

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Linda Heitmann, Stefan Schmidt, Denise Loop, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 21/1534 –

Naturverträglichkeit und Nachhaltigkeit im Tourismus an der Nord- und Ostsee

Vorbemerkung der Fragesteller

Zu den beliebtesten Reisezielen in Deutschland gehören die heimischen Küsten und Inseln der Nord- und Ostsee. Insbesondere bei Inlandsreisenden sind die deutsche Nord- und Ostseeküste beliebte Destinationen. Allein das Ostseeküstenland Mecklenburg-Vorpommern verzeichnete im Jahr 2024 ca. 8 Millionen Ankünfte mit ca. 32,9 Millionen Übernachtungen und blieb damit nur sehr knapp hinter den vorpandemischen Rekordzahlen von 2019 (https://api.statistik.tourismus.mv/fileadmin/Media/Statistik/Tourismusentwicklung_MV-Statistik_2024_Gesamtjahr.pdf; www.sueddeutsche.de/reise/tourismus-ostsee-zieht-mv-tourismusbranche-2024-mit-spitzenergebnis-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-250304-930-393210). Auch an der Nord- und Ostseeküste Schleswig-Holsteins boomte der Tourismus im Jahr 2024: Insgesamt ca. 7,17 Millionen Menschen besuchten die schleswig-holsteinische Nord- und Ostseeküste und blieben für insgesamt ca. 31,73 Millionen Übernachtungen (www.schleswig-holstein.de/DE/landesportal/land-und-leute/zahlen-fakten/tourismus; www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Tourismus-Rekord-in-SH-38-Millionen-Uebernachtungen-gemeldet,tourismusrekord100.html). Die niedersächsische Nordseeküste mit ihren vorgelagerten ostfriesischen Inseln, die von der Tourismus-Agentur Nordsee (TANO) verwaltet wird, erfreute sich zwar mit 3,66 Millionen Ankünften und 15,78 Millionen Übernachtungen im Jahr 2024 wachsender Beliebtheit, blieb jedoch knapp hinter den vorpandemischen Rekordzahlen von 2019 zurück (https://tano.travel/wp-content/uploads/2025/03/Statistik-TANO_2024.pdf). Hinzu kommen zudem ca. 100 000 Touristinnen und Touristen, die die Hamburger Kleinstinsel Neuwerk mit ihren 40 Einwohnerinnen und Einwohnern jährlich besuchen (www.hamburg.de/leben-in-hamburg/bezirke-hamburg/stadtteile-bezirk-hamburg-mitte/neuwerk-373756).

Der Tourismus stellt in diesen Regionen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Als solcher ist er Teil einer branchenübergreifenden Wertschöpfungskette, die von Verkehr, Handel und Landwirtschaft über personen- (z. B. Kosmetik, Massage und Friseur Tätigkeiten) und sachbezogene (z. B. Handwerk und Reinigung) sowie wirtschaftliche Dienstleistungen (z. B. Versicherungen und Banking) bis hin zur Freizeit-, Kultur- und Kreativwirtschaft reicht. Es gibt de facto kaum einen Wirtschaftsbereich in den entsprechenden Regionen, der vom Tourismus nicht beeinflusst wird. Sowohl durch direkte als auch indirekte Umsätze trägt der Tourismus maßgeblich zur Wertschöpfung bei und schafft

zahlreiche Arbeitsplätze. Zudem ist er ein Treiber für den Ausbau der Infrastruktur und kann damit zur Entwicklung ländlich geprägter, strukturschwacher Regionen beitragen.

Gleichzeitig hat der Tourismus erhebliche Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Klima. Nach Angaben des Umweltbundesamtes kommt es vor allem bei der An- und Abreise vermehrt zum Verbrauch von Primärenergie, zum Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen sowie zu Lärmemissionen. Treibhausgase entstehen auch durch den Gebäudesektor, z. B. durch veraltete Heizungen sowie unsachgemäße Abfallentsorgung. Der tourismusbedingte Verkehr, vor allem durch Flugzeug, Pkw, Reisebus und Schiff, sowie die Unterbringung tragen damit maßgeblich zur Klimakrise bei und haben negative Auswirkungen sowohl für die menschliche Gesundheit als auch auf die Natur und Umwelt.

Die tourismusbedingte Bereitstellung von Unterkünften und Einrichtungen (z. B. in Form von Hotels, Pensionen, Ferienhäusern, Restaurants) sowie von Tourismusinfrastrukturen (z. B. Straßen, Parkplätze und Außenanlagen) verbraucht viel Fläche, wenn nicht aktiv flächen- und bodenschonend gebaut wird. Durch die Versiegelung und Verdichtung der Böden gehen die natürlichen Bodenfunktionen (z. B. als Retentionsflächen) verloren, was erhebliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt hat und damit das Risiko für Überfluten und Überhitzungen erhöht.

Touristische Freizeitaktivitäten haben auch Auswirkungen auf Ökosysteme und Biodiversität. Die Artenvielfalt wird durch Luft- und Wasserverschmutzung, Lärmemissionen sowie durch die Errichtung von Unterkünften, Badestellen und Freizeiteinrichtungen im Küsten- und Uferbereich gefährdet, wie auch das Umweltbundesamt in seinen Veröffentlichungen betont.

