



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen:

(bei Antwort bitte angeben)

Datum:

03. MRZ. 2025

nachrichtlich:
Staatsministerium

Antrag des Abgeordneten Friedrich Haag u.a. FDP/DVP

- **Elektrifizierung der beruflichen Schifffahrt in Baden-Württemberg**
- **Drucksache 17/8175, Schreiben vom 22.01.2025**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Projekte sie in den letzten fünf Jahren für die Elektrifizierung der beruflichen Schifffahrt (Schiffe sowie Ladeinfrastruktur) – ggf. in Zusammenarbeit mit der EU oder dem Bund – mit Angabe der jeweiligen Zuwendungshöhen sowie der jeweiligen Gesamtkosten gefördert hat;*

Zu 1.:

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 erstmals am 28.05.2021 in Kraft getretene und am 31. August 2023 erneut aufgelegte Förderrichtlinie umgesetzt. Darin wurde eine Förderquote von maximal 75% der förderfähigen Kosten festgelegt. 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 Euro bei Gesamtkosten von rd. 110.000 Euro im Jahr 2022 ausbezahlt. Die Anlage wurde im Juli 2022 in Betrieb genommen.

Des Weiteren wurde auf Antrag der Stadt Heidelberg der Neubau einer Landstromanlage an einer Anlegestelle am Neckarufer in der Altstadt zur Stromversorgung von zwei Liegeplätzen für Flusskreuzfahrtschiffe gefördert. Für das Ende 2023 fertiggestellte Projekt mit Gesamtkosten von rd. 675.000 Euro wurde eine Zuwendung in Höhe von rd. 501.000 Euro ausbezahlt.

- 2. ob es hierbei auch grenzüberschreitende Vorhaben gegeben hat und falls ja, in welchem Umfang sich diese Partner beteiligt haben;*

Zu 2.:

Durch das Verkehrsministerium wurden diesbezüglich keine grenzüberschreitenden Vorhaben gefördert.

- 3. welche weiteren Projekte der Elektrifizierung mit welchen Partnern sie aktuell umsetzt oder plant;*

Zu 3.:

Das Verkehrsministerium unterstützt das Landstromprojekt der Ship & Dock Service GmbH am Rhein im Hafengebiet von Kehl mit einer Zuwendung in Höhe von insgesamt rd. 770.000 Euro aus dem vom Bund kofinanzierten Förderprogramm Landstromanlagen. Für die Ausstattung von zwei Anlegestellen für bis zu vier Fahrgastkabinenschiffe mit



Landstromanschlüssen fallen Gesamtkosten von rd. 1.457.000 Euro an. Die Umsetzung des Vorhabens dauert noch an.

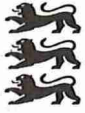
Zudem werden weitere Vorhaben rund die Klimaneutralität in der Schifffahrt geplant und umgesetzt, in der auch die Elektrifizierung der Schifffahrt eine Rolle spielt. Beispielsweise wird in Abstimmung mit der IBK eine Studie zur klimaneutralen Bodenseeschifffahrt beauftragt sowie eine Veranstaltungsreihe zum Thema klimaneutraler Antriebe geplant, im Rahmen derer die Elektromobilität einen Schwerpunkt darstellt.

4. *für welche Bereiche der Schifffahrt sie die Anwendung batterieelektrischer Antriebe eher als herausfordernd erachtet und deshalb in Brennstoffzellen, Wasserstoffdirektverbrennung oder synthetischen bzw. synthetisierten Kraftstoffen wie beispielsweise HVO 100 eine – auch vor dem Hintergrund der CO₂-Gesamtbilanz – wirtschaftlichere und sinnvollere Alternative sieht;*

Zu 4.:

Batterieelektrische Antriebe eignen sich momentan besonders für den Einsatz in der Freizeitschifffahrt. Zugleich schreitet die Entwicklung batterieelektrischer Antriebe auch für heute noch herausfordernde Anwendungsfälle schnell voran. Neben der maritimen Schifffahrt ist aktuell vor allem für Binnenschiffe, die regelmäßig lange Strecken zurücklegen, der Einsatz batterieelektrischer Antriebe herausfordernd. An das klassische Rheinschiff wird die Anforderung gestellt, auch flussaufwärts gegen die Strömung mit möglichst wenigen Zwischenhalten von den Niederlanden bis Basel zu fahren, wofür eine große Energiedichte benötigt wird. Brennstoffzellen, Wasserstoffdirektverbrennung oder synthetische bzw. synthetisierte Kraftstoffe stellen hier eine gute Alternative dar. Gleiches gilt für die sogenannten Blaulichtorganisationen wie die Wasserschutzpolizei, die Feuerwehr und den Rettungsdienst.

Der Einsatz von batterieelektrischen Antrieben ist zudem im Bestand der Berufsschifffahrt aktuell weniger wirtschaftlich. Dies gilt auch für den Einsatz von Methanol, da dieser kostenintensive Umbauten mit höherem Raumbedarf erfordert. Hier bieten synthetische Kraftstoffe und vor allem das bereits verfügbare HVO 100 eine kurzfristig realisierbare Alternative. Durch den Einsatz von HVO 100 können bis zu 90 Prozent der CO₂-Emissionen eingespart werden. In Zukunft gilt dies auch für strombasierte Kraftstoffe, wenn der Hochlauf gelingt.



Um einen verstärkten Einsatz von HVO 100 im gewerblichen Schiffsverkehr attraktiv zu machen bedarf es jedoch einer Regelung, die die Rückerstattung der Energiesteuer auf HVO100 unbürokratischer und verlässlicher macht und den Klimavorteil berücksichtigt. Nach § 27 Energiesteuergesetz (EnergieStG) sind derzeit Schiffsbetriebsstoffe für die gewerbliche Nutzung energiesteuerbefreit. Das gilt bereits für die Abgabe. HVO100 unterliegt jedoch wegen seiner Einordnung als erneuerbarer Kraftstoff dem Anwendungsbereich des EnergieStG: Pro getanktem Liter werden zunächst 47 ct Energiesteuer erhoben. Eine Rückerstattung ist gemäß EnergieStG auf Antrag möglich, aber nur, wenn das HVO100 den im Gesetz genannten Kennziffern der sogenannten kombinierten Nomenklatur zuzuordnen ist. Die Entscheidung über die Rückvergütung obliegt dem zuständigen Hauptzollamt.

5. *welche Projekte sie in den letzten fünf Jahren für alternative Antriebe im Bereich der beruflichen Schifffahrt (Schiffe sowie Anlagen zur Herstellung der Kraftstoffe/Be-tankung) – ggf. in Zusammenarbeit mit der EU oder dem Bund – mit Angabe der jeweiligen Zuwendungshöhen sowie der jeweiligen Gesamtkosten gefördert hat.*
6. *ob es hierbei auch grenzüberschreitende Vorhaben gegeben hat und falls ja, in welchem Umfang sich diese Partner beteiligt haben;*

Zu 5. und 6.:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Ziffern 5. und 6. gemeinsam beantwortet:

In den letzten fünf Jahren wurden keine Projekte zu alternativen Antrieben im Bereich der beruflichen Schifffahrt gefördert, insofern gab es auch keine grenzüberschreitenden Vorhaben.

7. *welche weiteren Projekte für alternative Antriebe mit welchen Partnern sie aktuell umsetzt oder plant.*

Zu 7.:

Gemeinsam mit dem Kanton Thurgau plant das Ministerium für Verkehr eine Studie zur seequerenden Fährverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn in Auftrag zu



geben. Im Rahmen dieser Studie soll unter anderem betrachtet werden, welche alternativen Antriebsformen für die Fähren in Betracht kommen.

Im Januar 2025 startete das Projekt „Forschungsunterstützte Maßnahmen zur Vorbereitung des treibhausgasneutralen Bodensees durch den Einsatz von reFuels“. Dieses wird durch das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) zusammen mit den drei baden-württembergischen Seetankstellen und der Robert Bosch GmbH koordiniert. Hauptziel ist die Umstellung der Seetankstellen Kressbronn, Konstanz und Wallhausen auf reFuels. Der angepasste Digitale Kraftstoff-Zwilling der Firma Bosch soll die Dokumentation und Kommunikation unterstützen, indem die CO₂-Einsparungen sichtbar werden. Eine umfangreiche Beratung der Bootseignerinnen und Bootseigner und Öffentlichkeitsarbeit mit allen Akteuren vor Ort sind geplant. Das Projekt wird mit 703.000 Euro gefördert.

Seit Januar 2025 wird eine Machbarkeitsstudie mit dem übergeordneten Ziel der Dekarbonisierung der Schifffahrt auf dem Bodensee gefördert. Im Fokus stehen die Antriebe von privaten Sportbooten. An ihnen sollen u.a. wirtschaftlich sinnvolle Lieferketten aufgezeigt werden, die auch im Bereich der erwerbsmäßig betriebenen Fahrgastschiffe gelten können. Das Projekt erhält 220.000 Euro Fördermittel.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann MdL