

WK, 10.02.2026

Heureka LAGO

Fragebogen zur Landtagswahl zum Thema Klimafreundliche Mobilität am Bodensee

Hintergrund:

Der Verein heurekaLAGO arbeitet seit Jahren an der Mobilitätswende am Bodensee hin zu sauberer und leiser Schifffahrt zum Schutz von Mensch und Natur. Der Bodensee ist Europas größter Trinkwasserspeicher und versorgt gut 4 Mil. Haushalte mit Wasser. Seine Rolle wird in Zeiten der Klimakrise immer wichtiger und somit auch sein Schutz!

Neben der Berufsschifffahrt belasten heute gut 25.000 Motorboote den Bodensee mit Lärm, Emissionen in Trinkwasser und die Luft sowie Wellenschlag.

Interessant für uns ist ihre Position zum Thema und wir erlauben uns, ihnen ein paar Fragen dazu zu stellen und würden ihre Antworten (bitte bis zum 24.02.2026) auch auf unserer Homepage, [www.https://www.heureka-lago.eu/](https://www.heureka-lago.eu/) veröffentlichen, wenn sie nichts dagegen haben.

Frage 1:

Baden Württemberg strebt an, bis 20240 klimaneutral zu werden, was auch den Verkehr auf dem Bodensee beinhaltet. Welche Maßnahmen werden sie verfolgen, dieses Ziel auch für die Schifffahrt auf dem Bodensee zu erreichen?

Klar ist: Am Bodensee können wir nur gemeinsam mit den anderen Anrainer-Staaten handeln. Im Rahmen der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK) wurde 2019 die E-Charta unterzeichnet, die sich für die Elektrifizierung aller Verkehrsmittel ausgesprochen hat. Auch wenn das Projekt E-Charta formal beendet ist, sehen wir uns der Zielsetzung einer emissionsfreien Mobilität sowohl auf dem Lande als auch auf dem Wasser verpflichtet. Bisher wird vor allem E-Methanol als attraktivste, emissionsfreie Antriebslösung benannt. Da in der dazugehörigen Studie allerdings Fragen offengeblieben sind, muss erst untersucht werden, welche Kosten sowohl für Infrastruktur und Transformation als auch für E-Methanol und HVO (Kraftstoffe auf pflanzlicher Basis) für die Bodenseeschifffahrt zu erwarten sind. Daraus müssen entsprechende Ziele abgeleitet werden.

Frage 2:

Die einzige Maßnahme mit hoher Sofortwirkung, Emissionen, Lärm und Wellen kostenlos zu reduzieren, ist langsames Fahren. Unterstützen sie eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit am Bodensee von 40 auf 15 km/h?

Aufgrund staatsvertraglicher Vereinbarung von 1973 können auf dem Bodensee nur einheitliche schifffahrtsrechtliche Regelungen erlassen werden. In allen drei

Anrainerstaaten gilt die gleiche Bodensee-Schiffahrtsordnung (BSO). Regulatorische Maßnahmen können daher nur im Einverständnis aller drei Staaten Niederschlag im Regelwerk der BSO finden. Deshalb ist eine Einigung mit den übrigen Anrainerstaaten unabdingbar. Wir sind hierfür offen für eine ergebnisoffene Diskussion über eine moderate Anpassung, sehen aber das Ziel von 15 km/h als neue Höchstgeschwindigkeit als unrealistisch an. Eine generelle Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 15 km/h läge zudem unter der aktuellen Reisegeschwindigkeit relevanter Teile des Fährverkehrs, was nicht zielführend für die Akzeptanz dieses schon jetzt vergleichsweise klimafreundlichen Verkehrsmittel ist.

Frage 3:

Analog zur Mobilität auf dem Lande ist die Zukunft der Mobilität auf dem Wasser, zumindest im Freizeitbereich, elektrisch.

- a) Welche Maßnahmen planen sie, die Ladeinfrastruktur am Bodensee zu entwickeln?
- b) Welche Anreize würden sie unterstützen, den Umstieg vom Verbrenner auf E-Antriebe zu forcieren?

Baden-Württemberg hatte 2025 innerhalb der IBK bereits dieses Jahr die Kümmerer-Funktion für das Ziel der klimaneutralen Schifffahrt auf dem Bodensee übernommen und diese Aufgabe auch im Rahmen des Vorsitzjahres wahrgenommen. Ein wichtiger nächster Schritt hierbei war die Beauftragung einer vertiefenden Studie zu den infrastrukturellen Voraussetzungen unter Federführung des Verkehrsministeriums.

Nach dem erfolgreichen Vorbild der elektrisch angetriebenen MS „Insel Mainau“ sind Elektroantriebe ein Schwerpunkt der Studie. Auch Einsatzpotenziale von synthetischen Kraftstoffen oder Wasserstoff und die Umrüstung der Bestandsflotte auf alternative Kraftstoffe sind Gegenstand dieser und weiterer beauftragter Studien.

Leider liegen die Ergebnisse der Studie und daraus abzuleitende Maßnahmen aktuell noch nicht vor, weshalb noch keine Prognose zur Umsetzung einzelner Maßnahmen abgegeben werden kann.

Entsprechend der aktuellen Regulatorik hat Baden-Württemberg die Landstromanlage für die „MS Insel Mainau“ gefördert und auch eine Förderung der Landstromanlage für die geplante Elektrifizierung des Fährschiffs „MS Tabor“ in Aussicht gestellt. Umso bedauerlicher ist es, dass das Projekt im März 2025 aus wirtschaftlichen Überlegungen in der geplanten Form von den Stadtwerken Konstanz gestoppt wurde.

