Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e.V. | Gunther-Plüschow-Str. 8 | D-50829 Köln

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit

Robert-Schuman-Platz 3
53175 Bonn

Köln, 14.07.2025

Stellungnahme zur Ausweitung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) auf den maritimen Bereich

Betreff: Referentenentwurf des „Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e. V. (VMWD) vertreten wir die Interessen von rund 2.000 Unternehmen aus der maritimen Wertschöpfungskette – darunter Werften, Zulieferbetriebe, Motorenhersteller, Dienstleister, Marinas sowie gewerbliche und private Wassersportunternehmen. Vor diesem Hintergrund nehmen wir Stellung zum vorliegenden Referentenentwurf des „Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote“.

Wir begrüßen ausdrücklich die Zielrichtung der Bundesregierung, die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben und den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe zu fördern. Gleichwohl möchten wir auf spezifische Herausforderungen und Unstimmigkeiten hinweisen, die den maritimen Freizeit- und Kleinverkehr unverhältnismäßig belasten könnten.

1. Besonderheiten im Betrieb von Bootsmotoren

Bootsmotoren im nichtgewerblichen, sportlichen und freizeitbezogenen Bereich haben eine durchschnittliche Laufzeit von nur ca. 50 Betriebsstunden pro Jahr. Daraus ergeben sich zwei praxisrelevante Konsequenzen:
- Lange Lagerzeiten von Kraftstoffen in Tanks und Leitungssystemen (oft über mehrere Monate hinweg, z. B. im Winterlager).
- Hohe Anforderungen an die Langzeitstabilität und chemische Verträglichkeit von Kraftstoffen – insbesondere bei Beimischungen oder dem Einsatz synthetischer Komponenten.

Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e.V. | Gunther-Plüschow-Str. 8 | D-50829 Köln

2. Technische Einschätzung zu alternativen Kraftstoffen

Wir gehen davon aus, dass alle zertifizierten Kraftstoffe, die künftig auch im Pkw-Bereich verwendet werden dürfen, grundsätzlich auch in Bootsmotoren eingesetzt werden können, ohne Schäden zu verursachen – vorausgesetzt, sie entsprechen geltenden Normen (z. B. DIN oder EN-Normen) sowie Anforderungen an Lagerfähigkeit und Materialverträglichkeit.

Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass Bootsmotoren aufgrund ihrer saisonalen Nutzung deutlich höhere Anforderungen an die Lagerstabilität von Kraftstoffen stellen als Fahrzeuge im Straßenverkehr. Dies sollte bei der Entwicklung, Zulassung und Beimischung alternativer Kraftstoffe unbedingt berücksichtigt werden.

3. Fehlanreize durch Nichtanrechenbarkeit im maritimen Bereich

Nach §37a Abs. 5 des Entwurfs sind THG-Minderungen durch Kraftstoffe, die ausschließlich in Wasserfahrzeugen eingesetzt werden, nicht anrechenbar auf die THG-Quote.
Dies führt zu einem doppelten Problem:
- Anbieter maritimer Kraftstoffe haben keinen Anreiz, klimafreundliche Alternativen für Bootskraftstoffe bereitzustellen.
- Gleichzeitig unterliegen sie dennoch der Pflicht zur THG-Minderung – was zu Verteuerung, Marktverzerrung und Verunsicherung führt.

Aus unserer Sicht steht diese Regelung im Widerspruch zur angestrebten Förderung nachhaltiger Kraftstoffe und behindert aktiv die Dekarbonisierung im maritimen Bereich.

4. Auswirkungen auf Unternehmen und Infrastruktur

Die geplanten Regelungen erzeugen besonders für kleinere und mittelständische Akteure der Branche erhebliche Unsicherheiten:
- Fehlende Investitionssicherheit für Marinas, Bootswerften und Kraftstofflogistiker.
- Mangelnde technische Orientierung für Bootsmotorenhersteller bei der Umstellung auf kompatible, synthetische Kraftstoffe.
- Gefahr eines schleichenden Strukturwandels, bei dem klimafreundliche Kraftstoffe zwar verfügbar wären, aber mangels Anrechenbarkeit nicht zum Einsatz kommen.

Unsere Empfehlungen:

1. Anrechenbarkeit von THG-Minderungen auch im maritimen Bereich zulassen, um Marktmechanismen nicht auszuhebeln.
2. Technische Mindestanforderungen für E-Fuels und synthetische Beimischungen mit Fokus auf Lagerfähigkeit und Korrosionsschutz definieren.
3. Branchenspezifische Begleitforschung zur Verträglichkeit alternativer Kraftstoffe im Bootssektor fördern.
4. Zielgerichtete Förderprogramme für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich E-Mobilität und alternative Antriebe auf dem Wasser auflegen.

Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e.V. | Gunther-Plüschow-Str. 8 | D-50829 Köln

Fazit

Die maritime Freizeit- und Dienstleistungsbranche ist bereit, ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dazu braucht es jedoch einen praxisgerechten, technologisch realistischen Regulierungsrahmen, der den Besonderheiten des Sektors gerecht wird. Der aktuell vorliegende Entwurf erschwert diesen Prozess und sollte in den genannten Punkten dringend nachgeschärft werden.
Mit freundlichen Grüßen

Karsten Stahlhut
Geschäftsführer
Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e. V. (VMWD)
Gunther-Plüschow-Straße 8
50829 Köln
stahlhut@vmwd.org
0221 / 595710

Hinweis gemäß §5 LobbyRG:
Der Verband Maritime Wirtschaft Deutschland e. V. (VMWD) ist im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.
Die unterzeichnende Person erklärt sich mit der Veröffentlichung dieser Stellungnahme einverstanden.