustimmung der anderen ZKR-Mitgliedstaaten in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung übernommen werden.

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)?

Bei Bedarf finden bilaterale Gespräche zu Fragen des Ausbaus, des Betriebs und der Unterhaltung grenzüberschreitender Binnenwasserstraßen statt. Dabei wird respektiert, dass Entscheidungen über Maßnahmen zum Ausbau und zur Erhaltung jeweils in der nationalen Souveränität liegen.

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?

Die Bundesregierung unterstützt die Wiederherstellung der Sloboda-Brücke bei Novi Sad/Serbien. Dies geschieht über die European Agency for Reconstruction (EAR), die den Wiederaufbau der Brücke durch einen Zuschuss in Höhe von insgesamt rd. 41 Mio. Euro finanziert. Die Beseitigung der Ponton-Brücke wird im Rahmen des Projekts „Clearance of the Fairway of the Danube“ unterstützt.

Die Bauarbeiten an der Sloboda-Brücke sind inzwischen weitgehend abgeschlossen. Mit der offiziellen Neueröffnung und Freigabe für den Verkehr ist in Kürze zu rechnen. Nach Abstimmung der serbischen Regierung mit der European Agency for Reconstruction wird ein Termin für die Neueröffnung festgelegt, der nach derzeitiger Zeitplanung voraussichtlich im September oder Oktober 2005 liegen wird. Die Ponton-Brücke soll entfernt werden, sobald die Freigabe der Brücke für den Verkehr erfolgt sein wird.

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?

Ja. Im Hinblick auf die in Kürze in Kraft tretende europäische Rahmenrichtlinie zu River Information Services (RIS) wurden die Telematikmaßnahmen an Binnenwasserstraßen neu strukturiert. Mit der Einführung und Weiterentwicklung von RIS-Diensten wird das Ziel verfolgt, das Verkehrs- und Transportmanagement in der Binnenschifffahrt zu unterstützen und damit die Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit dieses Verkehrsträgers weiter zu verbessern.

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?

Unter nautischen Auflagen und Gesetzen werden Verhaltensvorschriften verstanden. Die Verkehrsordnungen für die Binnenschifffahrt beruhen auf CEVNI, den Europäischen Richtlinien für Binnenwasserstraßen. Sie sind in ihren grundlegenden Vorschriften schon jetzt weitgehend einheitlich und enthalten ergän-

zende Vorschriften zur Berücksichtigung von Besonderheiten der jeweiligen Wasserstraßen.

Das Umsatzsteuerrecht innerhalb der EU ist bereits insbesondere durch die Regelungen der 6. EG-Richtlinie weitestgehend harmonisiert. Dies gilt auch für die in der Flusskreuzfahrtbranche bewirkten Umsätze; besondere Probleme der Flusskreuzfahrtbranche sind der Bundesregierung nicht bekannt. Die Europäische Kommission hat am 8. Februar 2002 einen Richtlinienvorschlag zur Änderung der 6. EG-Richtlinie bezüglich der geltenden Regelung für die Umsatzbesteuerung der Reiseleistungen vorgelegt, der auch für die Flusskreuzfahrtbranche von Bedeutung ist. Die Bundesregierung bewertet den Richtlinienvorschlag grundsätzlich positiv. Die Verhandlungen des Richtlinienvorschlags sind im Rat bereits weit fortgeschritten. Die Bundesregierung strebt eine zeitnahe Verabschiedung der Richtlinie an.

Auch für den Bereich des Arbeitsrechts bietet sich die EU-Ebene für eine Annäherung der Rechtssysteme an, soweit dies nicht bereits durch multilaterale Abkommen vorgesehen ist.

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?

Der Tourismus allgemein wird von der zu erwartenden Stärkung der Kaufkraft in Osteuropa profitieren. In diesem Zuge dürften sich auch für die deutschen Anbieter von Flusskreuzfahrten interessante Geschäftschancen eröffnen.

30. Welche Veränderungen der Konkurrenzsituation für deutsche Flusskreuzfahrtanbieter erwartet die Bundesregierung nach der EU-Osterweiterung?

