

HeurekaLAGO e. V., Vorsitzender Thomas Stemmer
Margarethenstr. 43, 88045 Friedrichshafen
s.stemmer@streisal.de

Datum: 05.08.2026

Frau Ministerin
Nicole Razavi MdL
Herrn Ministerialdirektor
Dr. Christian Schneider
Ministerium für Verkehr
Dorotheenstr. 8

70173 Stuttgart

Ihre Geschäftszeichen: VM5-3836-1/3/1 vom 21. Juli 2026

Dekarbonisierung der Bodenseeschifffahrt
Konkret: Verschärfung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Bodensee

Sehr geehrte Frau Ministerin Razavi,

sehr geehrter Herr Ministerialdirektor Dr. Schneider,

besten Dank für ihre Antwort auf unser Schreiben vom 28.06. zum o.g. Thema.

Wenn ich kurz den aktuellen Rahmen für unsere Diskussion hin zur sauberen und schonenden Schifffahrt am Bodensee geben darf: Der Wasserstand des Bodensees ist auf einem nie dagewesenen Tiefstand, 21 cm unter dem historischen Minimum gestern! Viele Häfen sind nur noch eingeschränkt befahrbar, oft mit Algen zugewachsen. Dasselbe gilt für Strände, die dazu stinken (Langenargen, Fischbach ...). Viele Vergnügungsschiffer, vor allem Seglerinnen und Segler, mussten die Saison bereits abbrechen und ihre Schiffe auswassern. Auch der Tourismus leidet inzwischen enorm. Morgen findet eine Krisensitzung zum Thema Niedrigwasser auf Bundesebene statt. Wir haben eine Dürre seit 8 Monaten, um uns herum in Europa brennen die Wälder, etc.. Aktuelle Schlagzeile heute Morgen in der SZ: „Die Dürre in Bayern nimmt katastrophale Ausmaße an“. Das sollte nochmals deutlich machen, dass wir uns im Klimanotstand befinden, wie ihn Konstanz schon seit 2019 festgestellt hat. Entspannung ist nicht in Sicht, sondern eher eine weitere Verschärfung der Lage.

Vor diesem Hintergrund, sprich mit **dringendem** Handlungsbedarf diskutieren wir nun seit Jahren, welche konkreten Schritte notwendig sind, für den Pfad hin zur Emissionsfreiheit der Schifffahrt am Bodensee. Bis Ende 2025 waren wir im durchaus kontroversen Diskurs gut fortgeschritten, wohlbemerkt **aller** Stakeholder. Es gab diverse Veranstaltungen dazu, Diskussionen, eine Studie, Termine im Ministerium etc. Wie auch im IBK Geschäftsbericht nachzulesen ist (anbei), wurde dann im Konsens wirklich **aller** Beteiligten, die Folgestudie

zum Thema beim CML Fraunhofer in Hamburg beauftragt, einem unabhängigen und zum Thema höchst renommierten, wissenschaftlichen Institut. Dies auch mit dem Ziel, die Diskussion, die auch wir jetzt wieder miteinander führen, auf eine wissenschaftlich fundierte, sachliche und technologieoffene Ebene zu bringen. Das hilft allen Beteiligten sehr, weil auf einem ganz anderen Niveau sachlich und mit Fakten gearbeitet werden kann. In der CML Folgestudie finden sich Fakten und Einordnung zu Verbräuchen, Emissionen, Geschwindigkeitsreduzierung, der Elektrifizierung, E-Fuels, HVO100, etc. und hoffentlich auch ein Fahrplan hin zur Klimaneutralität. Das war die Vorgabe.

Da wir mit ihrem Ziel, „den Bodensee als Modellregion für klimafreundliche Schifffahrt und nachhaltige Mobilität zu entwickeln“ übereinstimmen, wundert es uns, wenn Sie nochmals eine „fundierte Machbarkeitsprüfung“ verlangen. Die wesentlichen Fakten sind auf dem Tisch und wir gehen davon aus, dass gerade die CML-Folgestudie wichtige Handlungsschritte aufzeigt. Wir dürfen keine Zeit mehr verlieren, für vieles ist es schon zu spät.

Insofern nochmals die Frage, wann Sie der IBK und allen „Stakeholdern“, die für die weitere Arbeit dringend erforderliche wissenschaftliche Arbeit des CML zur Verfügung stellen? Anmerken möchte ich, dass die Folgestudie mit öffentlichen Mitteln finanziert wurde und ich, als erfolgreicher Unternehmer, einen guten Beitrag dazu leiste. Davon leite ich einen Anspruch auf eine sinnvolle Verwendung der Mittel zum Nutzen aller ab.

Des Weiteren eine Frage, die sich aus ihrer Antwort ergibt: Welche konkreten Anreize für die Verbreitung umweltfreundlicher Antriebe am Bodensee werden sie bis wann schaffen? Und welche Rahmenbedingungen für deren Einsatz wollen Sie verbessern? In Ihrer Antwort hatten Sie beide Punkte angesprochen.

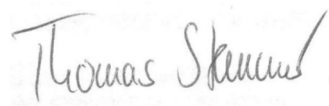
Abschließend die Frage, wie Sie darauf kommen, dass langsames, also sparsames Fahren, um Europas größten Trinkwasserspeicher und die Umwelt zu schonen, „Selbstzweck“ sei? An der Stelle nochmals der Hinweis auf die CML-Folgestudie, geben Sie sich und uns die Möglichkeit, auch diesen Punkt qualifiziert zu diskutieren.

Noch eine Schlussbemerkung: Richtig ist, dass möglichst „alle betroffenen Akteure mitzunehmen“ sind. Allerdings zweifeln wir, ob dies bei der Motorbootlobby gelingt, weil größtenteils andere Interessen überwiegen und die sachliche Diskussion gescheut wird.

Auch ist uns bewusst, dass es eine Abstimmung mit der IBK und der Internationalen Schifffahrtskommission braucht. Letztes Jahr hatte Baden-Württemberg den Vorsitz der IBK und versichert, im Sinne der Dekarbonisierung der Bodenseeschifffahrt tätig zu werden. Daran gilt es anzuknüpfen.

Wir bitten sie, die Fragen, im Rahmen ihrer Auskunftspflicht, zeitnah zu beantworten.

Danke Im Voraus und schöne Grüße



Thomas Stemmer