

**Antrag**

**des Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE**

**und**

**Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Klimaschutzmaßnahmen in der Binnenschifffahrt**

Antrag

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

1. in welchen Binnenhäfen, Umschlag- oder Liegeplätzen in Baden-Württemberg dem Passagier- und Güterschiffverkehr Landstromanlagen als hafenseitiges Infrastrukturangebot zur Verfügung stehen;
2. in welchem Umfang (Gesamtstrommenge inkl. Angabe des Anteils aus Erzeugung mit erneuerbaren Energien) vorhandene Landstromanlagen in Baden-Württemberg im Zeitraum 2021 und 2022 genutzt wurden;
3. in welchem Umfang Fördermittel der zwischen Bund und Länder abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung „Errichtung von Landstromanlagen“ vom 3. November 2020 zur Förderung von Landstromanlagen im Zeitraum 2021 und 2022 beantragt und abgerufen wurden und welche Projekte gefördert wurden;
4. ob die Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech II) vom 25. November 2022 zeitnah in Baden-Württemberg Anwendung findet;
5. welche Treibstoffe und Antriebstechniken in der Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg Verwendung finden und in welcher Gewichtung;
6. welche verbindlichen Beimischquoten für synthetische Kraftstoffe (ReFuels) in der Binnenschifffahrt in Europa vorgesehen sind;

7. welche Häfen in Baden-Württemberg in der Lage sind, LNG, Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff vorzuhalten;
8. ob Fördermittel aufgrund der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 24. Juni 2021 in Baden-Württemberg beantragt und abgerufen wurden;
9. welche weiteren Anstrengungen zur Antriebswende in der Binnenschifffahrt sie bisher unternommen hat.

25.4.2023

Marwein, Gericke, Niemann, Achterberg, Braun, Hentschel,  
Joukov, Katzenstein, Nüssle, Dr. Rösler GRÜNE

### Begründung

Die Binnenschifffahrt ist unter Effizienzgesichtspunkten das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Laut Koalitionsvertrag 2021 bis 2026 von Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg und CDU Baden-Württemberg und des Fit for 55-Pakets der Europäischen Union vom 14. Juli 2021 wollen sich die Antragsteller dafür einsetzen, dass auf Flüssen und Seen in Baden-Württemberg vermehrt Schiffe und Boote mit alternativen Antrieben verkehren und Häfen unterstützt werden, weitere Landstromanlagen zu errichten.

Dabei stellt die Nutzung von Landstrom die effektivste Form der Lärm- und Schadstoffvermeidung bei liegenden Schiffen dar, da derzeit während der Liegezeiten von Schiffen der benötigte Bordstrom größtenteils mittels bordeigener Dieselmotoren erzeugt wird.

Die Antriebstechnik in der Binnenschifffahrt wird von Dieselmotoren dominiert, die im Vergleich zu alternativen Treibstoffen viel CO<sub>2</sub> emittieren. Binnenschiffe sind langlebig. Diese Besonderheit wird in einer Lebenszyklusanalyse oder „Ökobilanz“ grundsätzlich als positiv bewertet, hat jedoch auch zur Folge, dass die Erneuerungsrate bei den Antrieben gering ist. Somit ist eine Vielzahl von Binnenschiffen nicht mit der aktuellen Motorentechnologie und damit auch nicht mit Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet. Dies führt wiederum auch mittelfristig zu relativ hohen Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 14. Juni 2023 VM5-0141.5-27/72/5 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. in welchen Binnenhäfen, Umschlag- oder Liegeplätzen in Baden-Württemberg dem Passagier- und Güterschiffverkehr Landstromanlagen als hafenseitiges Infrastrukturangebot zur Verfügung stehen;*

Für die Passagierschiffahrt stehen in den Binnenhäfen Landstromanlagen für Fahrgastschiffe oder Fahrgastkabinenschiffe (Flusskreuzfahrtschiffe) in Mannheim und Karlsruhe zur Verfügung. Die Personenschiffahrt nutzt an den Anlegestellen der Hafengesellschaft Mannheim (HGM) ausschließlich Landstrom. Dort gilt ein Anschlusszwang bei Liegezeiten von mehr als 60 Minuten. In Wertheim stehen an den Liegeplätzen für Passagierschiffe zwei Landstromanlagen zur Verfügung, die von der Tourismus Region Wertheim GmbH betrieben werden.