Durch die EU-Osterweiterung wird sich ein neuer Markt für die etablierten Anbieter entwickeln, aber auch die Konkurrenzsituation für deutsche Flusskreuzfahrtanbieter wird sich verschärfen. Durch die positive Entwicklung dieses Marktes werden auch ausländische Mitbewerber versuchen, in den Markt zu drängen und ihr Passagieraufkommen zu erhöhen. Insgesamt ist jedoch die Reiseart der Flusskreuzfahrt in Ländern wie Polen, der Tschechischen Republik und der Slowakei momentan noch eher unbedeutend.

31. Plant die Bundesregierung, bei der Organisation der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 in Deutschland auch Flusskreuzfahrtschiffe für zusätzliche Übernachtungsmöglichkeiten einzubeziehen?

Die Bundesregierung ist sich bewusst, dass die Frage der Unterbringung zu den besonders wichtigen Bereichen einer erfolgreichen Ausrichtung der FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006 zählt. Die Bundesregierung begrüßt daher, dass das FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ Organisationskomitee Deutschland (OK) mit dem Joint Venture „2006 FIFA World Cup™ Accommodation Services (WCAS)“ eine tragfähige Lösung für die Beschaffung von Hotelzimmern, das Qualitätsmanagement und die Abwicklung von der Reservierung bis zur Abrechnung der Unterkünfte gefunden hat. Die hervorragende Hotel-Infrastruktur in Deutschland lässt nach Einschätzung des WCAS keine Engpässe bei den Übernachtungsmöglichkeiten erwarten. Mit Stand April 2005 beteiligen sich 530 Hotels in Deutschland mit einer Kapazität von 50 000 Zimmern in verschiedenen Qualitätskategorien zu festgeschriebenen, moderaten Preisen. Das WCAS sieht derzeit keinen Rückgriff auf Flusskreuzfahrtschiffe als Übernachtungsalternativen vor. Den Reiseveranstaltern und Reedereien ist natürlich un-

benommen, den WM-Gästen unabhängig vom zentralen Unterkunftsmanagement des WCAS derartige Übernachtungsangebote zu unterbreiten.

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?

Auf den fünf Seeschiffswerften, die in den letzten fünf Jahren Kreuzfahrtschiffe für den Seeverkehr gebaut haben, waren 2004 rd. 5 000 Mitarbeiter beschäftigt (einschließlich Bau anderer Schiffstypen). Diese Zahl liegt niedriger als im Jahr 2000, was jedoch auf sehr verschiedene Einflüsse in den einzelnen Unternehmen zurückzuführen ist. Ein direkter Zusammenhang mit dem Kreuzfahrtmarkt ist daraus nicht ableitbar. Im vergangenen Jahr waren nur noch zwei der Werften mit dem Bau von Kreuzfahrtschiffen beschäftigt.

Für die Binnenschiffswerften liegen vergleichbare Zahlen nicht vor. Hier ergibt sich auch die Besonderheit, dass in den letzten drei Jahren Werften in diesem Markt tätig wurden, die in der Vergangenheit auf den Seeschiffbau ausgerichtet waren.

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)?

In den Jahren 2000 bis 2004 wurden von deutschen Seeschiffswerften insgesamt 15 Kreuzfahrtschiffe für die Hochseefahrt mit 834 000 GT (Gross Tonnage) bzw. 1 089 000 CGT (Compensated Gross Tonnage) abgeliefert. Die Passagierkapazität der Schiffe betrug rd. 24 000 LB (Lower Berth). Ende 2004 befanden sich sechs Kreuzfahrtschiffe mit 497 000 GT und 621 000 CGT im Auftragsbestand deutscher Werften, die über eine Passagierkapazität von rd. 13 300 LB verfügen werden.

Für die Binnenschiffahrt wurden in den letzten fünf Jahren 48 Fahrgastschiffe im Wert von rd. 224 Mio. Euro abgeliefert. In diesem Marktsegment ist eine statistische Unterscheidung zwischen Tagesausflugsschiffen und Flusskreuzfahrtschiffen mit Passagierkabinen nicht möglich. Auch liegen keine vollständigen Angaben über die Fahrgastkapazitäten vor. Große und arbeitsintensive Kreuzfahrtschiffe haben lange, oft Jahresfristen übersteigende Bauzeiten. Da wegen der konkreten jährlichen Abliefertermine die Anzahl von Ablieferungen von Jahr zu Jahr stark schwanken kann, lässt eine Aufgliederung der Herstellung von Kreuzfahrtschiffen nach einzelnen Jahren keine Schlussfolgerungen z. B. auf eine Entwicklung des Kreuzfahrtschiffbaus zu.