Neben Emissionen entsteht in Urlaubsgebieten zudem oft übermäßig viel Verpackungsmüll. In Deutschland ergreifen deshalb immer mehr Kommunen bereits Maßnahmen, um hier u. a. durch Mehrwegverpackungen entgegenzuwirken. Eine intakte Natur mit gesunder Artenvielfalt, frischer Luft sowie sauberer Umwelt sorgt nicht nur für mehr Lebensqualität, sondern steigert auch die Attraktivität einer Region. Urlaubsregionen sind daher zwingend darauf angewiesen, Naturschutz und Nachhaltigkeit ernst zu nehmen, um auch langfristig für Touristinnen und Touristen attraktiv zu sein. Laut der Langzeitstudie „Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen“, welche von der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e. V. (FUR) in Kooperation mit dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Umweltbundesamt durchgeführt wird, ist sowohl die Zustimmung für ökologische und soziale Aspekte von Urlaubsreisen als auch die allgemeine Zustimmung zu ökologischer oder sozialer Nachhaltigkeit unter der deutschen Bevölkerung in den letzten zehn Jahren kontinuierlich gestiegen. Im Januar 2024 zeigten demnach 67 Prozent der Befragten eine positive Einstellung zur Nachhaltigkeit beim Reisen.

Für viele Menschen sind Naturbeobachtungen und Naturphänomene durchaus Kriterien für die Auswahl des Urlaubsziels. Insbesondere ornithologisch, aber auch insgesamt naturschutzkundlich interessierte Menschen reisen gern an unsere Küsten, weil es hier – etwa zwischen Nord- und Ostsee – Hauptachsen des überregionalen Vogelzuges mit besonderer Bedeutung sowie eine riesige Artenvielfalt im Meer und weltweit einzigartige Naturlandschaften wie das Wattenmeer gibt. Es ist von elementarer Bedeutung, Touristinnen und Touristen einerseits auch weiterhin Naturerlebnisse zu ermöglichen und gleichzeitig Naturschutzbildung zu betreiben, um Touristinnen und Touristen stärker zum Schutz der einzigartigen Naturlandschaften in ihrem Alltagsverhalten zu motivieren.

Das Potenzial für möglichst nachhaltige, naturverträgliche Urlaubsreisen und Urlaubsgestaltung in der deutschen Bevölkerung ist also sehr groß und zahlreiche Kommunen, Länder sowie Tourismusverbände betreiben bereits große Anstrengungen, um Tourismus möglichst nachhaltig auszugestalten. Das gilt es ausdrücklich anzuerkennen und zu würdigen! Es drängt sich gleichzeitig

die Frage auf, inwieweit auch die deutsche Bundesregierung naturverträglichen und nachhaltigen Tourismus an der deutschen Nord- und Ostseeküste fördert und im Auge hat. Im Koalitionsvertrag, der 2025 zwischen CDU/CSU und SPD vereinbart wurde, wird unter anderem Folgendes versprochen: „Wir werden eine neue nationale Tourismusstrategie erarbeiten, die sowohl wirtschaftliche als auch nachhaltige Aspekte berücksichtigt und die Themen Tourismusakzeptanz, Lebensraumgestaltung und Digitalisierung in den Fokus rückt“ (Koalitionsvertrag 2025, S. 13).

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Tourismus an den norddeutschen Küstenregionen im Verhältnis zum gesamten Tourismusaufkommen in Deutschland (bitte für die letzten sechs Jahre nach Tages- und Übernachtungsgästen sowie – falls möglich – nach Winter- und Sommersaison oder Haupt- und Nebensaison aufschlüsseln)?

Eine Übersicht über den Umfang des Tourismusaufkommens an den nord-deutschen Küstenregionen sowie über dessen Anteil am gesamten Tourismusaufkommen in Deutschland, aufgeschlüsselt für die letzten 6 Jahre nach Winter- und Sommerhalbjahr ist als Anlage beigelegt.* Allerdings liegen der Bundesregierung ausschließlich Erkenntnisse zu Übernachtungen und Ankünften in Beherbergungsbetrieben vor, nicht aber zu Tagesreisen.

2. Gibt es besondere Anstrengungen und bzw. oder Förderprogramme der Bundesregierung, die darauf abzielen, den Tourismus an den deutschen Küsten nachhaltiger und naturverträglicher zu gestalten, wenn ja, welche Schwerpunkte setzen sie, wie sind sie ausgestattet, wie wurden sie in den letzten fünf Jahren jeweils in Anspruch genommen und werden dabei auch diejenigen Destinationen berücksichtigt, die als „Hinterland“ bislang weniger vom Tourismus profitieren, aber durchaus Entwicklungspotenzial haben (beispielsweise die Schlei-Region in Schleswig-Holstein)?

Die Entwicklung und Vermarktung des Tourismus liegt gemäß der grundgesetzlich geregelten Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Ländern in der Kompetenz der Länder. Dementsprechend existieren keine spezifischen Förderprogramme der Bundesregierung, die darauf abzielen, den Tourismus an den deutschen Küsten nachhaltiger und naturverträglicher zu gestalten.

