

Antrag

**des Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und
des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Maßnahmen der Landesregierung zur Defossilisierung der Binnenschifffahrt

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sich das hafenseitige Ladeinfrastrukturangebot der Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart für hybrid- und vollelektrisch betriebene Schiffe seit 2021 entwickelt hat und welche konkreten Planungen es für die Zukunft gibt;
2. wie sich die Versorgung mit Landstrom während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart in den Jahren 2021 bis 2024 entwickelt hat und ob es konkrete Planungen für die Zukunft gibt;
3. wie sich das hafenseitige Infrastrukturangebot der Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart in Bezug auf die Bevorratung alternativer, nicht-fossiler Antriebsstoffe wie HVO, Wasserstoff und Methanol entwickelt hat und welche konkreten Planungen es für die Zukunft gibt;
4. ob die Häfen in Baden-Württemberg eine Gefährdungsbeurteilung bei der Bevorratung von Wasserstoff benötigen;
5. welche Maßnahmen sie in den Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart unternommen hat, um die verkehrliche Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr zu erweitern und zu stärken (z. B. Neuzuschnitt von Flächen zur Erweiterung von Umschlagmöglichkeiten, Anbindung an das Straßennetz, Ertüchtigung von Gleisanlagen, etc.);
6. wie sich Fahren und Fahrgastschifffahrt auf dem Bodensee in Bezug auf Klimafreundlichkeit entwickelt haben und welche Pläne es für weitere Transformationen Richtung Klimafreundlichkeit in der Zukunft gibt;

7. welche weiteren Maßnahmen zur Defossilisierung des Bodensees vorgesehen sind, während Baden-Württemberg den Vorsitz der Internationalen Bodensee-Konferenz innehat;
 8. ob sie die in Punkt 1 des Internationalen Bodensee-Konferenz-Positionspapiers „Klimaneutrale Bodenseeschifffahrt voranbringen“ vom 28. Juni 2024 genannten vertieften wissenschaftlichen Betrachtungen zu konkreten Maßnahmen sowie deren Kosten und Wirksamkeit für das Ziel der Klimaneutralität und Umsetzbarkeit darlegen kann;
 9. welche Möglichkeiten sie sieht, sich auf Bundesebene oder im Bundesrat dafür einzusetzen, dass auch elektrischer Strom für den Antrieb hybrid- und vollelektrisch betriebener Binnenschiffe steuerlich begünstigt oder vollständig von der Stromsteuer befreit wird;
 10. wie sie die Auswirkungen der derzeitigen steuerlichen Ungleichbehandlung von Diesel und Strom auf die Investitionsbereitschaft in Binnenschiffe mit hybrid- und vollelektrischem Antrieb einschätzt;
- II. sich auf allen politischen Ebenen, insbesondere gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat, nachdrücklich dafür einzusetzen, dass der zum Antrieb von hybrid- und vollelektrisch betriebenen Binnenschiffen eingesetzte Strom – analog zur geltenden Steuerbefreiung für Dieselmotoren nach § 2 Absatz 3 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes – ebenfalls von der Stromsteuer befreit wird.

3.7.2025

Marwein, Gericke, Achterberg, Braun,
Hentschel, Joukov, Katzenstein, Nüssle GRÜNE
Dörflinger, Bückner, Hartmann-Müller, von Loga,
Dr. Pfau-Weller, Schuler CDU

Begründung

Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, bereits 2040 Nettotreibhausgasneutralität zu erreichen und bis 2030 nicht nur 55 Prozent, sondern mindestens 65 Prozent Treibhausgasemissionen weniger zu erzeugen.

Das Binnenschiff ist unter Effizienzgesichtspunkten das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Ziel des Antrags ist die Abfrage, welche Bestrebungen die Landesregierung seit 2021 unternommen hat, um die Defossilisierung der Binnenschifffahrt auf dem Rhein, dem Neckar und dem Bodensee zu unterstützen.