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)?

Über die Erlössituation der Werften liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

35. Welche Folgen erwartet die Bundesregierung vom Boom des internationalen Kreuzfahrttourismus für die deutschen Hersteller von Kreuzfahrtschiffen?

In der guten Entwicklung der Passagierzahlen im Kreuzfahrtmarkt, insbesondere in den letzten beiden Jahren, sehen die im Kreuzfahrtschiffbau tätigen deutschen Werften noch keinen Boom, sondern lediglich eine Erholung des Marktes nach den Folgen des 11. September 2001. Das Potenzial der Kreuzfahrtpassagiere ist nach Einschätzung der Werften bei weitem nicht voll erschlossen. Daraus werden gute Chancen für deutsche Werften erwartet, weitere Aufträge für Kreuzfahrtschiffe zu erhalten.

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?

Die Bundesregierung setzt sich initiativ bei der Fortentwicklung internationaler Normen sowohl zum Meeresumweltschutz als auch zur Schiffssicherheit ein; wegen des internationalen Charakters der Kreuzfahrten ist die weltweite Gültigkeit der Regelungen und Anerkennung der Zertifizierungen von großer Bedeutung.

Die wichtigsten internationalen Regelungen sind das Übereinkommen zum Meeresumweltschutz (MARPOL) zur (vorbeugenden) Regelung der Kontrollmaßnahmen gegen Ölverschmutzungen, Verschmutzungen durch Chemikalien, Gefahrgut, Schiffsabwässer, Schiffsmüll sowie Luftverschmutzungen und das Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), welches bauliche und betriebliche Schiffssicherheitsanforderungen, z. B. Brandschutz, Rettungsmittel, Kommunikation etc., enthält. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von speziellen Regelungen, z. B. der Verkehrsüberwachung etc., die Ergänzungen enthalten.

Beim Bau von Flusskreuzfahrtschiffen sind in erster Linie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) oder die Binnenschiffs-Untersuchungsordnung (BinSchUO – für Schiffe, die ausschließlich auf Bundeswasserstraßen außerhalb des Rheins eingesetzt werden) zu beachten. In Revision befindet sich z. B. die Richtlinie 82/714/EWG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe. Die wichtigsten darin enthaltenen Punkte sind Festlegungen baulicher Art, Einrichtungen für Fahrgäste, Rettungsmittel und Brandschutz. Neben diesen sind in den technischen Regelwerken auch Festlegungen zur Lärmemission enthalten. Zusätzlich enthält die RheinSchUO Bestimmungen zur Begrenzung der Abgaswerte. Derzeit in nationales Recht umgesetzt wird die Richtlinie 2004/26/EG zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, mit der erstmals schrittweise ab 2006 die Abgasemissionen von Binnenschiffsmotoren im europäischen Bereich begrenzt werden. Ökologisch relevant sind das noch nicht in Kraft getretene Abfallübereinkommen für den Rhein und das Abfallübereinkommen für die Donau.

Europäische Normen bilden einen Rahmen für die einheitliche Umsetzung vieler der weltweiten Normen. Die nationalen Normen setzen diese um. Wegen des internationalen Charakters dieses Marktes sind nationale (und regionale)

Alleingänge in der Normenfortentwicklung nicht zielführend; sie bedeuten Wettbewerbsnachteile für die nationale Industrie.

Die Wettbewerbsfähigkeit von Deutschland und Europa am internationalen Markt beruht auf Marktvorteilen aus technischer Fortentwicklung des Produkts Kreuzfahrtschiff. Die Konsequenz für die Bundesregierung in der Verantwortung für Meeresumweltschutz und Schiffssicherheit ist die Wahrnehmung der ständigen Fortentwicklung der internationalen Normen, um ein hohes Sicherheitsniveau beizubehalten. Dies geschieht im kontinuierlichen Dialog mit den internationalen Partnern.

In letzter Zeit gewinnt zunehmend eine ganzheitlichere Sicherheitsbetrachtung an Bedeutung, die, wegen der immer größeren Kreuzfahrtschiffe, zur Verpflichtung zu Vorsorgekonzepten sowohl bei der Planung der Schiffe als auch in deren Betrieb führen wird.

37. In welchem Umfang werden in Deutschland gebaute Kreuzfahrtschiffe auch überwiegend von deutschen Passagieren genutzt?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

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?

Schiffe sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ein extrem verbrauchs- und emissionsarmes Transportmittel. Der Brennstoffverbrauch pro über eine Seemeile transportierte Tonne Ladung beträgt bei Frachtschiffen rund 1/25 des Verbrauchs eines Flugzeuges. Kreuzfahrtschiffe sind in der Regel noch verbrauchsgünstiger als z. B. ein Containerschiff, da sie zumeist langsamer unterwegs sind und daher weniger Antriebsleistung benötigen.

Allerdings lässt sich ein Verbrauch pro Passagier kaum angeben, da der Leistungsbedarf stark von Parametern wie Reisegeschwindigkeit, Fahrtgebiet, Ausstattung des Schiffes, Auslastung etc. abhängt.

Kreuzfahrtschiffe werden zumeist mit verbrauchsgünstigen Dieselmotoren oder emissionsarmen Gasturbinen ausgerüstet, die untereinander nur geringe Unterschiede im spezifischen Brennstoffverbrauch aufweisen. Da diese Anlagen von international operierenden Unternehmen zugeliefert werden und auch der betreibende Reeder ein klares wirtschaftliches Interesse an verbrauchsgünstigen Schiffen hat, bestehen hinsichtlich des Brennstoffverbrauchs keine signifikanten Unterschiede unter den Neubauten deutscher und anderer europäischer Werften, die zusammen mehr als 90 % des Kreuzfahrtmarktes beliefern.

Im Bereich der Abfallentsorgung bieten deutsche Werften und Zulieferer auch exzellente Produkte für die ökologische Abfallentsorgung an, können diese aber nur erfolgreich vermarkten, wenn diese von der Reederseite nachgefragt werden. Da der Einbau von ökologisch optimalen Anlagen höhere Kosten verursacht, wird der Stand der Technik in der Abfallentsorgung noch nicht vollständig abgerufen. Um möglichst rasch die illegale Schiffsmüllentsorgung auf See – auch in der Kreuzschiffahrt – zu unterbinden, hat die Bundesregierung zusammen mit den Ostseeanrainerstaaten in der Europäischen Gemeinschaft die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände vorangetrieben. Die Richtlinie ist inzwischen auch umgesetzt und hat bereits ökologisch erfreuliche Effekte in den europäischen Meeren erzielt. Danach besteht ein Entsorgungszwang in allen europäischen Häfen, es

sei denn, das jeweilige Schiff hat noch ausreichende Kapazitäten zur Aufnahme der Abfälle für die Fahrt bis zum nächsten Hafen. Jedes Schiff, das – zulässigerweise – den Hafen ohne Entsorgung verlässt, muss eine Pauschalgebühr als wesentlichen Beitrag zu der Vorhaltung der Entsorgungsanlagen zahlen. Diese Pauschalgebühr kann gesenkt werden, wenn das Schiff aufgrund seines Umweltmanagements, der Bauart, der Ausrüstung und des Betriebs geringere Mengen an Schiffsabfällen erzeugt. Insofern wird auch hier durch einen finanziellen Vorteil ein Anreiz geschaffen, Schiffe mit optimalen Entsorgungssystemen auszustatten.

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?

Die von der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) im Dezember 2002 beschlossenen Ergänzungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Kapitel XI-2 der SOLAS-Konvention und Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code)), waren Gegenstand des Vertragsgesetzes vom 22. Dezember 2003 (BGBl. 2003 II S. 2018).

Die Europäische Union hat mit der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 vom 31. März 2004 (ABl. EG Nr. L 129 S. 6) sichergestellt, dass die Umsetzung der neuen Sicherungsmaßnahmen nach der SOLAS-Konvention und dem ISPS-Code in allen Mitgliedstaaten einheitlich erfolgt. In einem eigenen Schiffführungsausschuss (Maritime Security Committee) werden die in der Verordnung genannten Regelungen zu einer einheitlichen Auslegung und Anwendung weiterentwickelt.

National wurden die für Schiffe und Reedereien geltenden Sicherungsmaßnahmen auf Bundesebene durch Ausführungsgesetz vom 25. Juni 2004 (BGBl. I S. 1389) mit Wirkung zum 1. Juli 2004 umgesetzt. Eine darauf aufbauende Verordnung zur Gefahrenabwehr in der Schifffahrt (sog. Eigensicherungsverordnung) ist mit den Einzelheiten zur Umsetzung der Maßnahmen des SOLAS-Übereinkommens in nationales Recht erarbeitet worden; sie soll in Kürze in Kraft treten.