Der Bund kann hier nur durch die Förderung von Modellprojekten, Leitfäden u. a. unterstützen, wie z. B. den Praxisleitfaden „Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus“, der aktuell neu erstellt wird, oder den Bundeswettbewerb Nachhaltige Tourismusdestinationen, an dem sich auch bereits Nord- und Ostsee-Destinationen sowie die Schlei-Region beteiligt haben.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 21/2088 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

3. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Umsetzung der Strategie für einen nachhaltigen Tourismus im Wattenmeer, welche 2014 im Nachgang zur Anerkennung des Wattenmeeres als UNESCO-Weltnaturerbe (UNESCO = Organisation der Vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft, Kultur und Kommunikation) in den Jahren von 2009 bis 2014 von den 16 Mitgliedern der trilateralen Kooperation Deutschland, Dänemark und Niederlande verabschiedet wurde, die darauf abzielt, den Tourismus im Wattenmeer nachhaltiger und naturnaher zu gestalten sowie das Wattenmeer auch für künftige Generationen als Weltnaturerbe zu erhalten, seit 2014 ergriffen?

Mit der Anerkennung des Wattenmeeres als Welterbestätte im Jahr 2009 hat die UNSECO die Vertragsstaaten Deutschland und die Niederlande aufgefordert, „eine umfassende Strategie zur Entwicklung des Tourismus für die Welterbestätte auszuarbeiten und umzusetzen, die die Integrität und die ökologischen Anforderungen der Welterbestätte Wattenmeer in vollem Umfang berücksichtigt und einen kohärenten Ansatz für den Tourismussektor in der Welterbestätte vorsieht“. Die Bundesregierung als Vertragspartei des deutsch-dänisch-niederländischen Verwaltungs-Übereinkommens über ein Gemeinsames Sekretariat für die Zusammenarbeit beim Schutz des Wattenmeers (CWSS) finanziert anteilig ein Drittel des CWSS-Haushalts, welcher zum überwiegenden Teil Personalkosten umfasst. Dazu zählt eine Personalstelle „Programm Officer Sustainable Tourism“, deren Hauptaufgabe die Koordinierung der Umsetzung der „Strategie für einen nachhaltigen Tourismus“ im Welterbe Wattenmeer ist. Dies umfasst u. a. die Beteiligung an einem Netzwerk von über 1 000 Interessengruppen in den Niederlanden, Deutschland und Dänemark, die Schaffung von neuen Partnerschaften und Synergien zwischen Sektoren und Ländern sowie einer engeren Verbindung zwischen Tourismus und Naturschutz und der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Sektoren.

Die Umsetzung der „Strategie für einen nachhaltigen Tourismus“ erfolgte wesentlich im Rahmen von mehreren multilateralen EU-Interreg-Projekten (PROWAD, 2011-2015; Wadden Agenda, 2015-2019; NAKUWA 2017-2020, Wadden Agenda 2.0, 2019-2022; PROWAD LINK, 2018-2022), mit einem finanziellen Gesamtvolumen von über 13 Mio. Euro. Entsprechend der Zuständigkeit der Länder für die Tourismusentwicklung und das Marketing wurden die deutschen Anteile an diesen Projekten ausschließlich durch die ebenfalls in der Trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit engagierten Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, in deren Küstengewässern sich das Weltnaturerbe Wattenmeer befindet, finanziert.

4. Welchen Stellenwert wird der naturverträgliche Tourismus in der Nationalen Tourismusstrategie der Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag 2025 angekündigt ist, einnehmen, welche Akteurinnen und Akteure plant die Bundesregierung, im Prozess zu beteiligen, und wie sollen Tourismus und Naturschutz besser miteinander vernetzt werden, um den Schutz und die sensiblere Nutzung der touristisch relevanten Naturlandschaften zu gewährleisten, wie es die Tourismusstrategie 2030 des Landes Schleswig-Holstein vorsieht?

Die neue Nationale Tourismusstrategie der Bundesregierung wird darauf gerichtet sein, die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit der Tourismuswirtschaft in Deutschland zu stärken. Erste interne Arbeiten sind bereits angelaufen. Die neue NTS soll im 1. Halbjahr 2026 vorgelegt werden. Positive Erfahrungen mit der Vernetzung der tourismusrelevanten Akteure werden in die strategische Neuausrichtung einfließen.

5. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Bedarf an energetischer Sanierung in den touristischen Unterkünften an der deutschen Nord- und Ostsee, und gab es hier in den letzten fünf Jahren Förderprogramme, um die energetische Sanierung in diesen Regionen gezielter zu unterstützen als anderswo (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

6. Welche laufenden und geplanten Programme und Maßnahmen des Bundes gibt es und welche in den Bundesländern sind der Bundesregierung bekannt, die eine klimafreundliche Mobilität an der deutschen Nord- und Ostseeküste fördern, und welcher Art sind diese Programme und Maßnahmen dann jeweils (z. B. Leihfahrradsysteme, Ausbau und Elektrifizierung von Busverbindungen, Elektrifizierung von Schiffsverkehren)?

