

# Erstes Elektroschiff am Bodensee vom Stapel gelassen

Auf Schweizer Seen sind immer mehr Elektroschiffe unterwegs. Die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee wartet derweil noch ab.

Stefan Borkert  
und Gregory Remez

In Friedrichshafen ist das erste vollelektrische Passagierschiff auf dem Bodensee eingewässert worden. Bis zur Schiffstaufe am 17. Juli trägt das Schiff noch den Namen MS Artemis. Ab Montag, 18. Juli, wird das Schiff dann von verschiedenen Häfen aus zu Begrüssungsfahrten für die Bevölkerung starten. Frank Weber, Geschäftsführer der Bodensee Schiffsbetriebe (BSB), ist erleichtert: «Nach nur neun Monaten Bauzeit ist das E-Schiff jetzt so gut wie fertig. Für uns ist das ein grosser Tag, denn heute sind wir unserer Zukunftsvision einer klimaneutralen Schifffahrt auf dem Bodensee einen wichtigen Schritt nähergekommen.» Christoph Witte, technischer Leiter und Mitglied der Geschäftsführung der BSB, ergänzt: «Für mich als Schiffsbauingenieur ist es mit der spannendsten Moment auf dem Weg zu unserem neuen Schiff.»

Der Stapellauf ist nach Plan verlaufen. Das E-Schiff wurde mit dem Heck voraus langsam ins

Wasser gelassen. Eine Stunde später schwamm es im Hafenecken. «Beim Einwassern sieht man das Schiff zum ersten Mal voll und ganz in seinem Element», sagt Witte. Nun fehlen nicht mehr viele Arbeiten, fast der gesamte Innenausbau ist fertiggestellt. Jetzt wird noch programmiert und die einzelnen Schiffssysteme in Betrieb genommen. «Danach stehen die Probefahrten an», erläutert Witte.

## Pendler sollen von E-Flotte profitieren

Das erste E-Schiff ist für die BSB ein Schritt in Richtung umweltfreundlicherer Flotte. Auch andere Schweizer Schifffahrtsgesellschaften sind gerade dabei, ihre Flotten umzustellen. Auf dem Greifensee etwa ist seit Anfang Mai das erste umgebaute Elektro-Kursschiff in der Deutschschweiz unterwegs. Rund 800 000 Franken liess sich die Schifffahrtsgesellschaft Greifensee (SGG) den Umbau der MS Heimat, die bereits seit 1933 auf dem Greifensee verkehrt, kosten. Den Strom für das E-MS Hei-

mat bezieht die SGG zu 100 Prozent aus Wasserkraft.

Die Schifffahrtsgesellschaft Luganersee (SNL) will bis 2035 gar all ihre 13 Schiffe mit Strom antreiben. Lugano macht mit dem Projekt venti35 den Anfang. Dort stach im vergangenen September mit der MNE Ceresio 1931 der erste E-Dampfer der

Schweiz in See. Andere Schweizer Seen sollen folgen. Die neu gegründete Gesellschaft Green Swiss Lakes soll dafür die Werbetrommel rühren. Nicht nur Touristen, sondern auch Pendler will die zukünftige E-Flotte der SNL über den Lago schippern.

Auch die BSB will ihre Schiffe bis 2035 auf umweltfreundliche

Antriebe umstellen. Der Bodensee soll eine Modellregion für eine klimaneutrale Zukunft der Fahrgastschifffahrt werden. Witte betont: «Wir wollen und müssen bei allen Schiffen vom Kohlenstoff der fossilen Brennstoffe wegkommen.» Beim Schiff sei der Ausstieg vom fossilen Antrieb schwieriger als bei-

spielsweise beim Auto. Daher würden sich die BSB derzeit bei einer Vielzahl von alternativen Antriebsprojekten in der Schifffahrt engagieren.

## Fotovoltaikanlage auf dem Dach

Vollelektrische Antriebe spielen dabei eine Rolle, aber auch die Möglichkeiten, die Bestandsflotte, insbesondere die denkmalgeschützten Schiffe, mit umweltfreundlichen Antriebsalternativen auszustatten. Das Schiff mit dem Projektnamen MS Artemis soll im Überlinger See zwischen Uhldingen und der Insel Mainau im Einsatz sein. Bis zu 300 Fahrgäste werden Platz auf dem Schiff haben. Um einen ökologischen ganzjährigen Betrieb zu ermöglichen, fährt das Schiff mit 15 Stundenkilometern. Die Fotovoltaikanlage auf dem Dach produziert Strom und soll bei Sonne etwa ein Fünftel des Strombedarfs decken. In der Mittagspause sowie nachts wird der Akku nachgeladen. Kosten des E-Schiffes: knapp 3,6 Millionen Franken.



Stapellauf des E-Schiffes MS Artemis in Friedrichshafen. Bild: PD

## SGV setzt auf Wasserstoff

Die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee hält sich bezüglich E-Schiffsmotoren noch zurück. «Einen konkreten Fahrplan haben wir nicht», heisst es dort. Die meisten Kursschiffe auf dem Vierwaldstättersee seien mit einer Batterie ohnehin nicht zu betreiben. Stattdessen setzt die SGV auf Hybridmotoren und plant Projekte mit Wasserstoffantrieb. Die Priorität liege aktuell bei Emissionsreduktion durch Umrüstung. Beim MS Waldstätter etwa habe man so den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 35 Prozent reduzieren können. (gr)

Bote, 01.07.2022

# Auf den Schiffen fehlen die Köche

Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees reagiert mit «drastischen Massnahmen» auf den Personalmangel in der Gastronomie.

Ernst Zimmerli

«Aufgrund des akuten Arbeitskräftemangels ist die Gastronomie Vierwaldstättersee gezwungen, das gastronomische Angebot anzupassen.» Das vermeldet die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) auf ihrer Website. Bei der Gastronomie Vierwaldstättersee sei vor allem der Bereich Küche betroffen, für welchen immer noch «händeringend nach Fach- und Hilfskräften» gesucht werde. «Wir rekrutieren vielerorts sehr erfolgreich, auf diversen Kanälen, auch mit neuen Partnerschaften im Ausland», beantwortet Fredy Wagner, CEO der für die Gastronomie der gesamten SGV-Schiffsflotte zuständigen Tavolago AG, die Frage, wie er denn gegen den Fachkräftemangel vorgehen würde. «Wir haben seit Februar erfolgreich über 130 Leute



«Wine & Dine» ist eine der Themenfahrten, die teilweise gestrichen werden musste.

Bild: Isabelle Wiget/SGV

eingestellt. Aktuell fehlen ein paar Küchenfachkräfte, was sich bei Gastronomie Vierwaldstättersee leider fatal auswirkt.»

Der Kurs des Dampfschiffs Stadt Luzern, des Mittagsschiffs und die Sonnenuntergangsfahrten am Freitag und Samstag können als eigentliche Speisekurse weitergeführt werden, während

andere ab heute neu als «Schiffskurse mit Glas-Symbol» (Schiffsbistro mit heissen und kalten Snacks) angeboten werden. Zusätzlich werden Themenfahrten tageweise oder gänzlich gestrichen. Betroffen davon sind die Fahrten «Jazz & Dine», «Wine & Dine», «Candlelight-Dampfer» und das «Burger-Schiff».