Für international verkehrende Seeschiffe unter deutscher Flagge sind folgende Maßnahmen verbindlich: das Führen einer lückenlosen Stammdatendokumentation zum Schiff, technische Voraussetzungen zur Absendung eines sog. Stillen Alarms in akuter Gefahrenlage des Schiffes, Risikobewertung und genehmigter Plan zur Gefahrenabwehr für das Schiff, Gefahrenabwehrbeauftragter sowohl für das Schiff als auch die Reederei.

Eine sog. Zentrale Kontaktstelle unterrichtet über die Beauftragten zur Gefahrenabwehr in den betroffenen Reedereien die Schiffe der eigenen Flagge und in besonderen Fällen auch die Kontaktstellen anderer IMO-Zeichnerstaaten über Gefahrenmeldungen. Sie nimmt daneben Informationen zum Schiff, zu der geltenden Gefahrenstufe, der aktuellen Herkunft, dem Zielhafen etc. 24 Stunden vor dem Einlaufen in einen deutschen Hafen entgegen, um insbesondere zu vermeiden, dass verdächtige Schiffe in die Zielhäfen gelangen. Sie befriedigt aber auch Informationsbegehren der Beauftragten zur Gefahrenabwehr und nimmt verdächtige Beobachtungen seitens der Schifffahrt entgegen, um sie an die zu-

ständigen Stellen in Deutschland qualifiziert weiterzuleiten und bei Bedarf rasche Hilfe zu initiieren.

Die jeweils geltende Gefahrenstufe des Schiffes bestimmt die an Bord zu ergreifenden Eigensicherungsmaßnahmen gemäß den Festlegungen des genehmigten Plans zur Gefahrenabwehr. Die aktuellen Gefahrenstufen werden vom Bundesminister des Innern im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen festgelegt.

Für die Umsetzung der Sicherungsmaßnahmen in den Hafenanlagen sind die Länder zuständig, die ihrerseits entsprechende Ausführungsgesetze geschaffen haben.

Nahezu alle Hafenanlagen in Deutschland mit internationalem Seeverkehr besitzen einen von den zuständigen Behörden der Länder genehmigten Gefahrenabwehrplan und erfüllen somit die Anforderungen des ISPS-Codes. In den Fällen, in denen noch kein genehmigter Gefahrenabwehrplan vorliegen sollte, wird der Sicherheitsstandard durch eine im ISPS-Code vorgesehene Vereinbarung zwischen Schiff und betreffender Hafenanlage sichergestellt. In dieser Sicherheitserklärung wird dargelegt, welche Maßnahmen zur Gefahrenabwehr jeder Beteiligte beim Zusammentreffen umsetzen wird.

Im Verlaufe der Risikoanalysen wurden die Kreuzfahrtterminals unter den Gesichtspunkten der Risikokriterien „Zugänglichkeit, betriebliche Sicherheit und Anfälligkeit“ als besonders gefährdet bewertet. Demzufolge werden bei der Umsetzung des ISPS-Codes in diesem Bereich erhöhte Anstrengungen zur Sicherung vorgenommen.

Um eine Wettbewerbsverzerrung innerhalb der deutschen Kreuzfahrtterminals zu vermeiden, wurden zur Angleichung der Maßnahmen Küstenländer übergreifende Mindeststandards entwickelt. Diese wurden in Hamburg bei der baulichen und organisatorischen Sicherung der Terminals angewendet. Auch für die kommende Kreuzfahrtsaison wird der Ablauf entsprechend den Anforderungen des ISPS-Codes und der Küstenländer übergreifend vereinbarten Mindestanforderungen gestaltet werden.

Auf Grund der vorläufigen Vereinbarung des Bundes mit der Freien und Hansestadt Hamburg überwacht die Wasserschutzpolizei die Einhaltung der Regeln 9 Nr. 1, 2/4 und 2/5 des Kapitels XI-2 des SOLAS-Übereinkommens. Im Zusammenhang mit der grenzpolizeilichen „Nahezu-100%-Kontrolle des einkommenden Seeschiffsverkehrs“ und Ausgangsüberprüfung werden auch die Anforderungen des SOLAS-Übereinkommens hinsichtlich „Safety“ und „Security“ in Augenschein genommen. Dabei ist die Kontrolle der Gültigkeit der entsprechenden Zeugnisse eingeschlossen.