Beim Hafen Heilbronn ist nach einem fünfjährigen Probebetrieb mit einer neuen Anlegestelle für Kabinenkreuzfahrtschiffe langfristig ein Landstromanschluss geplant.

Über die Ausstattung der Liegeplätze mit Landstrom, die sich außerhalb von Häfen befinden und beispielsweise von Reedereien oder Kommunen betrieben werden, liegen keine Informationen vor.

Für die Güterschiffahrt wird Landstrom hafenseitig in den Häfen Karlsruhe, Kehl, Rheinfeldern und Weil am Rhein zur Verfügung gestellt. Überwiegend handelt es sich bei der Landstromversorgung von Güterschiffen in den Binnenhäfen nicht um Landstromanlagen, die als öffentliche Anschlüsse von der Hafenverwaltung angeboten werden. Stattdessen wird Landstrom den Binnenschiffen von am Hafen ansässigen Unternehmen bzw. Anliegern zur Verfügung gestellt (so beispielsweise auch in den Häfen Stuttgart und Plochingen).

Im Hafen Mannheim wurden die hafenseitigen Anschlüsse 2022 zurückgebaut, da die Leistung der Landstromtankstellen für die heutige Güterschiffahrt nicht mehr ausreichend war. Dort stellen ebenfalls Firmen wie beispielsweise Contargo (Containerterminal) eigene Anschlüsse für ihre Schiffe beim Laden und Löschen der Ladung zur Verfügung.

Die Möglichkeit der landseitigen Stromversorgung von Binnenschiffen ist somit in rund 80 % der Häfen in Baden-Württemberg vorhanden. Weitere Kenntnisse über Landstromanlagen für den Passagier- und Güterschiffverkehr an Umschlag- oder Liegeplätzen in Baden-Württemberg außerhalb der o. g. Häfen liegen dem Verkehrsministerium nicht vor.

Am Bodensee verfügen die Häfen der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB), aber auch die der Verbandspartner SBS AG Romanshorn und VLB Bregenz, an allen Liegeplätzen über eine Landstromversorgung, die von allen Fahrgastschiffahrtsunternehmen während der Liegezeiten in den Häfen genutzt werden können. Gleiches gilt für die Autofähre Friedrichshafen–Romanshorn, die während der Liegezeiten ebenfalls auf Landstrom umgeschaltet werden kann.

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im Einzelnen sind dies in Baden-Württemberg:

Hafen Konstanz	10 Liegeplätze
Werft Konstanz	4 Liegeplätze
Hafen Meersburg	2 Liegeplätze
Hafen Uhldingen	3 Liegeplätze
Hafen Friedrichshafen	9 Liegeplätze
Werft Friedrichshafen	2 Liegeplätze
Hafen Radolfzell	2 Liegeplätze
Hafen Ludwigshafen	1 Liegeplatz

An den Landestellen der Kursschiffahrt sind nur an einzelnen Orten Landanschlussmöglichkeiten vorhanden, z. B. an der Insel Mainau, in Überlingen Stadt und Überlingen Hafen West oder auf der Insel Reichenau. Die anderen Landestellen entlang der Ufer werden nur im Rahmen des Kursschiffverkehrs oder zu Charterfahrten angefahren, längere Liegezeiten finden nicht statt.

*2. in welchem Umfang (Gesamtstrommenge inkl. Angabe des Anteils aus Erzeugung mit erneuerbaren Energien) vorhandene Landstromanlagen in Baden-Württemberg im Zeitraum 2021 und 2022 genutzt wurden;*

Zur bezogenen Gesamtstrommenge liegen dem Verkehrsministerium keine Zahlen vor, da es keine Daten über alle im Land vorhandenen Landstromanlagen und deren Verbrauch gibt. Das Gros der über Landstromanlagen bezogenen Strommenge wird für die Versorgung von Flusskreuzfahrtschiffen verwendet. Für Kreuzfahrtschiffe werden Landstromanlagen an den Anlegestellen, meist außerhalb von Häfen, entweder von Kommunen oder von Reedereien/Flusskreuzfahrtanbietern selbst betrieben. Eine Rechtsgrundlage für die Erhebung besteht nicht.

