

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Linda Heitmann, Stefan Schmidt, Lisa Badum, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/3071 –**

Innovationspotenziale und Auswirkungen der Schifffahrt auf das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Wattenmeer ist ein weltweit einzigartiges und äußerst empfindliches Ökosystem, das seit 2009 als UNESCO-Weltnaturerbe anerkannt ist. Der Nationalpark ist ein Hotspot der Biodiversität: Er beheimatet mehr als 10 000 Tier- und Pflanzenarten und ist wichtiger Rastplatz für Millionen von Zugvögeln. Bereits seit 2002 hat das Wattenmeer den Status eines besonders empfindlichen Meeresgebiets und unterliegt damit einem strengen Schutz.

Gleichzeitig ist das sensible Ökosystem mit seinen Inseln und Küsten auch Lebensort, Arbeitsplatz, beliebtes touristisches Urlaubsziel für viele Menschen und Logistikroute für Güter. Neben dem steigenden Meeresspiegel aufgrund der globalen Erderwärmung sowie vielfältigen Nutzungen der Meeresflächen und der Verklappung von Baggergut, wird das Weltnaturerbe auch durch den zunehmenden Schiffsverkehr maßgeblich belastet. Die südliche Nordsee gehört zu den Gebieten mit dem weltweit stärksten Schiffsverkehr: Zum einen navigieren hier viele Containerfrachter, große Tanker sowie andere Schiffe der internationalen Schifffahrt, um die Häfen des Wattenmeers anzulaufen. Zum anderen verkehren auch inmitten des Wattenmeers viele Wasserfahrzeuge zwischen den Inseln und dem Festland, darunter Wassertaxis, Transportschiffe, Fähren, Sportschiffe, Fischerboote und Versorgungsschiffe zu den Offshore-Anlagen und Bohrinself.

Besonders besorgniserregend ist nach Einschätzung der Fragesteller, dass in den letzten Jahren das Verkehrsaufkommen von Wassertaxis zwischen dem Festland und den Inseln erheblich zugenommen hat. Diese Schiffe sind mit Verbrennungsmotoren ausgestattet und halten die Höchstgeschwindigkeiten von 12 bzw. 16 Knoten häufig nicht ein. Daher stoßen sie pro Passagier nicht nur bis zu zwölfmal mehr CO₂ aus als klassische Fähren, sondern verursachen auch übermäßig viel Unterwasserlärm. Daher halten es die Fragesteller für fraglich, inwieweit die am 25. April 2023 in Kraft getretene Novellierung der Nordsee-Befahrensverordnung (NordSBefV) (www.recht.bund.de/bgb1/1/2023/113/VO.html) ausreichend ist, um den notwendigen Anforderungen an Umwelt-, Natur-, Klima- und Lärmschutz wirklich gerecht zu werden.

Der Schiffsverkehr bringt insgesamt zahlreiche Gefahren und Belastungen mit sich: Neben der Einschleppung von invasiven Arten, der betrieblichen Einleitung von Grauwasser und Abfällen ins Meer sowie der Eintragung von umwelt- und gesundheitsschädlichen Stoffen aus Chemikalien im Schiffsanstrich und Schadstoffen aus Abgasen oder Ölverunreinigungen beeinträchtigt vor allem der kontinuierliche Unterwasserlärm die Meeresumwelt. Der Unterwasserlärm ist eine große Belastung für die dort lebenden Tiere in ihrer Orientierung, ihrer Kommunikation mit ihren Artgenossen sowie ihrer Fortpflanzung. Aufgrund seines sensiblen Gehörs ist insbesondere der Schweinswal davon betroffen, der in der Nordsee zu den stark bedrohten Arten gehört.

