

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welche Ergebnisse die beiden Studien des Planungsbüros Infrac über die Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn erbracht haben;
2. welche Vereinbarungen es derzeit mit dem Kanton Thurgau, den beiden Städten Friedrichshafen, Romanshorn und möglicherweise den Schifffahrtsbetrieben BSB und SBS bzw. weiteren Partnern zu dieser Fährverbindung gibt;
3. welche Ziele das Land und der Kanton Thurgau für die Zukunft der Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn verfolgen;
4. welche Rolle in diesem Zusammenhang die Umstellung auf elektrisch betriebene Fähren spielt;
5. in welcher Form und finanzieller Größenordnung sich das Land an den notwendigen Investitionskosten und den künftigen Betriebskosten beteiligen wird;
6. inwiefern das Land bereit ist, eine förmliche Absichtserklärung zur Mitfinanzierung abzugeben;
7. welche Schritte aktuell geplant sind, um das Projekt Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn zeitnah voranzubringen.

18. 10. 2018

Rivoir, Kleinböck, Selcuk,  
Hofelich, Gall SPD

Eingegangen: 18. 10. 2018/Ausgegeben: 19. 11. 2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Seit geraumer Zeit gibt es verschiedene Bestrebungen, die Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn für die Zukunft neu aufzustellen. Der Kanton Thurgau und der Bodenseekreis haben bereits eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet. Zeit also, dass auch das Land Baden-Württemberg Farbe bekennt, wie es aus seiner Sicht mit dieser Fährverbindung am Bodensee weitergehen soll.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. November 2018 Nr. 3-3834/88 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welche Ergebnisse die beiden Studien des Planungsbüros Infrac über die Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn erbracht haben;*

Die erste Studie des Planungsbüros Infrac aus dem Jahr 2012 beschäftigte sich mit der Untersuchung verschiedener Möglichkeiten, wie die Fähre Friedrichshafen–Romanshorn attraktiver gestaltet werden könnte, um die Barrierewirkung des Sees zu verringern. Dazu wurde das Marktpotenzial erhoben und verschiedene Entwicklungsvarianten für das Verkehrsangebot, insbesondere die Einführung eines Halbstundentakts inkl. der damit verbundenen Investitionen, untersucht.

Als beste Lösung wurde die Einführung einer halbstündigen Verbindung empfohlen. Es wurde errechnet, dass die Einführung eines Halbstundentaktes zu einer um 40 Prozent erhöhten Nachfrage führen würde und damit auch zu höheren Einnahmen. Hier sieht die Studie deutliche Vorteile eines Halbstundentaktes. Allerdings würde der Halbstundentakt aufgrund der um 75 Prozent höheren Kosten dennoch das bereits jetzt bestehende Defizit der Fährverbindung nochmals erhöhen.

Um den Halbstundentakt mit drei Fähren realisieren zu können (und so die Investitionskosten möglichst gering zu halten), müsste die Fahrzeit der Fähren um 6 Minuten kürzer werden, die Fähren müssten statt mit der aktuellen Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h in Zukunft 22 km/h fahren.

Gleichzeitig würde dies auch mit einem erheblichen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs – aufgrund der doppelten Frequenz sowie der schnelleren Fahrtgeschwindigkeit – und damit mit einem Anstieg der Emissionen einhergehen.

Ein Zusatz zur Studie aus dem Jahr 2013 beschäftigt sich mit der Frage, wie sich die Einführung des Halbstundentaktes auf die Umweltbelastung und die verkehrliche Belastung in den Hafentädten Friedrichshafen und Romanshorn auswirkt. Die Studie geht davon aus, dass die jährliche Anzahl der Motorenfahrzeuge, die die Fähre nutzen zwar steigt, die Spitzenbelastung der Hafentädte jedoch sinkt, da sich die Fahrzeuge auf eine größere Anzahl von Fährfahrten verteilen und kleinere Fähren eingesetzt werden sollen, die weniger Fahrzeuge aufnehmen können. Bezüglich der generellen Umweltbelastung errechnet die Studie, dass durch die Ausweitung zum Halbstundentakt selbst bei Einbezug der Treibstoffersparnis durch Substitution von Fahrten um den Bodensee herum, der Treibstoffverbrauch noch um 1,3 Mio. Liter im Jahr steigt.