Kürzlich ist bekannt geworden, dass das Projekt der Bodensee Schiffsbetriebe GmbH, die Fähre Tábor von Meersburg nach Konstanz zu elektrifizieren, von den Stadtwerken Konstanz abgesagt wurde. Die Betriebskosten wurden vom Aufsichtsrat der Stadtwerke Konstanz als zu hoch eingestuft, wobei ausschlaggebend war, dass der Diesel für die fossil angetriebenen Fähren steuerbefreit ist, der Strom zum Betrieb der elektrischen Fähre hingegen nicht.

Im Sinne des Klimaschutzes sollen die Wettbewerbsbedingungen zwischen fossilen und emissionsarmen bzw. -freien Antrieben angeglichen und der Umstieg auf klimafreundliche Technologien in der Binnenschifffahrt, insbesondere auf dem Bodensee, aktiv gefördert werden.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 26. August 2025 Nr. VM5-0141.5-33/67/3 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,*

I. zu berichten,

1. wie sich das hafenseitige Ladeinfrastrukturangebot der Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart für hybrid- und vollelektrisch betriebene Schiffe seit 2021 entwickelt hat und welche konkreten Planungen es für die Zukunft gibt;

Zu 1.:

In den Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart gibt es aufgrund derzeit fehlender Bedarfe keine Ladeinfrastrukturangebote für hybrid- oder vollelektrische Schiffe. Alle Häfen signalisieren aber bei entstehender Nachfrage entsprechend zu reagieren.

In der gewerblichen Schifffahrt sind aktuell überwiegend Fahrzeuge mit Dieselantrieb im Einsatz. Binnenschiffe haben eine Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten, sodass die Umstellung der Schiffsflootten grundsätzlich länger dauert als bei anderen Fahrzeugarten. Insbesondere der regelmäßig erforderliche Einsatz in stark strömendem Gewässer lässt einen Einsatz von vollelektrisch betriebenen Schiffen noch nicht zu. Dies gilt beispielsweise auch für die Arbeitsschiffe der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim mbH (HGM). Seit November 2022 verfügt die HGM über ein dieselelektrisch betriebenes Arbeitsschiff. Seit seiner Zulassung im Januar 2025 fährt der Koppelverband „Mannheim I+II“ der Rhenus-Gruppe das Containerterminal in Mannheim an. Der Verband ist mit einem Elektromotor konzipiert, an den sich flexibel verschiedene Antriebsarten anschließen lassen. Derzeit fährt der Verband mit LNG. Die Schiffe können z. B. auch Wasserstoffcontainer von Air Liquide (s. Frage 3) aufnehmen.

2. wie sich die Versorgung mit Landstrom während der Liegezeiten der Schiffe in den Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart in den Jahren 2021 bis 2024 entwickelt hat und ob es konkrete Planungen für die Zukunft gibt;

Zu 2.:

Im Mannheimer Hafen werden seit 2013 Fahrgastschiffe an der Liegestelle Rhein-km 424,753 bis Rhein-km 425,060 über drei sog. Energieterminals mit Landstrom versorgt. Die Schiffe nutzen den Strom für ihren Eigenverbrauch an Bord. In der Vergangenheit gab es darüber hinaus insgesamt sechs Stromtankstellen für die gewerbliche Schifffahrt im Handelshafen. Mangels Nachfrage wurden diese bis auf eine inzwischen zurückgebaut, um unverhältnismäßige Wartungs- und Unterhaltungskosten zu vermeiden. Die mangelnde Nachfrage hat verschiedene Ursachen, wie kürzere Liegezeiten im Hafen aus wirtschaftlichen Gründen und Rangierhindernisse (kein Anschluss möglich während des Lade- und Löschvorgangs). Derzeit sind daher keine weiteren Terminals für Landstrom seitens der HGM geplant.

Im Hafen Karlsruhe gibt es an den beiden für die allgemeine Binnenschifffahrt vorhandenen Liegeplätzen schon seit rund 15 Jahren Landstrom. Weitere Landstromanschlüsse sind nicht geplant.