Exemplarisch wird der Stromverbrauch der Landstromanschlüsse für Passagierschiffe an fünf Anschlussstellen der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH angeführt:

2021	45 000 kWh
2022	385 000 kWh

Der Verbrauch vor der Coronapandemie lag bei 430 000 kWh im Jahr 2018. Die Hafengesellschaft Mannheim nutzt seit 2016 ausschließlich „grünen Strom“.

Die Anzahl der im Jahr 2021 durchgeführten Flusskreuzfahrten lag pandemiebedingt noch ca. bei der Hälfte des Vor-Corona-Niveaus, somit ist 2021 kein aussagekräftiges Jahr hinsichtlich der Nutzung von Landstrom durch Passagierschiffe.

Im Bereich der Güterschiffahrt beschränkt sich die Stromaufnahme während der in der Regel kurzen Liegezeit auf den Strombedarf weniger Personen (z. B. Klimaanlage, Fernseher, Kombüse etc.).

Als Beispiel werden Zahlen der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH angeführt:

Verbrauch Handelsschiffe an zwei Anschlussstellen:

2021	1 300 kWh
------	-----------

Im Hafengebiet Kehl wird der Stromverbrauch der Landstromanlagen für Güterschiffe nicht separat erfasst, da die Kosten für die notwendige Infrastruktur in Relation zum Nutzen nicht wirtschaftlich vertretbar sind, unter anderem da die Nutzung der Landstromanlagen im Hafengebiet Kehl kostenlos ist. Insofern liegen hier keine Daten vor.

Die Hafenverwaltung Kehl bezieht elektrische Energie aus 100 % erneuerbaren Energien von einem örtlichen Energieversorger.

Über die Verbrauchszahlen der unter Ziffer 1 erwähnten firmenseitig angebotenen Landstromanschlüsse für Güterschiffe kann das Verkehrsministerium keine Angaben machen.

*3. in welchem Umfang Fördermittel der zwischen Bund und Länder abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung „Errichtung von Landstromanlagen“ vom 3. November 2020 zur Förderung von Landstromanlagen im Zeitraum 2021 und 2022 beantragt und abgerufen wurden und welche Projekte gefördert wurden;*

Das Verkehrsministerium hat auf Grundlage der zwischen dem Bund und den Ländern abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung „Errichtung von Landstromanlagen“ vom 3. November 2020 ein mit Bundesmitteln kofinanziertes Förderprogramm „über die Gewährung von Zuwendungen zur Verbesserung der Versorgung von Binnenschiffen mit Landstrom in Baden-Württemberg“ aufgelegt und durch eine am 28. Mai 2021 in Kraft getretene Förderrichtlinie umgesetzt, die eine Förderquote von maximal 75 % der förderfähigen Kosten festlegt.

Diese ist zum Jahresende 2022 ausgelaufen und wird aktuell verlängert.

Während das vom Bund initiierte Programm ursprünglich nur die landseitige Stromversorgung von im Hafen liegenden Dieselschiffen (mit Strom für Bordlicht, Küche, Klimaanlage, TV usw.) zur Vermeidung des Betriebs von Diesel-Stromgeneratoren im Blick hatte, konnte auf Initiative des Verkehrsministeriums die Förderrichtlinie in Abstimmung mit dem Bund auf die Ladestrominfrastruktur für gewerbliche batterieelektrische Schiffe erweitert werden.

Bislang wurde die Förderung an die Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH für die Ladeinfrastruktur in Unteruhldingen für die batterieelektrische Personenfähre „MS Insel Mainau“ über rd. 79 000 € im Jahr 2022 bewilligt und ausbezahlt. Die Anlage wurde im Juli 2022 in Betrieb genommen.

Des Weiteren liegen aktuell zwei Förderanträge für Landstromförderung beim Verkehrsministerium vor und befinden sich im Prüfprozess.