Aufgrund dieser Erkenntnisse wurde eine zweite Studie erstellt, die die technische Machbarkeit des Einsatzes von elektrisch betriebenen Fähren auf dem Bodensee untersuchen sollte. Diese Studie kommt zum Ergebnis, dass der Einsatz elektrisch

betriebener Fähren im Halbstundentakt auf der infrage stehenden Strecke zwar möglich, aber recht teuer wäre. So würde eine Fähre ca. 17,4 Mio. Euro kosten (Stand 2015).

*2. welche Vereinbarung es derzeit mit dem Kanton Thurgau, den beiden Städten Friedrichshafen, Romanshorn und möglicherweise den Schifffahrtsbetrieben BSB und SBS bzw. weiteren Partnern zu dieser Fährverbindung gibt;*

Die Schifffahrtsbetriebe BSB und SBS haben eine Absichtserklärung vorgelegt, die Fährlinie weiter gemeinsam zu betreiben und ggf. ausbauen zu wollen, sofern die ungedeckten Betriebskosten der bereits jetzt defizitären Fährlinie von der öffentlichen Hand getragen werden. Die Stadt Friedrichshafen ist über die neuen Entwicklungen informiert, wird sich jedoch nicht aktiv, etwa in Form einer finanziellen Beteiligung, einbringen. Die Abstimmung mit der Stadt Romanshorn erfolgt über den Kanton Thurgau.

Das Land prüft gemeinsam mit dem Kanton Thurgau und dem Bodenseekreis, welche Möglichkeiten bestehen, die in Rede stehende Fährverbindung attraktiver zu gestalten. Bindende Vereinbarungen wurden bisher nicht getroffen.

*3. welche Ziele das Land und der Kanton Thurgau für die Zukunft der Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn verfolgen;*

Ziel des Kantons Thurgau und des Landes Baden-Württemberg ist es, die verkehrliche Situation am See zu optimieren und eine Verbesserung der Auslastung der stark defizitären Fährverbindung bei gleichzeitiger Verbesserung der Umweltbilanz der Fähre zu erreichen, sofern dies sich unter Abwägung von Kosten und Nutzen als sinnvoll erweist.

*4. welche Rolle in diesem Zusammenhang die Umstellung auf elektrische betriebene Fähren spielt;*

Wie sich aus den Studien des Planungsbüros Infrac ergibt, entstünden durch den Einsatz von Dieselfähren in einem Halbstundentakt ein stark erhöhter Dieserverbrauch und damit eine negative Entwicklung der Emissionen durch die Fährlinie. Um diese negative Auswirkung auszuschließen, besteht die Absicht, die Fährlinie auf klimafreundliche und emissionsarme Antriebe umzustellen. Ziel ist es, technologieoffen den besten Antrieb für diese Verbindung zu wählen. Dies kann ein Elektroantrieb sein, es kommen aber auch andere Technologien infrage.

*5. in welcher Form und finanzieller Größenordnung sich das Land an den notwendigen Investitionskosten und den künftigen Betriebskosten beteiligen wird;*

*6. inwiefern das Land bereit ist, eine förmliche Absichtserklärung zur Mitfinanzierung abzugeben;*

*7. welche Schritte aktuell geplant sind, um das Projekt Fährverbindung Friedrichshafen–Romanshorn zeitnah voranzubringen.*

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Vor Abschluss der bei Ziffer 3 genannten Abwägung ist noch keine Aussage zu den nächsten Schritten möglich.

Hermann  
Minister für Verkehr