Das Maritime Forschungsprogramm des BMWF zielt darauf ab, durch die Förderung die Innovationskraft der maritimen Branche im internationalen Wettbewerb zu stärken, zukunftsfähige Arbeitsplätze am Standort zu sichern und auszubauen, die maritime Sicherheit zu erhöhen sowie gleichzeitig den Schutz von Klima und Umwelt voranzutreiben. Mit einer Vielzahl von Projekten setzt das Programm wichtige Impulse für Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Sicherheit auf See. Schwerpunkte liegen dabei auf nachhaltigen Kraftstoffen, energieeffizienten Technologien, Digitalisierung und maritimer Sicherheit. Das Forschungsprogramm deckt das gesamte Technologiespektrum der Branche ab: mit Beiträgen zum Klimaschutz (MARITIME.zeroGHG), zu Umweltverträglichkeit und Mobilitätswende (MARITIME.green), zur Nutzung digitaler Technologien (MARITI-ME.smart), zur Maritimen Sicherheit (MARITIME.safe) und zur nachhaltigen Erschließung maritimer Ressourcen (MARITIME.value).

Das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) fördert Antriebssystemmodernisierungen sowie Maßnahmen zur Schadstoffminderung und Verbesserung der Energieeffizienz bei Küstenschiffen. Auch die Elektrifizierung von Schiffsverkehren ist förderfähig und wird in mehreren Projekten umgesetzt.

Mit der Fördermaßnahme BordstromTech wird die Marktaktivierung alternativer Stromversorgungstechnologien im maritimen Bereich unterstützt, um die sektorale Transformation hin zu klimafreundlicher Energieversorgung zu stärken. Die BordstromTech-Richtlinie schafft Anreize für den Aufbau von Versorgungsinfrastrukturen für alternative Kraftstoffe in deutschen See- und Binnenhäfen bzw. an Umschlag- und Liegeplätzen in Deutschland und trägt damit zum Nationalen Strategierahmen (NSR) über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als Teil der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU (AFID) bei.

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative werden in ganz Deutschland (also auch an der Nord- und Ostseeküste) unter anderem auch Vorhaben zum Thema klimafreundliche Mobilität gefördert. Dies erfolgt in erster Linie im Rahmen der Kommunalrichtlinie (u. a. Mobilitätsstationen, Radwege, Radabschleppanlagen) und des Förderaufrufs Klimaschutz durch Radverkehr (typischerweise größere, modellhafte Projekte). Förderinstrumente, die gezielt die Nord- und Ostseeküste adressieren, gibt es im Rahmen der NKI nicht.

- a) Plant die Bundesregierung Infrastrukturprojekte im Bereich der klimafreundlichen Mobilität innerhalb von küstennahen Urlaubsregionen sowie bei der Anreise zu beliebten Urlaubsdestinationen an der Nord- und Ostsee (z. B. Ausbau bestimmter Zugstrecken), und wenn ja, welche?

Im Rahmen des Bedarfsplans Schiene werden folgende Projekte in den küstennahen Regionen von Nord- und Ostsee geplant:

- ABS Lübeck-Hagenow Land – Rostock – Stralsund (VDE 1);
- ABS Lübeck – Schwerin;
- im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ);
- das Vorhaben der ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland
- die ABS Cuxhaven – Stade;

- b) Bei welchen derartigen Infrastrukturprojekten ist der Bundesregierung bekannt, dass sie durch die Länder geplant werden?

Für das Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind von den Ländern folgende Vorhaben in den küstennahen Regionen von Nord- und Ostsee angemeldet worden:

- Reaktivierung der Bahnstrecke Kiel – Schönberger Strand
- Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Niebüll – Dagebüll Mole
- Kapazitätserhöhung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde Strand
- Elektrifizierung und Ausbau der Marschbahn (Itzehoe-Westerland/Jübek-Husum)
- Elektrifizierung der Strecke Cuxhaven-Bremerhaven
- Reaktivierung Barth – Zingst – Prerow (Darßbahn)
- Elektrifizierung Velgast – Barth – Prerow (Darßbahn)
- Reaktivierung Ducherow – Karnin – Heringsdorf (Usedomer Südanbindung)
- Elektrifizierung der Strecke Jatznick – Ueckermünde Stadthafen
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Riekdahl – Ribnitz-Damgarten West
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Velgast – Stralsund
- Elektrifizierung Züssow – Swinemünde und Peenemünde – Zinnowitz
- Projektbündel 20-min-Takt Usedom
- Elektrifizierung der Strecke Rövershagen-Graal Mütitz.

7. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die drei wichtigsten Mobilitätsformen, die für die Anreise zur Nord- und Ostsee hauptsächlich benutzt wurden?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

8. Welche Ziele an Nord- und Ostsee sind mit „Fahrtziel Natur“ (www.fahrtziel-natur.de/) erreichbar, welche Erfahrungen hat die Deutsche Bahn damit gesammelt, und sind weitere Ziele in dieser Region geplant?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) können mit der Kooperation Fahrtziel Natur verschiedene Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservate mit der Bahn erreicht werden. Dazu gehören an Nord- und Ostsee der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, der Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, der Nationalpark Jasmund und das Biosphärenreservat Südost-Rügen.

