

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Claudia Müller, Stefan Schmidt, Steffi Lemke, Dr. Bettina Hoffmann, Lisa Badum, Beate Müller-Gemmeke, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktuelle Entwicklungen im Kreuzfahrttourismus

Reisen mit Kreuzfahrtschiffen gehören seit Jahren zu den Wachstumssegmenten auf dem deutschen Reisemarkt. So hat sich die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere in Deutschland, mit zuletzt fast 2,2 Millionen im Jahr, zwischen den Jahren 2007 und 2017 etwa verdreifacht. Von einem weiteren Zuwachs ist auszugehen. Den größten Marktanteil haben dabei in Deutschland ansässige Unternehmen inne, mit denen ungefähr drei Viertel der Passagiere reisen (vgl. FVW 09/2018, S. 19).

Der Bau von Kreuzfahrtschiffen ist ein wesentlicher Geschäftsbereich der deutschen Schiffbauindustrie, wobei der Trend nicht nur in Deutschland in Richtung des Baus immer größerer Schiffe geht. Kapazitäten von mehr als 6 000 Passagieren bei zusätzlichen 2 000 Crewmitgliedern sind mittlerweile in vielen Fahrgeboten bei Neubauten üblich.

Der boomende Kreuzfahrttourismus hat jedoch zunehmend auch negative Folgen für Mensch und Umwelt. Deshalb ist die Kreuzschiffahrtsbranche in letzter Zeit immer wieder von verschiedenen Seiten unter Druck geraten.

Ein Hauptkritikpunkt ist dabei, dass Schiffsmotoren in der Regel noch mit Schweröl, einem stark schadstoffhaltigen Restprodukt der Ölindustrie, betrieben werden. In Gebieten, wo dies nicht mehr zulässig ist, kommt meist Schiffsdiesel zum Einsatz. Bei der Verbrennung beider Treibstoffe kommt es zu erheblichen Emissionen von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln, da die für Schiffe zulässigen Emissionen um ein Vielfaches über den Grenzwerten liegen, die für landgebundene Fahrzeuge zulässig sind.

Zudem versuchen manche Hafenstädte, die Zahl und Größe der einlaufenden Kreuzfahrtschiffe zu begrenzen, da attraktive Destinationen durch das gleichzeitige Anlanden tausender Kreuzfahrtpassagiere regelrecht überlaufen werden. Dieser Belastung steht nicht unbedingt ein adäquater Mehrwert für die lokale Wirtschaft gegenüber. Kreuzfahrtpassagiere geben im Vergleich zu anderen Reisenden relativ wenig Geld vor Ort aus, weil Übernachtung und Verpflegung an Bord der Schiffe stattfinden (vgl. DER SPIEGEL 33/2018, S. 17).

Die Kreuzfahrtbranche ist zukünftig nach Auffassung der Fragesteller auch verstärkt gefordert, wenn es um den dauerhaften Erhalt der von den Kreuzfahrtschiffen angefahrenen Destinationen geht.

Nicht zuletzt sind auch die Arbeitsbedingungen der Crews an Bord von Kreuzfahrtschiffen verstärkt Gegenstand von Kritik (vgl. Waterfront 01/2018, S. 5). Komplexe globale Besitz- und Arbeitsverhältnisse und vor allem die Umgehung