Im Hafen Kehl gibt es 13 hafeneigene Landstromanlagen, weitere sind aktuell nicht in Planung. Sollte das Schiffsaufgebot und damit die Nachfrage zunehmen, gibt es von Hafenseite die Möglichkeit weitere Landstromanlagen zu errichten. Darüber hinaus verfügen die Badischen Stahlwerke GmbH über weitere zwölf Landstromanlagen.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im Hafen Heilbronn gibt es aktuell keinen Bedarf und keine konkreten Planungen für Landstrom für die Binnenschifffahrt.

Im Hafen Plochingen gibt es keinen Landstromanschluss. Die Güterschiffe werden bei Bedarf direkt von den Hafenunternehmen mit Strom versorgt. Sollte es Bedarf geben, wird entsprechend reagiert werden. In Plochingen gibt es zudem keine Personenschifffahrt.

Der Hafen Weil am Rhein bietet Strom für anliegende Binnenschiffe an, dieser wird aber selten genutzt, die Schiffer betreiben ihre Bordnetze mit eigenen Aggregaten.

Im Hafen Stuttgart gibt es bislang keine flächendeckende Landstromversorgung. Grund dafür ist eine komplizierte stromtechnische Voraussetzung. Da das gesamte Hafengebiet mit Niederspannung ausgelegt ist und die einzelnen Betriebsgebiete eigene Transformatoren besitzen und betreiben, ist bislang noch keine flächendeckende Landstromversorgung umsetzbar gewesen. Gleichwohl haben die Mehrzahl der Hafenanlieger seit vielen Jahren unmittelbar Landstrom an regelmäßig genutzte Liegeplätze verlegt.

3. wie sich das hafenseitige Infrastrukturangebot der Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart in Bezug auf die Bevorratung alternativer, nicht-fossiler Antriebsstoffe wie HVO, Wasserstoff und Methanol entwickelt hat und welche konkreten Planungen es für die Zukunft gibt;

Zu 3.:

Im Hafen Mannheim wurde im Jahr 2023 auf Betreiben der HGM im Rheinauhafen eine LNG-Tankstelle für LKW und Schiffe eröffnet. Die mobile Betankung von LNG-betriebenen Schiffen fand erstmals im Jahr 2013 im Handelshafen statt.

Die HGM hält des Weiteren Flächen für die Produktion, Versorgung und Lagerung von (grünem) Wasserstoff vor und beteiligt sich an der regionalen Wasserstoffstrategie. In Bezug auf eine hafenseitige Versorgung steht die HGM in ständigem Kontakt zu ihren Kunden, um bei entsprechendem Bedarf ggf. erforderliche Infrastruktur zu ermöglichen.

Im Übrigen betreibt die Firma Air Liquide in Mannheim auf der Friesenheimer Insel ein Wasserstoff-Verteilzentrum zur Belieferung von Wasserstofftankstellen in der Metropolregion Rhein-Neckar. Von dort ist beispielsweise auch die Belieferung von Unternehmen im Hafen durch sog. Tanktainer möglich. Eine zusätzliche Bevorratung durch den Hafen ist vor diesem Hintergrund aktuell nicht angezeigt.

Im Hafen Karlsruhe gibt es kein hafenseitiges Infrastrukturangebot in Bezug auf die Bevorratung alternativer, nicht-fossiler Antriebsstoffe wie HVO, Wasserstoff und Methanol. Es gibt auch keine konkreten Planungen für die Zukunft. Eventuell wird sich dies ändern, sollte Karlsruhe an die geplante Wasserstoff-Pipeline angeschlossen werden, was aber wohl nicht vor dem Jahr 2030 der Fall sein wird.

Im Hafen Kehl gibt es für Schiffe kein entsprechendes Infrastrukturangebot. Der Hafen Kehl plant an Land in ca. drei Jahren selbst Wasserstoff zu produzieren. Für die hafeneigenen Fahrzeuge gibt es an Land HVO-Tankstellen. Die Infrastruktur lässt sich um Anlagen für Binnenschiffe erweitern. Dazu gibt es noch keine konkreten Planungen.

Die Stadt Heilbronn wird an die geplante Süddeutsche Erdgasleitung (SEL) angeschlossen, die auch Wasserstoff transportieren soll. Ein Mieter im Hafen Heilbronn hat eine kleine Lagerung von HVO100, welche aber nicht weiter ausgebaut werden soll. Darüber hinaus stehen zurzeit keine weitgehenden Planungen an.

Im Hafen Plochingen gibt es regelmäßige Gespräche zwischen Hafen und einem Hafenansiedler, insbesondere in Bezug auf HVO, eSAF (synthetisches Kerosin) und Methanol. Hier könnte es zu einer Geschäftsbeziehung/Kooperation mit einem international agierenden Produzenten dieser Produkte kommen.

Im Hafen Weil am Rhein gibt es keine Bunkermöglichkeit für Treibstoffe der Binnenschifffahrt.

Im April 2025 war der Spatenstich für einen von den Stadtwerken Stuttgart betriebenen Elektrolyseur, der an die Neckartal-Wasserstoffpipeline angeschlossen wird. Der Hafen Stuttgart geht davon aus, dass der Elektrolyseur Ende 2026 in Betrieb gehen kann. Eine Übergabestelle für Brennstoffzellenfahrzeuge (LKW, Lokomotiven, Schiffe) ist ebenfalls geplant.

In Bezug auf die konkrete Bevorratung alternativer, nicht-fossiler Antriebsstoffe wie HVO, Wasserstoff und Methanol ist zudem insgesamt zwischen den Häfen und den Betreibern der entsprechenden Lager zu unterscheiden. Allgemein sind die Betreiber der Tanklager Mieter der Häfen. Die Häfen stellen verkehrliche Infrastruktur wie Erschließungsstraßen, hafeneigene Schienen und Wasserwege und evtl. Gebäude zur Verfügung. Bei der Bevorratung ist weiter zwischen der normalen Lagerung der Kraftstoffe vor deren Weitertransport zum Endkunden und der sogenannten strategischen Bevorratung gemäß Erdölbevorratungsgesetz zu unterscheiden. Das Erdölbevorratungsgesetz des Bundes beinhaltet bislang keine alternativen Kraftstoffe.

4. ob die Häfen in Baden-Württemberg eine Gefährdungsbeurteilung bei der Bevorratung von Wasserstoff benötigen;

Zu 4.:

Sofern als Treibstoff Wasserstoff oder Methanol in größeren Mengen vorhanden sind, z. B. als Vorrat, können die Anlagen in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung fallen. Die Mengenschwelle für Wasserstoff beträgt 5 000 kg, die für Methanol 500 000 kg. Die Mengenschwellen kämen zur Anwendung, wenn dies jeweils die einzigen gefährlichen Stoffe wären, anderenfalls ist der Anwendungsbereich aufgrund der Quotientenregelung in Anhang I der 12. BImSchV zu bestimmen, hierbei können dann auch kleinere Lagermengen relevant werden. Der reine Umschlag ohne Lagerung fällt nicht in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung.

Würde eine solche Lagerung von Wasserstoff oder Methanol in den Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung fallen, hätte der Betreiber unter anderem ein Konzept zur Verhinderung von Störfällen zu erstellen und umzusetzen. Die Anlagen haben dem Stand der Sicherheitstechnik zu entsprechen und es sind Maßnahmen zur Begrenzung von Störfall-Auswirkungen zu treffen.

Außerdem sind bei der Politik der Flächennutzung Abstandsgebote zwischen Anlagen im Anwendungsbereich der Störfall-Verordnung und Schutzobjekten, wie z. B. überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten oder öffentlichen Gebäuden zu berücksichtigen.

Unterhalb des Anwendungsbereiches der Störfall-Verordnung wird die Betriebssicherheit im Wesentlichen durch die Betriebssicherheitsverordnung sichergestellt. Derzeit existiert noch ein in § 18 Betriebssicherheitsverordnung implementierter Erlaubnisvorbehalt für bestimmte Anlagen. Hierzu gehören unter anderem auch Gasfüllanlagen, Lageranlagen für entzündbare Flüssigkeiten, Füllstellen für den Umschlag von entzündbaren Flüssigkeiten und Tankstellen, auch solche, die der Betankung von Wasserfahrzeugen dienen.

Die Erforderlichkeit zur Erstellung von Gefährdungsbeurteilungen ergibt sich aus dem Arbeitsschutzgesetz und dem Gesetz über überwachungsbedürftige Anlagen sowie aus entsprechend nachgeordneten Verordnungen, wie der Betriebssicherheits- und der Gefahrstoffverordnung. Diese Verpflichtungen gelten für sämtliche Tätigkeiten und sämtliche Arbeitsplätze, an denen Arbeitnehmer arbeiten oder eine schützende Wirkung Dritter vor potentiellen Gefährdungen erforderlich ist. Bei Lageranlagen für entzündbare Gase und Flüssigkeiten, wie beispielsweise Wasserstoff und Methanol, sind unterhalb des Anwendungsbereiches der Störfall-Verordnung keine speziellen Gefährdungsbeurteilungen vorgesehen. Der sichere Betrieb dieser Lageranlagen wird neben den Inverkehrbringungsvorschriften (Produktsicherheitsgesetz und dessen Verordnungen) in erster Linie durch das staat-

liche Recht (Arbeitsschutzgesetz, Betriebssicherheitsverordnung, Gefahrstoffverordnung, etc.) sowie das technischen Regelwerk (TRBSen und TRGSen mit Vermutungswirkung) und das DGUV Vorschriften- und Regelwerk gewährleistet. Hierbei spielen die Pflicht zur Erstellung von Explosionsschutzdokumenten bei Gefährdungen durch gefährliche explosionsfähige Gemische gemäß Gefahrstoffverordnung und Prüfverpflichtungen für Arbeitsmittel und überwachungsbedürftige Anlagen mit Explosionsgefährdungen gemäß Betriebssicherheitsverordnung eine zentrale Rolle.

5. *welche Maßnahmen sie in den Häfen Mannheim, Karlsruhe, Kehl, Heilbronn, Plochingen, Weil am Rhein und Stuttgart unternommen hat, um die verkehrliche Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr zu erweitern und zu stärken (z. B. Neuzuschnitt von Flächen zur Erweiterung von Umschlagmöglichkeiten, Anbindung an das Straßennetz, Ertüchtigung von Gleisanlagen, etc.);*

Zu 5.:

Allen Häfen in Baden-Württemberg steht die Möglichkeit frei, Förderanträge nach der Richtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs zu stellen. Förderfähig sind investive Maßnahmen (bis 300 000 Euro) die mittelbar oder unmittelbar dem Güterumschlag auf klimafreundlichen Transportmitteln wie Bahn und Binnenschiff dienen. Dies könnte z. B. die Erweiterung einer Lagerfläche für den Umschlag auf das Binnenschiff sein. Das Land hat bereits die DP World Intermodal GmbH mit einer Zuwendung in Höhe von 300 000 Euro gefördert. DP World betreibt in Mannheim ein trimodales Umschlagterminal. Mit der Förderung wird eine Fläche, die bisher nur provisorisch für den Containerumschlag hergerichtet ist, so ausgebaut, dass zukünftig auch beladene Container (statt nur Leercontainer) mit einem Gewicht von bis zu 30 t dort abgestellt bzw. zwischengelagert werden können. Ebenfalls hat die Neckarhafen Plochingen GmbH einen Zuwendungsbescheid in Höhe von 300 000 Euro erhalten. Der Zuwendungszweck ist hier die Sanierung einer Hafenbahnbrücke.

6. *wie sich Fahren und Fahrgastschiffahrt auf dem Bodensee in Bezug auf Klimafreundlichkeit entwickelt haben und welche Pläne es für weitere Transformationen Richtung Klimafreundlichkeit in der Zukunft gibt;*

Zu 6.:

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, die gesamte Bodenseeschiffahrt klimafreundlicher zu gestalten und sukzessive zu dekarbonisieren. Als erstes voll-elektrisches Fährschiff wurde die „MS Insel Mainau“ der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH (BSB) im Jahr 2022 in Betrieb genommen. Das Ministerium für Verkehr förderte hierbei die Errichtung der notwendigen Landstromanlage. Das Schiff verkehrt seitdem auf dem Überlinger See und wird von zwei Elektromotoren mit jeweils 75 kW Leistung angetrieben. Als Energiespeicher dienen Lithium-Polymer-Akkumulatoren mit 960 kWh. Während der Fahrt erfolgt die Stromerzeugung über Solarmodule, welche auf dem Deck der Fähre angebracht sind.

Fähren und Fahrgastschiffe haben insgesamt eine hohe Lebensdauer, sodass wirtschaftlich tragbaren Dekarbonisierungsmaßnahmen, welche in bestehenden Schiffen eingesetzt werden können, eine besondere Bedeutung zukommen. Um zu betrachten, wie die Transformation der Fährschiffe am besten gelingen kann, hat das Verkehrsministerium gemeinsam mit dem Kanton Thurgau eine Studie zur seequerenden Fährverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn in Auftrag gegeben. Das Gutachten soll aufzeigen, wie die Fährverbindung im Hinblick auf Antriebstechnologien, die Art der einzusetzenden Fahrzeuge, das Fahrplanangebot und die Hafeninfrastruktur zukünftig ausgestaltet werden kann. Die Ergebnisse der Studie sollen dabei möglichst auch eine Orientierung für die Transformation anderer Fährverbindungen auf dem Bodensee liefern.

7. welche weiteren Maßnahmen zur Defossilisierung des Bodensees vorgesehen sind, während Baden-Württemberg den Vorsitz der Internationalen Bodensee-Konferenz innehat;

Zu 7.:

Im Frühjahr 2025 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Folgestudie zur klimaneutralen Bodenseeschifffahrt in Auftrag gegeben. Dem Studienauftrag liegt ein von der Internationalen Schifffahrtskommission für den Bodensee verfasster Fragenkatalog zugrunde. Anhand des Gutachtes sollen die unterschiedlichen für die Bodenseeschifffahrt in Betracht kommenden alternativen Antriebsformen betrachtet, regulatorische Maßnahmen genauer untersucht und offene Fragen aus der „Bayerischen Machbarkeitsstudie“ beantwortet werden.

Um die Öffentlichkeit an dem Projekt der Klimaneutralen Bodenseeschifffahrt zu beteiligen und den Austausch mit den örtlichen Stakeholdern zu stärken, veranstaltet das Verkehrsministerium zudem die Eventreihe „Green Waves – Klimaneutrale Schifffahrt auf dem Bodensee“. Nachdem diese mit dem E-Mobility Experience Day am 30. Mai 2025 in Friedrichshafen ihren Auftakt gefunden hat, wird am 15. August 2025 das Folgeevent auf der Insel Mainau stattfinden. Seinen Abschluss findet die Veranstaltungsreihe auf der Bootsmesse Interboot am 27. September 2025 in Friedrichshafen.

Darüber hinaus fördert das Verkehrsministerium zwei Studien mit Fokus auf erneuerbare Kraftstoffe. Die erste befasst sich mit der Umstellung mehrerer Seetankstellen von Diesel auf HVO sowie der schrittweisen Erhöhung des Bioethanolanteils im Benzin, wissenschaftlich begleitet vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Dabei wird auch der Digitale Kraftstoffzwilling der Firma Bosch in der Praxis erprobt, der den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe digital und rechtssicher nachweisbar macht. Die zweite Studie analysiert, welche Schiffe künftig mit welchen alternativen Antriebstechnologien betrieben werden können, ermittelt den künftigen Kraftstoffbedarf der Bodenseeschifffahrt und beleuchtet Potenziale für die lokale Produktion von Wasserstoffderivaten sowie deren Anforderungen an zukünftige Logistik-, Transport- und Verteilinfrastrukturen.