Von Großschutzgebieten an Nord- und Ostsee liegen aktuell keine Interessensbekundungen zur Aufnahme vor.

Grundsätzlich entwickeln sich in den Gebieten vor Ort immer bessere Mobilitätskonzepte, die sowohl von den Urlaubern als auch von ortsansässigen Tourismus- und Mobilitätsanbietern anerkannt und geschätzt werden.

9. Hat die Bundesregierung Pläne und Konzepte, um die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität sowie die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe für die Mobilität auf dem See-, Land- und Luftweg, insbesondere in der Nord- und Ostseeregion, zu fördern, wenn ja, welche, und welche etwaigen Pläne und Konzepte der Bundesländer sind der Bundesregierung bekannt?

Das Maritime Forschungsprogramm des BMWF fördert bereits Projekte, die die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe für die Mobilität auf dem Seeweg zum Gegenstand haben.

10. Welche Förderprogramme für die Errichtung von Landstromanlagen plant die Bundesregierung, fortzusetzen oder neu aufzulegen, und wann und wo ist in den kommenden Jahren mit der Fertigstellung von Anlagen zu rechnen (bitte nach festen und mobilen Anlagen sowie den Zielnutzern Güter- und Personentransport aufschlüsseln)?
11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Verfügbarkeit von Landstrom in deutschen Häfen derzeit, und wie haben sich der Ausbau und die Nutzung in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Fragen 10 und 11 können wie folgt zusammen beantwortet werden:

Seit 2020 kofinanziert der Bund Landesförderprogramme für den Landstromausbau (KTF-Titel: „Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Landstromversorgung in deutschen Häfen“). Zu den am 31. Dezember 2025 auslaufenden Bundesfinanzhilfen wird seitens BMWF eine Evaluation durchgeführt. Die Evaluationsergebnisse liegen nicht vor Mitte 2026 vor. Die Förderung der Landstromanlagen liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung der Bundesländer. Genaue Angaben zu geplanten und fertiggestellten Landstromanlagen sind bei den Bundesländern abzufragen, die für Ausbau und Förderung von Landstromanlagen zuständig sind.

12. Wie viele Schiffe, die regelmäßig in der deutschen Nord- und Ostsee auch zum Zwecke der Personenbeförderung verkehren, sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten Jahren elektrifiziert worden, und welchem Anteil am gesamten Personenbeförderungsverkehr per Schiff auf Nord- und Ostsee entspricht das?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse aus amtlichen Quellen vor.

13. Wie viele Schiffe, die regelmäßig zu festen Zwecken wie Personen- oder Güterbeförderung in der Nord- und Ostsee verkehren, haben nach Kenntnis der Bundesregierung bereits die nötige Vorrichtung für die Benutzung von Landstrom?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse aus amtlichen Quellen vor.

14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl Wassertaxis mit alternativer Antriebstechnik (z. B. elektrisch) in Deutschland in den Tourismusregionen an Nord- und Ostsee, die nicht regelmäßig nach festen Fahrplänen fahren, sondern nach individuellen oder saisonalen Bedarfen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse aus amtlichen Quellen vor.

15. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand der Entwicklung von Fahren mit alternativer Antriebstechnik (z. B. elektrisch) in Deutschland?

Nach Kenntnis der Bundesregierung ist die Entwicklung von Fahren mit alternativer Antriebstechnik in Deutschland gut angelaufen. Im Rahmen der Förderrichtlinie „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) wurden u. a. die Hybridfähren auf der Vogelfluglinie sowie die Fahrgastschiffe „WEGA II“ und „Störtebeker“ auf batterieelektrischen Betrieb umgerüstet. Auch die „FRISIA I“ wurde zu einem Dieselelektrischen Hybridsystem mit Solarladung umgebaut. Über die Förderrichtlinie „BordstromTech“ wurde zudem die notwendige Ladeinfrastruktur, beispielsweise durch mobile Landstromsysteme und Photovoltaikanlagen, gefördert. Zusätzlich fördert die Richtlinie zur Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff den Einsatz von LNG-Antrieben, etwa beim MS „Münsterland“ sowie bei den TT-Line-Fähren „Nils Holgersson“ und „Peter Pan“. Diese Vorhaben tragen wesentlich zur Reduktion von Emissionen im Fährverkehr und zur Etablierung klimafreundlicher Antriebstechnologien bei.

16. Welche Förderprogramme des Bundes befassen sich mit der Elektrifizierung und Dekarbonisierung der Schifffahrt (bitte Programme unter Nennung der jeweiligen Mittelausstattung, Soll- und Ist-Werte sowie Ausgabereise für 2021, 2022, 2023 und 2024 sowie geplant für 2025 bis 2029 auführen)?