Frage 4:

Wie stehen sie zum Vorschlag, nur noch Boote mit „sauberen“, also klimaneutralen Antrieben ab 2030 zuzulassen?

In den Amsterdamer Grachten werden seit 2025 nur noch emissionsfrei angetriebene Boote zugelassen. Für die bisher zugelassenen Boote gilt Bestandsschutz bis 2030.

Klimaneutrale Antriebe ab 2030 sind also möglich. Wir sollten von erfolgreichen „Best Practices“ lernen.

Frage 5:

Die gut 25.000 Motorboote (Vergnügungsboote) am Bodensee produzieren nicht nur Lärm, Wellen und CO₂, sondern spülen über ihr Abgassystem auch unverbrannte Treibstoffe (Diesel, Benzin) in das Trinkwasser. Dies laut Umweltinstitut Vorarlberg in einer Größenordnung von mind. 100 Tonnen (ca. 130.000 Liter) pro Saison. Ist ihnen das bekannt bzw. jetzt, wo sie es wissen, wie gehen sie mit der aus unserer Sicht größten Kontaminationsquelle des Bodensees um?

Im Jahr 1993 wurden für den Bodensee als weltweit erstes Gewässer spezifische Abgasvorschriften für Schiffsmotoren erlassen. Die in der Bodensee-Schifffahrts-Ordnung festgesetzten Abgasgrenzwerte waren strenger als die seinerzeit geltenden EU-Richtlinien. Für den Bodensee wurden damit als weltweit erstes Binnengewässer strengere Abgasvorschriften erlassen. Als Gewässer unter der Bewertung des Trinkwasserverordnung hat sich dies auch ausgezahlt. Weitere Verbesserungen sehen wir im Kontext der emissionsfreien Schifffahrt auch in den lokalen Emissionen. Diese müssen bei der Bewertung der eingesetzten Technologien auf dem Weg zur Klimaneutralität berücksichtigt werden.

Kommentiert [AR1]: Den Absatz verstehe ich nicht.

Frage 6:

Welche Chancen und Möglichkeiten sehen sie, die Schifffahrtbetriebe (BSB) auf einen CO₂-neutralen Betrieb umzurüsten?

Die Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB) ist eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Konstanz GmbH, die sich durch ein vielfältiges Engagement im Umweltschutz sowie bei alternativen Antrieben auf dem Weg zu einem CO₂-neutralen Betrieb auszeichnet. Die voll elektrische betriebene „MS Insel Mainau“ sei als beispielhaftes Projekt genannt.

Wie bei der Förderung der Landstromanlage für die „MS Insel Mainau“ wollen wir die BSB auch bei weiteren Projekten im Bereich der klimaneutralen Schifffahrt unterstützen.

Wenn die Fähren (und ggf. auch Linienschiffe) tagsüber und bei zudem hoher Fahrtendichte im Sommer zwischenladen, kann das zu einer Win-Win-Situation werden: PV-Strom wird dann verbraucht, wenn er in großen Mengen zur Verfügung steht. Da ließen sich die Verbrauchs- und Erzeugungskurve ideal synchronisieren.

Frage 7:

Elektrofähren für Autos und Personen verbreiten sich schnell. Würden sie sich für eine E-Fähre-Verbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn einsetzen?

Ja. Fähren in Norwegen und anderen Ländern zeigen, dass elektrischer Fährbetrieb technisch und organisatorisch möglich ist. In der gewerblichen Binnenschifffahrt gilt

allerdings momentan eine Mineralölsteuerbefreiung für Dieselmotoren und eine Befreiung von der CO₂-Bepreisung. Für strombetriebene Fähren gibt es derzeit keine vergleichbaren Entlastungen. Dies stellt in der gewerblichen Schifffahrt noch immer ein Hemmnis für die Umstellung auf alternative Antriebe dar, was zuletzt durch die Einstellung der Elektrifizierung des Fährschiffes „Tabor“ deutlich wurde. Hier müssen auch für strombetriebene Schiffe Erleichterungen geschaffen werden. Das Thema wollen wir daher auf EU- und Bundesebene stärker in den Fokus rücken.

Wir werden uns beim Bund 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.¹

Frage 8:

Inwieweit sehen sie den Bodensee als Entwicklungsfaktor im ÖPNV-Netz in der Region?

Entlang des Hochrheins nehmen wir den Schwung aus der Elektrifizierung der Hochrheinbahn mit und wollen den ÖPNV zwischen der Schweiz und Deutschland weiter stärken. Im Hegau und am Bodensee machen wir uns dafür stark, das Projekt BODANRAIL 2045 weiter voranzutreiben.

Der Linien- und Pendelverkehr auf dem Bodensee, inklusive der Schiffsfahrten zu unseren Nachbarn in die Schweiz und Österreich, soll endlich Teil des öffentlichen Nahverkehrs werden. Dieser soll mit einem einheitlichen Tarif wie dem Deutschlandticket, gegebenenfalls mit Aufpreis, nutzbar sein. Zudem soll die Taktung erhöht werden, damit der Schiffsverkehr, welcher mit klimafreundlichen Fahrzeugen vollzogen werden soll, noch besser und einfacher im Alltag nutzbar ist.

Herzlichen Dank im Voraus für ihre Antworten und Kommentare!

Selbstverständlich stehen wir gerne für weitere Gespräche, Fragen, Diskussionen etc. zur Verfügung.

heurekaLAGO e.V.

Thomas Stemmer

¹ Vgl.: https://www.landtag-bw.de/resource/blob/581730/488c4baf9776ef387fdc25d34d4c915/17_9067_D.pdf