*4. ob die Richtlinie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech II) vom 25. November 2022 zeitnah in Baden-Württemberg Anwendung findet;*

Das BMDV verlängert mit der neu aufgelegten Richtlinie die unterstützenden Maßnahmen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen II“ (BordstromTech II).

Mit dieser Maßnahme wird die bereits bestehende Förderung von *festinstallierten* Landstromanlagen durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (durch welches das Förderprogramm des Landes kofinanziert wird) um *mobile* Einheiten ergänzt und die Lücke bei der Umrüstung bordeigener Anlagen vor allem bei älteren Schiffen geschlossen. Es handelt sich um eine Bundesförderung, die bundesweit Anwendung findet. Eine Antragstellung ist durch die Fördernehmer direkt bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen möglich, daher ist eine spezielle Anwendung für Baden-Württemberg nicht erforderlich.

5. *welche Treibstoffe und Antriebstechniken in der Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg Verwendung finden und in welcher Gewichtung;*

Die Binnenschifffahrt findet nahezu vollständig unter Verwendung von Diesel als Energieträger statt. Eine geringfügige Zahl an Güterschiffen fährt mit LNG. Schiffsneubauten setzen vermehrt auf einen elektrischen Antriebsstrang, der mit Dieselgeneratoren betrieben wird, aber künftig vergleichsweise leicht auf alternative Energieträger umgerüstet werden kann. Das Land führt hierzu keine Statistik und kann auch keine Erhebungen durchführen. Die große Mehrheit der Binnengüterschiffe fährt unter ausländischer (insb. niederländischer) Flagge.

6. *welche verbindlichen Beimischquoten für synthetische Kraftstoffe (ReFuels) in der Binnenschifffahrt in Europa vorgesehen sind;*

Die „Fuel EU Maritime“-Verordnung befindet sich derzeit noch im legislativen Verfahren. Diese sieht eine schrittweise Absenkung der Treibhausgasintensität der durchschnittlich an Bord von Schiffen verbrauchten Energie gegenüber dem Jahr 2020 vor. Fixe Beimischquoten sind derzeit allerdings nicht vorgesehen.

7. *welche Häfen in Baden-Württemberg in der Lage sind, LNG, Methanol, Ammoniak oder Wasserstoff vorzuhalten;*

Bislang wird nur im Hafen Mannheim LNG vorgehalten.

8. *ob Fördermittel aufgrund der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 24. Juni 2021 in Baden-Württemberg beantragt und abgerufen wurden;*

Die Förderrichtlinie begünstigt ausschließlich privatrechtliche Unternehmen. Das Land kann keine Aussagen zum Fördermittelabruf von Bundesfördermitteln durch private Dritte treffen.

9. *welche weiteren Anstrengungen zur Antriebswende in der Binnenschifffahrt sie bisher unternommen hat.*

Im Rahmen von Markterkundungen, Fachvorträgen und Vernetzungsaktivitäten wird die Entwicklung alternativer Schiffsantriebe fortlaufend begleitet und die Vernetzung der relevanten Akteure unterstützt, zuletzt etwa auch im Rahmen der Länderkonferenz Rhein in Mannheim. Mit der „reFuels-Roadmap Baden-Württemberg“ wird perspektivisch auf den Einsatz alternativer Kraftstoffe in Schiffen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren abgezielt.

Ferner ist die Erreichung eines klimaneutralen Bodensees ein wichtiges Ziel der Landesregierung. Die Dekarbonisierung der Bodenseeschifffahrt soll dazu beitragen, den größten Trinkwasserspeicher Europas zu schützen, ein fragiles Ökosystem mit zugleich großem Erholungswert zu erhalten und als Leuchtturmprojekt mit einem starken Signal an die Industrie und einer Vorbildfunktion für zahllose weitere Gewässer den Transformationsprozess zum gelebten Klimaschutz beschleunigen.

Das Land hat – kofinanziert mit Bundesmitteln – die Ladestrominfrastruktur für die erste batterieelektrische Personenfähre „MS Insel Mainau“ gefördert und erarbeitet derzeit einen Förderaufruf zur Dekarbonisierung der gewerblichen Bodenseeschifffahrt.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor