

Antrag

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

Maßnahmen der Landesregierung zur Defossilisierung der Binnenschifffahrt

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 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;
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 mindesten 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.