Mit Inkrafttreten des ISPS-Codes am 1. Juli 2004 wurde jedes Hamburg anlaufende Kreuzfahrtschiff unter den oben angegebenen Gesichtspunkten überprüft.

Zusammenfassend ist darauf hinzuweisen, dass alle am Kreuzfahrttourismus Beteiligten (Reedereien, Makler, Besatzungen, Terminals usw.) die hohen Anforderungen an die umzusetzenden Maßnahmen akzeptieren, sie zum Teil sogar unaufgefordert übertreffen. Zum zweiten Teil der Frage liegen der Bundesregierung keine konkreten Erkenntnisse vor.

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?

Zusätzlich zu den in der Antwort auf Frage 36 genannten internationalen Normen setzt das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) verbindliche Standards für die Ausbildung der Seeleute und die Durchführung des Wachdienstes an Bord.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 36 verwiesen.

Für die Flusskreuzschiffahrt sind neben der Europäischen Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI) im internationalen Bereich die Polizeiverordnungen für Rhein, Donau und Mosel zu nennen. National gilt die Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung.

41. Wie alt sind durchschnittlich die Kreuzfahrtschiffe deutscher Reedereien im Vergleich zu Schiffen führender ausländischer Reedereien (jeweils aufgliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrten)?

Hochseeschiffahrt:

Zurzeit wird ein Kreuzfahrtschiff von einer deutschen Reederei unter deutscher Flagge betrieben, das sieben Jahre alt ist. Das durchschnittliche Alter der Kreuzfahrtschiffe deutscher Reedereien unter ausländischer Flagge beträgt 20 Jahre. Das durchschnittliche Alter der Kreuzfahrtschiffe ausländischer Reedereien beträgt weltweit 17 Jahre.

Flussschiffahrt:

Das durchschnittliche Alter der in Deutschland registrierten Flusskreuzfahrtschiffe beträgt 17 Jahre. Der Zuwachs der registrierten Flotte nach 1999 beträgt jedoch 60 %. Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

42. Inwieweit entsprechen die derzeit eingesetzten Kreuzfahrtschiffe älteren Baujahrs in ihrer Sicherheitsausstattung heutigen Standards?

Das internationale Regelwerk für Fahrgastschiffe, zu denen auch Kreuzfahrtschiffe zählen, ist in der Vergangenheit wiederholt angepasst worden. Damit ist zunächst für neue Schiffe der Sicherheitsstandard signifikant erhöht worden. Mit jeder Änderung sind aber gleichzeitig auch Übergangsvorschriften für vorhandene Fahrgastschiffe beschlossen worden. Im Ergebnis haben Kreuzfahrtschiffe älteren Baujahrs zwar nicht denselben Sicherheitsstandard wie neue Schiffe, verfügen aber dennoch über ein Sicherheitsniveau, das deutlich höher liegt, als bei ihrer erstmaligen Indienststellung.

Die Bundesregierung hat sich immer dafür eingesetzt, dass nicht nur betriebliche Sicherheitsnormen auf vorhandenen Schiffen umgesetzt werden, sondern auch, allerdings mit Übergangsfristen um notwendige Umbauten zu ermöglichen, bauliche Anpassungen international verpflichtend eingeführt werden. Dies wird im SOLAS-Übereinkommen jeweils dezidiert geregelt und entsprechend national umgesetzt.

Die deutsche Flusskreuzschiffahrt ist bestrebt, aktuelle Sicherheitsstandards einzuhalten. Allerdings stammen die dafür in Frage kommenden Vorschriften aus den siebziger Jahren. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat

ihre diesbezüglichen Vorschriften im November 2004 neu gefasst. Die Europäische Union wird in naher Zukunft erstmals entsprechende Vorschriften erlassen.

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 aufgegliedert nach Hochsee- und Flusskreuzfahrtschiffen)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine hinreichenden Daten vor.

44. Inwieweit entsprechen die derzeit eingesetzten Kreuzfahrtschiffe älteren Baujahrs in ihren Systemen zur Abfallvermeidung heutigen Standards?