Das Maritime Forschungsprogramm des BMWF, welches sich in fünf Forschungsschwerpunkte gliedert (siehe Antwort zu Frage 6) trägt zur Dekarbonisierung der Schifffahrt bei. Es genießt eine sehr hohe Nachfrage innerhalb der Branche. Die Mittelausstattung gestaltet sich wie folgt:

- 2021: Sollansatz in Höhe von 54 Mio. Euro, davon 16 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen
- 2022: Sollansatz in Höhe von 58 Mio. Euro, davon 14,4 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen
- 2023: Sollansatz in Höhe von etwa 60 Mio. Euro, davon 19 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen
- 2024: Sollansatz in Höhe von etwa 60 Mio. Euro, davon 20 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen
- 2025: Sollansatz in Höhe von 62 Mio. Euro, davon 30,5 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen (inkl. vorliegende Anträge)
- 2026: Sollansatz in Höhe von 53 Mio. Euro, davon 23,5 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen (inkl. vorliegende Anträge)
- 2027: Sollansatz in Höhe von 52,5 Mio. Euro, davon 16 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen (inkl. vorliegende Anträge)
- 2028: Sollansatz in Höhe von 42 Mio. Euro, davon 9,3 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen (inkl. vorliegende Anträge)
- 2029: Sollansatz in Höhe von 41,5 Mio. Euro, davon 3,7 Mio. Euro Zuwendungen für Projekte zur Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen (inkl. vorliegende Anträge).

Das Programm „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü) befasst sich mit der Elektrifizierung und Dekarbonisierung der Küstenschiffahrt.

Mittelausstattung NaMKü 2021-2025:

HH-Ansatz in Mio. Euro	2021	2022	2023	2024	2025
Soll	10,0	12,0	20,0	19,0	13,99
Ist	0,13	3,12	4,38	11,17	4,13
Ausgabereste	0	9,87	18,76	30,94	27,8

In Mio. Euro	2026	2027	2028	2029
Geplanter HH-Ansatz	8,151	6,151	2,151	2,151

Mit der Fördermaßnahme BordstromTech wird die Marktaktivierung alternativer Stromversorgungstechnologien im maritimen Bereich unterstützt, um die sektorale Transformation hin zu klimafreundlicher Energieversorgung zu stärken.

Nachfolgend wird die Gesamtübersicht der Mittelausstattung über Zuwendungen BordstromTech dargestellt:

Mittelausstattung in TEUR		
Jahr	Soll	Ist
2021	1 628	1 628
2022	1 907	1 907
2023	2 724	2 724
2024	2 689	2 689

Mittelausstattung in TEUR		
Jahr	Soll	Ist
2025	2 214	0 239
2026	0 226	0
2027-2029	k.A.	k.A.

17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionsbedarfe in die Renaturierung von küstennahen und marinen Ökosystemen bis 2030, die einen dreifachen Nutzen haben: langfristige Kohlenstoffspeicherung, Küsten- und Hochwasserschutz sowie Förderung der Biodiversität, und geht sie davon aus, dass die im „Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz“ dafür vorgesehenen Mittel dafür ausreichend sind?

Der Investitionsbedarf für die Renaturierung von küstennahen und marinen Ökosystemen bis 2030 ist insgesamt hoch – auch in Bezug auf die Durchführung der EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur. Die Länder werden mit Blick auf ihre verfassungsrechtlich verankerte Zuständigkeit für Ökosysteme im Küstenmeer sowie im Küsten- und Hochwasserschutz die nötigen Investitionen anstoßen. Darüber hinaus wird die Bundesregierung dazu Finanzmittel beitragen. So ist im Finanzplan der Bundesregierung vorgesehen, die Mittel für Fördermaßnahmen im „Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz“ zu verestigen und in 2028 und 2029 gegenüber der bisherigen Planung erheblich aufzustocken.

18. Fördert die Bundesregierung Pläne, Konzepte und Maßnahmen, um das Aufkommen von Plastikmüll an den deutschen Stränden und in den Küstenregionen insgesamt zu reduzieren, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung fördert auf unterschiedlichen Ebenen einschlägige Maßnahmen. Legislativ hat sie bereits zahlreiche Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Einwegkunststoffrichtlinie erlassen, um die negativen Auswirkungen bestimmter Einwegkunststoffprodukte auf die Umwelt, insbesondere die Meeresumwelt, zu verringern.

Seit dem 3. Juli 2021 wurde mit der Einwegkunststoffverbotsverordnung (EWKVerbotsV) für einige Einwegkunststoffprodukte, für die bereits umweltfreundliche Alternativen existieren (z. B. Wattestäbchen, Einmalbesteck und -teller, Trinkhalme, Rührstäbchen, To-Go-Lebensmittelbehälter und Getränkebecher) das Inverkehrbringen verboten.

Die Einwegkunststoffkennzeichnungsverordnung (EWKKennzV) verpflichtet Hersteller, bestimmte Einwegkunststoffprodukte oder Verpackungen (z. B. Feuchttücher, Tabakprodukte und Getränkebecher aus Kunststoff) mit einer Kennzeichnung zu versehen, die zeigt, dass das Produkt Kunststoff enthält und ein achtloses Wegwerfen in die Umwelt schwere Schäden verursacht.

Seit dem 1. Januar 2023 gilt zudem die Mehrwegangebotspflicht, die u. a. die Gastronomie verpflichtet, Lebensmittel und Getränke zum Sofortverzehr in Mehrwegverpackungen anzubieten.