von Mindestlöhnen führen dazu, dass Kreuzfahrtschiffe in europäischen Gewässern nicht zwingend europäische Regeln anwenden müssen – und das trotz hoher Gewinne der Kreuzfahrtindustrie. Insbesondere Nicht-EU-Bürgerinnen und Nicht-EU-Bürger unter den an Bord angestellten sind deshalb oft von relativ langen Arbeitszeiten und dadurch erschwerten Arbeitsbedingungen, befristeten Arbeitsverträgen ohne bezahlten Urlaub, mangelnder sozialer Absicherung und für europäische Verhältnisse niedrigen Löhnen betroffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie viele Hochseekreuzfahrtschiffe sind derzeit in Deutschland als Schifffahrtsunternehmen registriert?
 - b) Wie viele Hochseekreuzfahrtschiffe sind derzeit in Deutschland in deutschen Seeschiffsregistern registriert, und welche Flagge führen diese jeweils (bitte tabellarisch auflühren)?
 - c) In welchen weiteren europäischen beziehungsweise nichteuropäischen Registern sind nach Kenntnis der Bundesregierung Kreuzfahrtschiffe deutscher Kreuzfahrtreedereien registriert (bitte jeweilige Anzahl tabellarisch auflühren)?
2. a) Welche Unternehmen, die Hochseekreuzfahrtschiffe betreiben, sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland ansässig?
 - b) Wie viele Kreuzfahrtschiffe betreiben die in Deutschland ansässigen Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils?
 - c) Welchen internationalen Unternehmen müssen die in Deutschland ansässigen Kreuzfahrtunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung Bericht erstatten?
3. a) Wie viele Arbeitskräfte sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schiffen in Deutschland ansässiger Kreuzfahrtunternehmen nach Kenntnissen der Bundesregierung beschäftigt (bitte nach EU-Bürgerinnen bzw. EU-Bürgern und Nicht-EU-Bürgerinnen bzw. Nicht-EU-Bürgern auflüsseln)?
 - b) Wie viele in Deutschland ansässige Arbeitnehmer betrifft dies nach Kenntnis der Bundesregierung?
4. Nach welchen Kriterien (z. B. durch Schiffsinspektionen, Kontrollen durch Arbeitnehmerorganisationen oder weitere) können Arbeitsbedingungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen bewertet werden, und über welche Bewertungen hat die Bundesregierung Kenntnis?
5. Wie bewertet die Bundesregierung jeweils die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten an Bord von Kreuzfahrtschiffen, insbesondere im Hotel- und Gastronomiebereich, nach den Kriterien
 - a) Eignerherkunft des Kreuzfahrtschiffes (deutsch bzw. europäisch bzw. nichteuropäisch)
 - b) Herkunft des Betreibers des Hotel- und Gastronomiebereichs auf den Kreuzfahrtschiffen (deutsch bzw. europäisch bzw. nichteuropäisch)
 - c) Flagge des Kreuzfahrtschiffes (europäisch bzw. nichteuropäisch)?
6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Antwort zu Frage 5 jeweils?
7. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung auf internationaler, europäischer sowie nationaler Ebene, um die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten an Bord von Kreuzfahrtschiffen, insbesondere im Hotel- und Gastronomiebereich, zu verbessern?

8. Wie viele Hochseekreuzfahrtschiffe mit welcher jeweiligen Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils gebaut, und wie viele Aufträge zum Bau von Kreuzfahrtschiffen werden aktuell bearbeitet?
9.
 - a) Wie viele Arbeitsplätze in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt oder indirekt vom Bau von Kreuzfahrtschiffen abhängig, und welche Entwicklung gab es hierbei in den letzten fünf Jahren?
 - b) Wie verteilen sich diese Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Bundesländer, auch in Hinblick auf die Schiffbauzulieferindustrie im Kreuzfahrtschiffbereich?
10.
 - a) Wie bewertet die Bundesregierung den Trend zu immer größeren Kreuzfahrtschiffen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte, insbesondere hinsichtlich der Gewährleistung einer zügigen Evakuierung von Bord im Notfall?
 - b) Welche einschlägigen internationalen, europäischen und/oder nationalen Sicherheitsregularien müssen bei immer größer werdenden Kreuzfahrtschiffen hinsichtlich möglicher Evakuierungen und Bergungsmaßnahmen beachtet werden?
 - c) Welche zukünftigen Anpassungen regulatorischer Maßnahmen werden im Hinblick auf verbesserte Evakuierungen bzw. Bergungen immer größer werdender Kreuzfahrtschiffe auf internationaler, europäischer sowie nationaler Ebene diskutiert oder sind bereits in Planung?
 - d) Welchen Einfluss haben besonders abgelegene Regionen (z. B. Arktis) auf Rettungskonzepte, und wie sehen diese nach Kenntnis der Bundesregierung in der Praxis aus?
 - e) Welche Maßnahmen sind für die deutsche Küste im Fall einer Havarie eines besonders großen Kreuzfahrtschiffes vorgesehen?
11. Betrachtet die Bundesregierung die Kapazitäten des deutschen Seenotrettungssystems als ausreichend, um im Notfall mehrere tausend Passagiere und Besatzungsmitglieder eines havarierten Kreuzfahrtschiffes gleichzeitig aus Seenot retten zu können (bitte jeweils begründen)?
12. Wie viele Hafenstaatkontrollen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren seit 2008 an Bord von Kreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen vorgenommen worden (bitte in Kontrollen bzw. Festhaltungen tabellarisch getrennt angeben sowie jeweilige Flaggen aufführen)?
 - a) In wie vielen Fällen wurden dabei Verstöße gegen die internationalen Regelwerke zur Schiffssicherheit festgestellt?
 - b) In wie vielen Fällen wurden dabei Verstöße gegen die internationalen Regelwerke zur Verhütung der Umweltverschmutzung festgestellt?
 - c) In wie vielen Fällen wurden dabei Verstöße gegen die internationalen Regelwerke zu Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten festgestellt?
 - d) In wie vielen Fällen wurden Kontrollen nach einer Beschwerde durch Seeleute gemäß Seearbeitsübereinkommen über mangelhafte Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord durchgeführt?
 - e) Welche Sanktionen hatten die in den Fragen 12a bis 12d genannten Verstöße zur Folge?
13. Welche Handlungsbedarfe hat die Berufsgenossenschaft Verkehr im Zusammenhang mit Kontrollen gegenüber Kreuzfahrtschiffbetreibern festgestellt beziehungsweise angemahnt (bitte jeweils für die vergangenen zehn Jahre seit 2008 tabellarisch aufführen)?