8. ob sie die in Punkt 1 des Internationale Bodensee-Konferenz-Positionspapiers „Klimaneutrale Bodenseeschifffahrt voranbringen“ vom 28. Juni 2024 genannten vertieften wissenschaftlichen Betrachtungen zu konkreten Maßnahmen sowie deren Kosten und Wirksamkeit für das Ziel der Klimaneutralität und Umsetzbarkeit darlegen kann;

Zu 8.:

Eine Darlegung der wissenschaftlichen Betrachtungen zu konkreten Maßnahmen sowie deren Kosten und Wirksamkeit entsprechend Ziffer 1 des Positionspapiers der IBK, ist nach Abgabe des Schlussberichtes der Folgestudie zur klimaneutralen Bodenseeschifffahrt möglich. Die Ergebnisse der Studie werden Ende des Jahres 2025 erwartet.

9. welche Möglichkeiten sie sieht, sich auf Bundesebene oder im Bundesrat dafür einzusetzen, dass auch elektrischer Strom für den Antrieb hybrid- und vollelektrisch betriebener Binnenschiffe steuerlich begünstigt oder vollständig von der Stromsteuer befreit wird;

Zu 9.:

Um die Mobilitätswende auf dem Wasser weiter voran zu bringen, müssen auch auf EU- und Bundesebene die notwendigen Rahmenbedingungen für den Transformationsprozess geschaffen werden. Dies wurde zuletzt durch den Beschluss der Stadtwerke Konstanz vom 12. März 2025, das Projekt der Elektrifizierung des Fährschiffes „Tabor“ in der geplanten Form nicht umzusetzen, deutlich. Die Landesregierung bemüht sich daher stetig, die aktuellen Missstände und den dringenden Handlungsbedarf auf Bundesebene deutlich zu machen.

10. wie sie die Auswirkungen der derzeitigen steuerlichen Ungleichbehandlung von Diesel und Strom auf die Investitionsbereitschaft in Binnenschiffe mit hybrid- und vollelektrischem Antrieb einschätzt;

Zu 10.:

Die Einstellung des Projektes der Stadtwerke Konstanz, das Fährschiff Tabor zu elektrifizieren, zeigt, dass es weiterer Anreize bedarf, um die Investitionsbereitschaft der gewerblichen Schifffahrt hin zu einer Dekarbonisierung zu unterstützen. Dies macht es notwendig, das Thema auf EU- und Bundesebene stärker in den Fokus zu rücken und auch für strombetriebene Schiffe Erleichterungen zu schaffen. Gleichwohl besteht vielerorts der Wille und das Ziel, auf nachhaltige Antriebssalternativen umzusteigen. Auf das unter Ziffer 3 genannte Projekt klimaneutraler Bodensee mit den Seetankstellen wird verwiesen. Für die private Schifffahrt gibt es keine Steuererleichterung. Hier werden die geringfügigen Mehrkosten von HVO100 gegenüber fossilem Diesel durch die verbesserte Laufleistung der Motoren und die CO₂-Reduktion ausgeglichen.

II. sich auf allen politischen Ebenen, insbesondere gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat, nachdrücklich dafür einzusetzen, dass der zum Antrieb von hybrid- und vollelektrisch betriebenen Binnenschiffen eingesetzte Strom – analog zur geltenden Steuerbefreiung für Dieselmotorkraftstoff nach § 2 Absatz 3 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes ebenfalls von der Stromsteuer befreit wird.

Zu II.:

Um auch die Verbreitung elektrischer Antriebsformen in der gewerblichen Binnenschifffahrt voranzutreiben, ist dafür Sorge zu tragen, dass dadurch keine wirtschaftlichen Nachteile gegenüber anderen klimafreundlichen Antriebsformen entstehen. Hierzu ist eine Reform der aktuellen Energiesteuervorschriften erforderlich, wofür sich die Landesregierung gegenüber dem Bund einsetzt.

Hermann
Minister für Verkehr