Das Einwegkunststofffondsgesetz (EWKFondsG) sieht vor, dass die Hersteller bestimmter Einwegkunststoffprodukte (darunter To-Go-Verpackungen und Getränkebecher sowie Tabakfilterprodukte) sich an den Kosten für deren Sammlung und Verwertung sowie die Reinigung des öffentlichen Raums beteiligen. Bislang wurden diese Kosten von der Allgemeinheit getragen.

Auch über den Runden Tisch Meeresmüll (RTM, www.muell-im-meer.de), im Jahr 2016 von den Schirmherrschaften BMUKN, Umweltbundesamt (UBA) und dem Land Niedersachsen 2016 ins Leben gerufen, wurden zahlreiche Maßnahmen gegen Meeresmüll, zu denen sich Deutschland national und international verpflichtet hat, konkret umgesetzt und operationalisiert. Der RTM hat derzeit ca. 150 Mitglieder und bezieht aktiv alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen/Sektoren aktiv ein mit dem Ziel, weitere Einträge von Abfällen in die marine Umwelt und damit auch an den deutschen Stränden und in den Küstenregionen aus den vielfältigen land- und seebasierten Quellen und Eintragspfaden zu vermeiden sowie bereits vorhandene Müllmengen im Meer zu reduzieren. Zu wesentlichen Arbeitsergebnisse vgl. www.muell-im-meer.de/de/ergebnisse/produkte.

Zum Thema Reduktion des Plastikmüllaufkommens in Kommunen wurden über zahlreiche Workshops u. a. folgende Handlungsleitfäden erarbeitet, die regelmäßig mit neuen Praxisbeispielen aktualisiert und in einem mittlerweile etablierten Netzwerk von Küsten- und Inselkommunen verbreitet werden:

- Sammlung von Best-Practice-Beispielen (www.muell-im-meer.de/de/Kommunen-Best-Practice)
- Kommunale Regelungsmöglichkeiten (www.muell-im-meer.de/de/Kommunen-Regelungsmoeglichkeiten)

Im Kontext des RTM haben z. B. die Kommunen Lübeck, Rostock, Niebüll, Wangeroog und Helgoland, über das Drittmittelprojekt CAPonLITTER mit dem UBA als Projektpartner Aktionspläne mit konkreten Maßnahmen wie Plastikinventuren der öffentlichen Hand, plastikfreie Bewirtschaftung von Großevents, Einführung von Mehrwegsystemen etc. umgesetzt haben. Vergleiche dazu:

<https://projects2014-2020.interregeurope.eu/caponlitter/news/news-article/16027/german-coastal-municipalities-implement-action-plan/> www.fct.unl.pt/sites/default/files/imagens/noticias/2023/05/caponlitter_en20230530.pdf.

Im nächsten Schritt ist die Übersetzung und Verbreitung der Handlungsleitfäden innerhalb der Regionalen Meeresschutzübereinkommen für den Nordost-Atlantik (OSPAR) und die Ostsee (HELCOM) vorgesehen. Über regionale Workshops sollen sie um weitere Best-Practice-Beispiele und kommunale Regelungsmöglichkeiten der Anrainerstaaten ergänzt und über regionales kommunales Netzwerk verbreitet werden.

Über die Verbändeförderung des BMUKN sind z. B. die Projekte

- 1) „Meere ohne Plastik“, 08/2010-10/2012, Fördersumme 49 632 Euro sowie
- 2) „Regionale Maßnahmen gegen die Vermüllung von Nord- und Ostsee“, 09/2013-10/2015, Fördersumme 118 921,99 Euro

zu nennen.

19. Welche Pläne, Konzepte und Maßnahmen verfolgt die Bundesregierung, um die besonders beliebten UNESCO-Welterbestätten, Nationalparke, Naturparke und Biosphärenreservate trotz zunehmender touristischer Nutzung zu schützen, und wie werden die zahlreichen Elemente der landesweiten Schutzgebiets- und Biotopverbundsysteme berücksichtigt?

Die Zuständigkeit (Ausweisung, Management und Finanzierung) für Nationalparke, Biosphärenreservate und Naturparke liegt aufgrund verfassungsrechtlicher Kompetenzverteilung für den Naturschutz allein bei den Ländern. Die Kategorie UNESCO-Welterbestätte wird von der UNESCO verliehen und ist

keine Schutzgebietskategorie nach deutschem Naturschutzrecht. Die Einbindung und Vernetzung von Elementen von Schutzgebiets- und Biotopverbundsystemen obliegen allein den Ländern.

20. Ist der Bundesregierung bekannt, in welchem Umfang es an der Nord- und Ostsee Fischereibetriebe gibt, die ihr Gewerbe in den letzten zehn Jahren von der klassischen Fischerei weg umgestellt oder ergänzt haben zu „Erlebnis“- und „Beobachtungs“-Fahrten für Touristinnen und Touristen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

21. Welche Umwelt- und Naturschutzbildungszentren gibt es an der Nord- und Ostsee, in denen sich Einheimische wie Touristinnen und Touristen jeweils über die Natur vor Ort informieren und diese z. B. im Zuge von Führungen oder Wattwanderungen erleben können, und in welchem Maße werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils von Kommune, Land und Bund öffentlich gefördert (bitte in der Aufzählung jeweils ausweisen, ob kommunale, Landes- oder Bundesförderung, in welcher Höhe und mit welchem Anteil an den Gesamt-Betriebskosten)?