14. Welche weiteren Kontrollen auf Kreuzfahrtschiffen führt die Bundesregierung durch, und welche Beanstandungen gab es hier jeweils (bitte jeweils für die vergangenen zehn Jahre seit 2008 tabellarisch aufführen)?
15. Welche Häfen in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen angelaufen, und wie oft wurden die genannten Häfen in den letzten fünf Jahren seit 2013 jeweils von Kreuzfahrtschiffen angelaufen?
16. Welche zu Deutschland grenznahen Häfen wie z. B. Stettin werden nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen angelaufen, und wie oft wurden die genannten Häfen in den letzten fünf Jahren seit 2013 jeweils von Kreuzfahrtschiffen angelaufen?
17. Wie viele Kreuzfahrttouristinnen und Touristen haben in den letzten fünf Jahren Häfen in Deutschland besucht (bitte nach Ein- beziehungsweise Ausschiffungen und Durchreisenden aufschlüsseln)?
Welche Häfen wurden dabei am stärksten frequentiert?
18. Wie viele Tonnen feste Abfälle und wie viele Kubikmeter flüssige Abfälle wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren jeweils durch Kreuzfahrtschiffe in Häfen in Deutschland angelandet?
19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierungslücke zwischen gezahlten Gebühren für Abfälle von Kreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen und tatsächlich anfallenden Entsorgungskosten?
20. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass der besonders hohe Müllaufwand von Kreuzfahrtschiffen durch die Bezahlung der einfachen Hafengebühren in deutschen Häfen letztendlich nicht der Allgemeinheit aufgelastet wird?
21. In welchen Häfen in Deutschland ist an jeweils wie vielen Liegeplätzen eine Versorgung mit Landstrom für Kreuzfahrtschiffe vorhanden, und durch wie viele Schiffe wurden diese bisher genutzt (bitte in Prozent der in die Häfen einfahrenden Kreuzfahrtschiffe angeben)?
22. In welchen Seehäfen in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung für jeweils wie viele Liegeplätze eine Versorgung mit Landstrom für Kreuzfahrtschiffe geplant, und in welchem Zeitrahmen ist die Umsetzung geplant?
23. Welche Steigerung der Attraktivität des Bezugs von Landstrom im Rahmen des Aufenthalts von Schiffen in den Häfen plant die Bundesregierung, auch vor dem Hintergrund des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD?
24. In welchen Häfen in Deutschland stehen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils wie viele sogenannte Power Barges oder ähnliche flexible Möglichkeiten zur Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen zur Verfügung beziehungsweise wo sind deren Einführung geplant?
25. In welchen Häfen in Deutschland sind Anlagen zur Betankung von Kreuzfahrtschiffen mit Flüssiggas (LNG) vorhanden, und in welchen Häfen werden Kreuzfahrtschiffe aktuell mit LNG als Schiffstreibstoff, auch zur Versorgung des Betriebs während des Aufenthalts in den Häfen, versorgt?
26. Welche Häfen in Deutschland erheben nach Kenntnis der Bundesregierung ökologisch gestaffelte Hafengebühren mit besonderen Anreizen für emissionsarme Schiffe, und auf welcher Grundlage erfolgt dabei jeweils die Einstufung der Schiffe?