Hochwertige Neubauten deutscher und europäischer Werften sind in Hinblick auf die Abfallentsorgung deutlich günstiger zu bewerten, als ältere Fahrgastschiffe. Durch die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände, die für neue wie für alte Schiffe gleichermaßen gilt, ist jedoch zumindest in Europa die Belastung von Nord- und Ostsee mit Schiffsmüll wie auch ölhaltigen Abfällen rückläufig. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

45. Sind der Bundesregierung eklatante Beispiele für durch Kreuzfahrtschiffe verursachte Umweltschäden bekannt, und wenn ja, welche?

Der Bundesregierung sind weder eklatante Umweltschäden bekannt, die durch Kreuzfahrtschiffe verursacht wurden, noch solche Umweltschäden, die spezifisch für Kreuzfahrtschiffe wären.

46. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus in abgelegene ökologisch sensible Regionen wie die Arktis oder die Antarktis?

Die Zahl der Touristen in der Antarktis steigt. Während sie 1994 noch bei rund 8 000 jährlich lag, stieg sie in der Saison 2004/2005 auf 22 300 zuzüglich 5 000 Teilnehmer an Kreuzfahrten ohne Landgang. Auf deutsche Reiseveranstalter (mit Landgang) entfielen 2 187 Touristen.

Die International Association of Antarctica Tour Operators (IAATO) als weltweiter Verband der Antarktistourismus-Unternehmen bietet Gewähr für die Einhaltung von Mindeststandards, insbesondere bei der Durchführung von Landgängen von Touristen auf dem antarktischen Festland. Die Unternehmen profitieren im Gegenzug von der Möglichkeit einer Koordinierung der Schiffsbewegungen und der Anlandungen vor Ort, da sie ein Interesse haben ihren Kunden eine möglichst unberührte und einzigartige Natur zu präsentieren. Eine Begegnung mit anderen Schiffen oder Touristengruppen würde dieses Erlebnis wesentlich schmälern.

Die deutschen Reiseveranstalter, die bislang Kreuzfahrten in die Antarktis durchführen, unterliegen den nationalen Bestimmungen des Gesetzes zur Ausführung des Umweltschutzprotokolls vom 4. Oktober 1991 zum Antarktis-Vertrag (Umweltschutzprotokoll-Ausführungsgesetz) vom 22. September 1994. Danach ist für alle Aktivitäten in der Antarktis, die von Deutschland ausgehen,

also auch den Kreuzfahrttourismus, eine Genehmigung des Umweltbundesamtes vorgeschrieben. Das Umweltbundesamt kann erforderlichenfalls Auflagen und Bedingungen zum Schutze der antarktischen Umwelt verfügen und hat die Durchführung der Aktivitäten zu überwachen. Seit Inkrafttreten des Umweltschutzprotokoll-Ausführungsgesetzes im Januar 1998 besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Umweltbundesamt und den entsprechenden Reiseveranstaltern. Bisher hat es keine nennenswerten Probleme bei der Durchsetzung von Umweltstandards für den Kreuzfahrttourismus gegeben. Die Reiseveranstalter profitieren von dieser Zusammenarbeit vor allem durch eine erhöhte Planungssicherheit.

Einige kleinere Veranstalter mit Segelyachten bereisen die Antarktis ohne Beantragung der erforderlichen nationalen Genehmigung, so dass die notwendige Umweltprüfung nicht erfolgen kann. Ferner fehlt es bei diesen kleineren Aktivitäten nicht selten an einer Notfallplanung, ausreichenden Versicherungen oder anderweitigen Vorkehrungen, die unter den spezifischen Bedingungen der Antarktis unabdingbar sind.

Konsultativtreffen der Antarktisvertragsstaaten, zu denen auch die Bundesrepublik Deutschland gehört, arbeiten daher seit einigen Jahren intensiv an Regelungen, welche diese Problematik zum Gegenstand haben.

47. Sieht die Bundesregierung auf internationaler Ebene Handlungsbedarf für den Schutz sensibler Ökosysteme vor eventuellen negativen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus?

Die Frage lässt sich nicht allgemein beantworten. Handlungsbedarf besteht insbesondere dort, wo keine einzelstaatlichen Hoheitsbefugnisse bestehen, wie etwa für die arktischen Bereiche.