Darüber hinaus entstehen im Schiffsverkehr große Mengen von klimaschädlichem CO₂ und Methan. Besonders besorgniserregend in der Umweltbilanz ist ein bestimmter Typ von Wassertaxis, der in Asien produziert und eingekauft wird und pro Passagier zwölfmal mehr CO₂ ausstößt als eine Dieselfähre. Dabei kann die Umstellung auf klimaschonende alternative Antriebe (z. B. elektrische) in der Schifffahrt eine deutliche Entlastung durch den emissionsfreien Betrieb sowie die reduzierte Lärmemissionen schaffen. Auch die Geschwindigkeit, mit der gefahren wird, wirkt sich auf Lärm- sowie Schadstoffemissionen direkt aus. Aufgrund geringerer Kosten im Betrieb und in der Wartung bieten elektrische Antriebe zudem langfristig auch wirtschaftliche Vorteile.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, der im Mai 2025 beschlossen wurde, wird die Absicht erklärt, im Rahmen der Förderung klimaneutraler Mobilität die Forschungsaktivität auch für die Dekarbonisierung der Schifffahrt zu intensivieren. Außerdem wird angekündigt, das maritime Forschungsprogramm für den Schiffbau unter anderem für die Dekarbonisierung von Antrieben zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Ziele oder Vorhaben, die sich direkt auf die Schifffahrtsaktivitäten im Wattenmeer beziehen, findet man im Koalitionsvertrag leider nicht.

1. Wie viele internationale Handelsschiffe durchquerten nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten acht Jahren pro Jahr das deutsche Gebiet des Wattenmeers oder Teile davon?

Die nachstehenden Antworten beziehen sich auf die räumliche Gebietsdefinition des Wattenmeeres, die in der Festlegung der Particular Sensitive Sea Area durch die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) niedergelegt ist. Internationale Handelsschiffe verkehren wegen ihres großen Tiefgangs ausschließlich außerhalb des PSSA Wattenmeer. Zu Hauptverkehrsströmen der Nordsee wird auf die Jahresberichte der GDWS verwiesen. Diese sind abrufbar unter www.gdws.wsv.bund.de/DE/service/publikationen/Verkehrsberichte/Verkehrsberichte-node.html

2. Welche regelmäßigen Linienverkehre zur Personen- und auch touristischen Fahrzeugbeförderung verkehrten in den letzten acht Jahren auf dem Wattenmeer selbst sowie entlang seiner Küsten, und welche fahren ganzjährig und welche nur saisonal (bitte nach Schiffstyp und Größe aufschlüsseln)?

Im Wattenmeer verkehren ganzjährig die Linienverkehre (Kfz-, Fracht- und Personenfähren) zu allen Ost- und Nordfriesischen Inseln. Hinzu kommt saisonaler Ausflugsverkehr zwischen den Inseln untereinander bzw. nach Helgoland. Statistische Erhebungen zu diesem Verkehren finden nicht statt.

3. Welche Linien für sogenannte Wassertaxis (Beförderung von bis zu zwölf Personen, auch unregelmäßig auf Abruf) sind der Bundesregierung bekannt, die auf dem Wattenmeer unterwegs sind, und wie oft waren diese in den letzten acht Jahren unterwegs?

Zum Verkehr von Wassertaxis im Wattenmeer finden keine statistischen Erhebungen statt. Der Bundesregierung liegen daher keine Erkenntnisse vor.

4. a) Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung, die Nordsee-Befahrensverordnung (NordSBefV) in absehbarer Zeit zu novellieren, und wenn ja, welche Aspekte sollen konkret überarbeitet werden?

Nein.

- b) Falls die Einbeziehung von Wassertaxis und striktere Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Vermeidung von Unterwasserlärm nicht Teil einer geplanten Novellierung sein sollen, warum nicht?

Der § 11 NordSBefV sieht eine Evaluierung zehn Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung vor. Über eine Novellierung der Verordnung wird entschieden, wenn das Ergebnis dieser Evaluierung vorliegt.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Motorboote von Privatpersonen zu Freizeit Zwecken in den letzten acht Jahren auf dem Gebiet des Wattenmeers gemeldet wurden?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor.

6. Wie viele Verstöße gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden in der deutschen Nordsee in den letzten acht Jahren dokumentiert und geahndet (bitte nach international verkehrenden Frachtschiffen, Fahrgast- und Fährschiffen sowie Wassertaxis und Privatbooten aufschlüsseln)?

Die Anzahl der von der Wasserschutzpolizei angezeigten Geschwindigkeitsverstöße zwischen 2018 und 2025 unterteilt sich wie folgt:

Niedersächsisches Wattenmeer:

- Private Sportboote: 13
- Fahrgastschiffe: Vier
- Sonderfahrzeug/Versorgungsfahrzeug: Drei
- Wassertaxi: 16.

7. a) Wie viele Schiffe, die in den letzten acht Jahren in der südlichen Nordsee regelmäßig im Linienbetrieb verkehrten, wurden mit alternativen Antrieben (z. B. elektrisch) betrieben (bitte nach Schiffstyp und jeweiligen Linien aufschlüsseln)?
- b) Welchem Anteil am gesamten Personenbeförderungsverkehr per Schiff auf der Nordsee entspricht dies (bitte nach Schiffstyp und jeweiligen Linien aufschlüsseln)?
- c) Wenn die Bundesregierung keine Daten darüber hat, warum nicht, und wie gedenkt sie, die Datenlage zu verbessern?

Die Fragen 7a bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor. Der Bundesregierung liegen keine Erhebungen und Auswertungen vor. Solche sind auch nicht geplant.

8. a) Plant oder hat die Bundesregierung Förderprogramme, die einen Umstieg bestehender Schifflinien in der deutschen Nordsee auf alternative Antriebe gezielt fördern sollen, wenn ja, wie ist die Inanspruchnahme der Förderprogramme jeweils, und wenn nein, warum nicht?
b) Sind der Bundesregierung Förderprogramme von Ländern oder Kommunen bekannt, die einen Umstieg bestehender Schifflinien in der deutschen Nordsee auf alternative Antriebe gezielt fördern sollen, und wenn ja, wie ist die Inanspruchnahme der Förderprogramme jeweils?
13. Welche Förderprogramme des Bundes befassen sich mit der Lärmreduktion in der Schifffahrt (bitte Programme unter Nennung der jeweiligen Mittelausstattung, Soll- und Ist-Werte sowie Ausgabereste für 2021, 2022, 2023 und 2024 sowie geplant für 2025 bis 2029 aufführen), und wenn es keine entsprechenden Förderprogramme gibt, warum nicht?
16. Wenn die Bundesregierung keine Daten zum Stand der Elektrifizierung und Dekarbonisierung von Schiffen hat (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/1534), warum fährt sie die entsprechenden Förderprogramme herunter oder streicht die gänzlich, darunter das Maritime Forschungsprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE), das Programm „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen“ (NaMKü), der KTF (Klima- und Transformationsfonds)-Titel „Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Landstromversorgung in deutschen Häfen“ sowie die Fördermaßnahme BordstromTech (bitte jeweils begründen)?

Die Fragen 8a, 8b, 13 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen (NaMKü)“ konnten Zuwendungen für Schiffe beantragt werden, die u. a. den Umwelt- und Klimaschutz und die Energieeffizienz verbessern. Das Programm wurde im Haushalt 2026 um 4 Mio. Euro aufgestockt. Auch im Rahmen des neuen KTF-Titels „Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen“ wird das BMV Schifffahrt und Häfen mit konkreten Maßnahmen bei der Transformation unterstützen. Entsprechende Förderkonzepte werden aktuell ausgearbeitet. Die Entscheidung, ob das Förderprogramm „BordstromTech“ weitergeführt werden kann, wird im Jahr 2026 nach der Evaluation der laufenden Förderrichtlinie getroffen. Das Maritime Forschungsprogramm (MaFo) genießt eine hohe Nachfrage und deckt das gesamte Technologiespektrum der maritimen Branche ab. Von 2020 bis einschließlich 2025 wurde das MaFo mit Mitteln aus dem Konjunkturpaket um jährlich etwa 20 Mio. Euro aufgestockt. Im Haushalt 2026 verfügt der Titel über mehr Mittel als in den Vorjahren. Der KTF-Titel „Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Landstromversorgung in deutschen Häfen“ ist ein Programm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, bei dem der Bund einen Anteil der nach den Landesförderprogrammen förderfähigen Projektkosten zu 50 Prozent kofinanziert. Entsprechend der subventionspolitischen Leitlinien wurde das Programm mit degressiven Mitteln ausgestattet. Es gibt keine Förderprogramme des Bundes, die sich explizit mit der Lärmreduktion in der Schifffahrt befassen.

9. a) Welche Abgasreinigungssysteme werden derzeit von den Schiffen verwendet, die in der südlichen Nordsee verkehren (bitte nach prozentualem Anteil sowie nach offenen, geschlossenen und hybriden Abgasreinigungssystemen aufschlüsseln)?

Es werden hierzu keine Daten erhoben.

- b) Wie viele Verstöße gegen geltende Vorschriften, die den Umgang mit Scrubber-Abwasser regeln, wurden in den letzten acht Jahren registriert, und wie wurden diese geahndet?

Im Küstenmeer und somit auch in der südlichen Nordsee ist das Einleiten von Scrubber-Abwasser derzeit erlaubt. Es ist hingegen gemäß Artikel 3 Absatz 2 i. V. m. Anlage 2, Teil C, Kapitel VIII, Artikel 9.01 i. V. m. Artikel 8.01 des Straßburger Abfallübereinkommens (CDNI) verboten, Scrubber-Abwasser auf allen dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen, mit Ausnahme des deutschen Teils des Bodensees und der Rheinstrecke oberhalb Rheinfelden, sowie an ihnen gelegenen Häfen einzuleiten. In den letzten acht Jahren wurde kein Verstoß gegen das Einleitverbot registriert.

- c) Wenn die Bundesregierung keine Daten darüber hat, warum nicht, und wie gedenkt sie, die Datenlage zu verbessern?

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7a bis 7c verwiesen.

10. a) Wie hat sich die Einleitung von Schwarz- und Grauwasser sowie Abfällen aus Schiffen in der südlichen Nordsee in den letzten acht Jahren entwickelt?
- b) Wie viele Verstöße gegen geltende Vorschriften wurden in den letzten acht Jahren registriert, und wie wurden diese geahndet?
- c) Wenn die Bundesregierung keine Daten darüber hat, warum nicht, und wie gedenkt sie, die Datenlage zu verbessern?

Die Fragen 10a bis 10c werden gemeinsam beantwortet.

Einleitung von Grauwasser durch Schiffe in der südlichen Nordsee ist nicht reguliert. Verstöße gegen das Einleitverbot für Schwarzwasser und Abfälle nach den Regeln des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Abkommen) werden schiffsbezogen erfasst, eine Auswertung nach räumlicher Zuordnung wird nicht vorgenommen.

Folgende Verstöße gegen das Verbot von Schwarzwassereinleitungen durch Seeschiffe wurden für den Zuständigkeitsbereich des Bundes (Seewasserstraßen, Nordsee, Ostsee) registriert und geahndet:

2017: zehn Vorgänge (sechs rechtskräftige Bußgeldbescheide, vier Einstellungen)

2018: 14 Vorgänge (neun rechtskräftige Bußgeldbescheide, fünf Einstellungen)

2019: 30 Vorgänge (24 rechtskräftige Bußgeldbescheide, sechs Einstellungen)

2020: elf Vorgänge (sieben rechtskräftige Bußgeldbescheide, vier Einstellungen)

2021: 13 Vorgänge (zehn rechtskräftige Bußgeldbescheide, drei Einstellungen)

2022: zehn Vorgänge (zehn rechtskräftige Bußgeldbescheide)

2023: 23 Vorgänge (zwölf rechtskräftige Bußgeldbescheide, elf Einstellungen)

2024: zwölf Vorgänge (elf rechtskräftige Bußgeldbescheide, eine Einstellung).

Folgende Verstöße gegen das Verbot von Abfall- und Waschwassereinleitungen durch Seeschiffe wurden für den Zuständigkeitsbereich des Bundes (Seewasserstraßen, Nordsee, Ostsee) registriert und geahndet:

2017: sieben Vorgänge (sechs rechtskräftige Bußgeldbescheide, eine Einstellung)

2018: elf Vorgänge (neun rechtskräftige Bußgeldbescheide, zwei Einstellungen)

2019: 30 Vorgänge (24 rechtskräftige Bußgeldbescheide, sechs Einstellungen)

2020: elf Vorgänge (sieben rechtskräftige Bußgeldbescheide, vier Einstellungen)

2021: 24 Vorgänge (zwölf rechtskräftige Bußgeldbescheide, zwölf Einstellungen)

2022: 36 Vorgänge (31 rechtskräftige Bußgeldbescheide, vier Einstellungen, ein laufendes Verfahren)

2023: 24 Vorgänge (elf rechtskräftige Bußgeldbescheide, 13 Einstellungen)

2024: zwölf Vorgänge (zehn rechtskräftige Bußgeldbescheide, zwei Einstellungen).

11. Gibt es Konzepte, Pläne und Maßnahmen, die die Bundesregierung verfolgt, um die schadstoffbelastete Einleitung von Abwässern (insbesondere Scrubber-Wasser, Schwarzwasser und Grauwasser) und Abfällen von Schiffen zu reduzieren sowie deren illegale Einleitung zu unterbinden, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

In Deutschland werden die Anlagen IV, V und VI des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL-Abkommen) umgesetzt. Verstöße werden vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren verfolgt und ggf. mit Bußgeldern geahndet. Zur Verbesserung des Schutzes der Meeresumwelt wird derzeit bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) die Anlage IV überarbeitet.

12. Wie viele Gas- und Öltanker verkehrten in den letzten acht Jahren im Wattenmeer (bitte nach Quartalen aufschlüsseln), und wenn die Bundesregierung keine Daten darüber hat, warum nicht, und wie gedenkt sie, die Datenlage zu verbessern?

Öl- und Gastanker verkehren bereits aufgrund der Vorgaben der „Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen“ (Anlaufbedingungsverordnung) überwiegend küstenfern, in jedem Fall aber ausschließlich außerhalb des PSSA Wattenmeer. Derzeit entwickelt die GDWS gemeinsam mit der BAW ein verbessertes Statistiktool.

14. a) Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass laut dem European Maritime Transport Environmental Report 2025 ein deutlicher Anstieg der Gefahr von Kollisionen zwischen Schiffen und marinen Wildtieren innerhalb der Natura-2000-Schutzgebiete, zu denen auch der deutsche Teil des Wattenmeers gehört, zu verzeichnen ist?

- b) Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Kollisionsgefahr zwischen Schiffen und marinen Wildtieren speziell im deutschen Wattenmeer, und welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Kollisionsgefahr zu reduzieren?
- c) Wenn die Bundesregierung keine Maßnahmen zur Reduktion der Kollisionen hat oder plant, warum nicht?

Die Fragen 14a bis 14c werden gemeinsam beantwortet.

Der im EMTER-Bericht für den Zeitraum 2017 bis 2022 dargestellte Anstieg des Risikos von Kollisionen zwischen Schiffen und Meeressäugern (Wale, Robben) in vielen marinen Gebieten, darunter auch in Natura 2000-Schutzgebieten, liefert einen Risiko-Index und keine verifizierten Kollisionsfälle für einzelne Gebiete. Darüber hinaus hat der Schiffsverkehr etwa im Verkehrstrennungsgebiet Terschelling German Bight, welches z. T. mit dem NSG Borkum Riffgrund überplant wurde, in den letzten Jahren tendenziell abgenommen. Über die tatsächlichen Kollisionsergebnisse zwischen Schiffen und marinen Wildtieren speziell im deutschen Wattenmeer liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor. Im Übrigen hat die Bundesregierung 2023 die Nordsee-Befahrensverordnung (NordSBefV) novelliert. Darin wurden unter anderem zur Minderung der Auswirkungen des Schiffsverkehrs Geschwindigkeitsbegrenzungen für motorisierte Wasserfahrzeuge festgelegt.

- 15. Warum hat die Bundesregierung laut ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/1534 keine Daten darüber, wie hoch die Verfügbarkeit von Landstrom in deutschen Häfen derzeit ist und wie sich der Ausbau und die Nutzung von Landstrom in den letzten fünf Jahren entwickelt hat?