Wie hoch ist die durchschnittliche Gebühr in den einzelnen Häfen?

27. Welche Abgasreinigungssysteme sind für den Einsatz in deutschen Hoheitsgewässern derzeit zugelassen und auf welchen der in Frage 1 genannten Kreuzfahrtschiffen jeweils im Einsatz?
- Welche konkrete Reinigungswirkung haben diese Systeme nach Kenntnis der Bundesregierung?
28. Wie bewertet die Bundesregierung sogenannte Open-Loop-Abgasreinigungssysteme, bei denen Waschwasser in die See abgegeben wird, hinsichtlich Umwelt- und Meeresschutzaspekten?
29. In welchen Häfen in Deutschland stehen Anlagen zur landseitigen Entsorgung von Waschwasser aus Abgasreinigungsanlagen zur Verfügung?
30. Welchen Anteil hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Kreuzfahrtbranche an den folgenden Emissionen der internationalen Schifffahrt:
- CO₂
 - Schwefeloxide
 - Stickoxide
 - Rußpartikel
 - Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5})
 - Ultrafeinstaub?
31. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus in abgelegene, ökologisch sensible Regionen, wie Arktis und Antarktis?
32. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um hier überhaupt einen annähernd nachhaltigen und sanften Tourismus zu ermöglichen und negative Folgen weitestgehend zu minimieren?
33. Sieht die Bundesregierung auf internationaler Ebene Handlungsbedarf für den Schutz sensibler Ökosysteme vor den negativen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus, und wenn ja, welche Instrumente sind nach Ansicht der Bundesregierung geeignet, einen besseren Schutz zu erreichen?
34. Wie viele Anträge für den touristischen Besuch der Antarktis sind beim Umweltbundesamt in den letzten fünf Jahren eingegangen (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und wie viele Anträge wurden genehmigt (bitte Zahlen absolut und in Prozent angeben)?
35. Wie viele Kreuzfahrttouristinnen und Touristen haben in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Arktis beziehungsweise die Antarktis besucht (bitte nach Anzahl Kreuzfahrten und/oder Passagiere auflisten)?
- Wie viele dieser Touristinnen und Touristen haben dabei nach Kenntnis der Bundesregierung an einem Landgang teilgenommen?
 - Wie viele dieser Touristinnen und Touristen sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit in Deutschland ansässigen Reiseveranstaltern gereist?
36. Unterstützt die Bundesregierung auf internationaler Ebene den Vorschlag, die Arktis und Antarktis als ECA-Zonen (ECA = Emission Control Area) auszuweisen?
37. Unterstützt die Bundesregierung auf internationaler Ebene ein Verbot von Schweröl in der Arktis, wie es in antarktischen Gewässern bereits seit 2011 besteht?

38. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des seit 2017 in Kraft getretenen Polar Code der IMO (International Maritime Organization) für besondere Vorsorge, zusätzliche Maßnahmen und den Schutz für die Seegebiete mit kalten und sensiblen Ökosystemen in der Arktis und der Antarktis?
39. Wie viele Kreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2017 in antarktische und arktische Regionen vorgestoßen und verfügen über ein „Polar Ship Certificate“?
40. Wie viele Kreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2017 in antarktische und arktische Regionen vorgestoßen und verfügen über kein „Polar Ship Certificate“?

Berlin, den 25. September 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