Für die Antarktis sind mit dem Antarktisvertrag und dem Umweltschutzprotokoll Instrumente verfügbar, mit denen negative Auswirkungen des Tourismus minimiert werden können. Die Antarktis-Vertragsstaaten verfolgen die Entwicklung des Tourismus in dieser Region sehr aufmerksam und die Fortentwicklung der vereinbarten Regeln für den Tourismus insgesamt und auch den Kreuzfahrttourismus sind regelmäßig Gegenstand der Vertragsstaatenkonferenzen. Zur Problemstellung in der Antarktis wird auf die Antwort zu Frage 46 verwiesen.

Dem antarktischen Schutzsystem entsprechende Regelungen sind zurzeit für die arktische Region nicht verfügbar.

Soweit nationale Hoheitsrechte bestehen, kann der Schutz sensibler Ökosysteme am besten durch einzelstaatliche Maßnahmen gewährleistet werden. Hilfen hierfür leistet auch eine Vielzahl internationaler Konventionen.

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?

Hochseeschiffahrt:

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, aus welchen Gründen Kreuzfahrtschiffe deutscher Reeder unter ausländischer Flagge fahren.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass Deutschland eine international wettbewerbsfähige, qualifizierte und leistungsfähige Handelsflotte benötigt und die damit einhergehende Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung. Deshalb hat die Bundesregierung seit 1999 insbesondere die Instrumente Tonnagesteuer, 40 %ige Lohnsteuerermäßigung und Gewährung von Zuschüssen zur Senkung der Lohnnebenkosten eingeführt. Die Lohnsteuerermäßigung und die Gewährung der Zuschüsse haben das Ziel, die vorhandenen Personalkostennachteile bei Betrieb eines Schiffes unter deutscher Flagge im Vergleich zu fremden Flaggen teilweise auszugleichen. Sofern Kreuzfahrtschiffe die jeweiligen gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen, können auch sie die steuerlichen Fördermaßnahmen in Anspruch nehmen.

Flussschifffahrt:

Wie bereits in der Antwort zu Frage 14 ausgeführt, ist die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Fahrgastkabinenschiffe erheblich angestiegen. Nach Auskunft des Binnenschifffahrtsgewerbes gibt es jedoch aus steuerlichen und arbeitsrechtlichen Gründen Überlegungen Flusskreuzfahrtschiffe in EU-Länder auszuflaggen.

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?

Die Bundesregierung erhebt keine statistischen Daten betreffend die Beschäftigung deutscher Seeleute auf bestimmten Schiffstypen einschließlich Kreuzfahrtschiffen, weder unter deutscher noch unter ausländischer Flagge.

50. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil ausländischer Arbeitnehmer auf Kreuzfahrtschiffen deutscher Reedereien?

Hierzu liegt der Bundesregierung kein statistisches Material vor.

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?

Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. EU Nr. L 46 S. 1, im Folgenden „denied boarding“-Verordnung) sieht zugunsten von Fluggästen im Falle der Nichtbeförderung, Annullierung oder großer Verspätung von Flügen unter bestimmten Voraussetzungen Ansprüche auf Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen vor. Zur Gewährung dieser Leistungen verpflichtet werden aber ausschließlich die „ausführenden Luftfahrtunternehmen“. Nach der in der EG-Verordnung selbst vorgesehenen Definition ist „ausführendes Luftfahrtunternehmen“ ein „Luftfahrtunternehmen, das im Rahmen eines Vertrags mit einem Fluggast oder im Namen einer anderen – juristischen oder natürlichen – Person, die mit dem betreffenden Fluggast in einer Vertragsbeziehung steht, einen Flug durchführt oder durchzuführen beabsichtigt“. Hieraus ergibt sich, dass Pauschalreiseveranstalter, die auch Flugleistungen im Rahmen einer Kreuzfahrtreise anbieten, nicht den Verpflichtungen aus der „denied boarding“-Verordnung unterliegen. Zwar findet diese auf Flüge im Rahmen von Pauschalreisen Anwendung (so ausdrück-

lich Erwägungsgrund 5). Die hierin vorgesehenen Verpflichtungen zur Gewährung von Ausgleichszahlungen sowie diverser Betreuungsleistungen treffen aber allein das den Flug konkret ausführende Luftfahrtunternehmen, wenn es im Rahmen einer Pauschalreise über eine Kreuzfahrt zu einer von der „denied boarding“-Verordnung erfassten Nichtbeförderung, Annullierung eines Fluges oder einer großen Verspätung kommt. Im Ergebnis führt daher die „denied boarding“-Verordnung nicht zu einer Ausdehnung der Haftung für Kreuzfahrtveranstalter.