Die Verwaltungskompetenz für Häfen liegt bei den Ländern.

- 17. In welchem Rahmen tauscht sich die Bundesregierung mit den Ländern über das Spannungsfeld zwischen Tourismus und Naturschutz in den Nationalparks und bestehende Unterstützungsbedarfe der Nationalparke aus?

Die Bundesregierung tauscht sich regelmäßig zum Thema Tourismus in den bewährten Formaten aus, insbesondere im Bund-Länder-Ausschuss Tourismus. Die Themen dort werden nach Bedarf gesetzt, etwa auch im Rahmen der Umweltministerkonferenz (UMK), die unter anderem in ihrem Beschluss zu Naturtourismus eine Einbeziehung der Nationalen Naturlandschaften (NNL) zur nachhaltigeren Gestaltung der Tourismuspolitik unterstrichen hat (vgl. TOP 17 unter www.umweltministerkonferenz.de/documents/endgueltiges-ergebnisprotokoll-96umk_1623055965.pdf).

- 18. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Belange der Nationalparke und den Naturschutz in diesen in ihrer Nationalen Tourismusstrategie zu adressieren?

In der Nationalen Tourismusstrategie werden die Belange aller Tourismussegmente berücksichtigt. Dazu gehören die Themen Tourismusbalance und nachhaltiger Tourismus.

19. Welche Maßnahmen zur Unterstützung von digitalen Lösungen für eine bessere Besucherlenkung im Wattenmeer und anderen Naturparken bietet die Bundesregierung gegenwärtig an, und inwiefern plant sie, hier die Länder dabei zu unterstützen, neue Angebote zu schaffen?

Maßnahmen und Angebote zur Entwicklung und Gestaltung von Tourismus in den Destinationen – wie beispielsweise auch zur Besucherlenkung – liegen gemäß der grundgesetzlichen Aufgabenteilung in der Kompetenz der Länder. Im Rahmen der BMWF-Fördermaßnahme LIFT Transformation wurde in den Jahren 2024 und 2025 ein Projekt des Verbandes Deutscher Naturparke e. V. zur digitalen Erfassung von Naturerlebnisangeboten gefördert. Die bessere digitale Auffindbarkeit der Angebote soll auch eine naturverträgliche Besucherlenkung ermöglichen und fördern. Zudem fördert das BMUKN ein KI-basiertes Klima-, Biodiversitäts- und Besucher-Monitoringsystem für Natürlichen Klimaschutz in deutschen Nationalparks, das entsprechende Managementmaßnahmen unterstützen soll; das Verbundprojekt der Nationalen Naturlandschaften e. V. läuft von 2025 bis 2027, der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer ist einer der beteiligten Praxispartner. Mit dem Projekt AIR (<https://air-tourism.de/>) hat das BMUKN von 2022 bis 2024 die Entwicklung und Umsetzung KI-basierter Verfahren zur Entzerrung von Besucherströmen unterstützt, um die zeitweilige Überlastung von Reise- und Ausflugszielen durch gezielte Besucherinformation zu vermeiden und geeignete Alternativen aufzuzeigen. In dem Projekt wurde auch die Nordseeküste Schleswig-Holsteins als Anwendungsfall einbezogen.

20. a) Wie hoch ist der Anteil des touristischen Schiffsverkehrs am gesamten Schiffsaufkommen im Wattenmeer?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

- b) Wie beurteilt die Bundesregierung diesen Anteil im Hinblick auf ökologische Auswirkungen, Schutzgebietsmanagement sowie die Vereinbarkeit mit den Zielen des Nationalparks und des UNESCO-Weltnaturerbes Wattenmeer?

Zur Erreichung der Nationalpark- und UNESCO-Ziele und um den potentiellen Belastungen der Wattenmeer-Nationalparks durch die Schifffahrt entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung 2023 die Nordsee-Befahrensverordnung (NordSBefV) novelliert. Sie trägt grundlegend dazu bei, Störungen durch menschliche Aktivitäten zu begrenzen und ist damit ein wichtiger Baustein im Schutzkonzept des UNESCO-Welterbes Wattenmeers.