Zur Umsetzung des Beschlusses des Haushaltsausschusses des deutschen Bundestages vom 19. Mai 2022 zur Förderung investiver Projekte von Wattenmeerzentren in Höhe von 41,5 Mio. Euro hat das BMUKN Vereinbarungen mit den Wattenmeer-Bundesländern geschlossen. Der Bund hat ein erhebliches Interesse an der Förderung, da diese zur gesamtstaatlichen Re-präsentation Deutschlands sowohl im Kontext der über vierzigjährigen erfolgreichen Trilateralen Wattenmeerzusammenarbeit mit Dänemark und den Niederlanden als auch zur Umsetzung der auf globaler Ebene eingegangenen Verpflichtungen im Rahmen der UNESCO wie auch des Übereinkommens zur Biologischen Vielfalt beiträgt. Betriebsmittel sind darin nicht vorgesehen.

Gefördert werden folgende Projekte: Trilaterales Wattenmeerpartnerschaftszentrum in Wilhelmshaven: 10 Mio. Euro; Nationalparkzentrum Hamburgisches Wattenmeer: 2,9 Mio. Euro; Nationalparkzentren Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer: 13,4 Mio. Euro; Nationalparkzentren Niedersächsisches Wattenmeer: 14 Mio. Euro plus der Aquarienlandschaft im UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer Besucherzentrum Wilhelmshaven: ca. 860 00 Euro.

22. Welche Förder- und Bildungsprogramme des Bundes oder nach Kenntnis der Bundesregierung der Länder befassen sich darüber hinaus mit der Stärkung des Umwelt- und Meeresschutzbewusstseins an der deutschen Nord- und Ostsee (bitte Programme unter Nennung der jeweiligen Mittele Ausstattung, Soll- und Ist-Werte sowie Ausgabereste für 2021, 2022, 2023 und 2024 sowie geplant für 2025 bis 2029 aufführen)?

Es gibt keine Förder- und Bildungsprogramme des Bundes, die sich mit der Stärkung des Umwelt- und Meeresschutzbewusstseins an der deutschen Nord- und Ostsee befassen. Zu den Programmen der Länder liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

23. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Investitionsbedarf zur Instandhaltung sonstiger touristischer Infrastruktur (Seebrücken, Promenaden, Strände, Kurhäuser, Bahnhöfen usw.) an der deutschen Nord- und Ostseeküste (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Bereitstellung sonstiger touristischer Infrastrukturen liegt vorrangig in der Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung liegen keine Daten zum Investitionsbedarf zur Instandhaltung dieser Infrastrukturen vor.

2019: Ankünfte und Übernachtungen nach Reisegebieten in den Norddeutschen Küstenregionen 2019

Reisegebiete	Ankünfte 2019	Übernachtungen 2019	Ankünfte WH ¹ 2018/2019	Übernachtungen WH ¹ 2018/2019	Ankünfte SH ² 2019	Übernachtungen SH ² 2019
Nordsee	2.209.293	12.512.229	661.032	3.268.463	1.543.912	9.220.360
Ostfriesische Inseln	913.863	5.764.671	262.755	1.474.579	645.857	4.259.104
Nordseeküste	1.978.152	8.503.797	602.750	2.303.854	1.355.905	6.153.597
Ostfriesland	657.052	1.827.590	236.399	603.750	417.407	1.210.889
Summe Nord	5.758.360	28.608.287	1.762.936	7.650.646	3.963.081	20.843.950
Ostsee	4.437.373	17.260.284	1.428.459	4.437.397	2.993.023	12.720.667
Rügen/Hiddensee	1.485.659	7.153.946	386.983	1.596.131	1.081.141	5.507.073
Vorpommern	2.478.564	11.224.719	759.697	2.868.837	1.694.232	8.215.526
Mecklenburgische Ostseeküste	2.484.929	9.501.524	846.335	2.818.588	1.623.210	6.595.207
Summe Ost	10.886.525	45.140.473	3.421.474	11.720.953	7.391.606	33.038.473
Summe Nord und Ost	16.644.885	73.748.760	5.184.410	19.371.599	11.354.687	53.882.423
Deutschland insgesamt	190.944.318	495.615.504	76.429.007	188.068.497	113.562.737	305.016.164
<i>Anteile Nord</i>	<i>3,0</i>	<i>5,8</i>	<i>2,3</i>	<i>4,1</i>	<i>3,5</i>	<i>6,8</i>
<i>Anteile Ost</i>	<i>5,7</i>	<i>9,1</i>	<i>4,5</i>	<i>6,2</i>	<i>6,5</i>	<i>10,8</i>
<i>Anteile Nord und Ost</i>	<i>8,7</i>	<i>14,9</i>	<i>6,8</i>	<i>10,3</i>	<i>10,0</i>	<i>17,7</i>

¹ WH enthält Werte vom Winterhalbjahr November 2018 bis April 2019² SH enthält Werte vom Sommerhalbjahr Mai 2019 bis Oktober 2019

© Tourismus, Statistisches Bundesamt 2025

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.