

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Linda Heitmann, Stefan Schmidt, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Steffi Lemke, Julia Schneider und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Innovationspotenziale und Auswirkungen der Schifffahrt auf das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer

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 Bohrinseln.

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.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

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

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?
8. a) Plant oder hat die Bundesregierung Förderprogramme, die einen Umstieg bestehender Schiffflinien 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 Schiffflinien in der deutschen Nordsee auf alternative Antriebe gezielt fördern sollen, und wenn ja, wie ist die Inanspruchnahme der Förderprogramme jeweils?
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)?
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?
c) Wenn die Bundesregierung keine Daten darüber hat, warum nicht, und wie gedenkt sie, die Datenlage zu verbessern?
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?
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?
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?
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 Ausgabereise für 2021, 2022, 2023 und 2024 sowie geplant für 2025 bis 2029 aufführen), und wenn es keine entsprechenden Förderprogramme gibt, warum nicht?

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?
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?
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)?
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?
18. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Belange der Nationalparke und den Naturschutz in diesen in ihrer Nationalen Tourismusstrategie zu adressieren?
19. Welche Maßnahmen zur Unterstützung von digitalen Lösungen für eine bessere Besucherlenkung im Wattenmeer und anderen Naturparks bietet die Bundesregierung gegenwärtig an, und inwiefern plant sie, hier die Länder dabei zu unterstützen, neue Angebote zu schaffen?
20. a) Wie hoch ist der Anteil des touristischen Schiffsverkehrs am gesamten Schiffsaufkommen im Wattenmeer?
- b) Wie beurteilt die Bundesregierung diesen Anteil im Hinblick auf ökologische Auswirkungen, Schutzgebietsmanagement sowie die Vereinbarkeit mit den Zielen des Nationalparks und des UNESCO-Weltkulturerbes Wattenmeer?

Berlin, den 3. Dezember 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion