

BTW e. V. * Am Weidendamm 1A * 10117 Berlin

Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Natur-
schutz und nukleare Sicherheit,
Referat C I 6

- ausschließlich per E-Mail -

Präsident
Sören Hartmann

Stellvertretender
Präsident und
Schatzmeister
Guido Zöllick

Präsidiumsmitglieder

Thomas Bösl
Anke Budde
Felix Eichhorn
Benedikt Esser
Johannes Ganser
Torsten Haase
Nils Hartgen
Petra Hedorfer
Otto Lindner
Mark Tantz

Stellvertretende
Präsidenten
Norbert Fiebig
Johannes Walter

Generalsekretär
Sven Liebert

Berlin, 18. Juli 2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf für ein 2. Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. und seiner Mitglieder bedanke ich mich für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf für ein **2. Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote** Stellung nehmen zu dürfen und komme dieser Einladung sehr gerne nach.

Nach Prüfung des vorliegenden Referentenentwurfs sehen wir zentrale Zielsetzungen des Koalitionsvertrags verfehlt. Zudem birgt der Entwurf signifikante ordnungspolitische und ökonomische Risiken für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Einordnung

Die Sektoren Schifffahrt und Luftfahrt sind derzeit nur begrenzt dekarbonisierbar. Die Verfügbarkeit von Bio- und E-Fuels ist daher von entscheidender Bedeutung, weswegen der Zugang zu diesen Kraftstoffen nicht erschwert werden darf. Die Implementierung spezifischer Regulative für die Schifffahrt (FuelEU Maritime und IMO Net Zero Framework) sowie für die Luftfahrt (ReFuelEU Aviation) bedingt die Verfügbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe in ausreichender Menge.

Die geplante Ausweitung der THG-Quote auf Schifffahrt und Luftfahrt bringt verschiedene Herausforderungen mit sich. Einerseits führt sie zu einer Doppelregulierung, andererseits schwächt sie die internationale Wettbewerbsfähigkeit inländischer Anbieter. Zudem besteht die Gefahr, dass Standortentscheidungen und Investitionen nachhaltig negativ beeinflusst werden.

Im Koalitionsvertrag "Verantwortung für Deutschland" (Zeile 855 ff.) werden für den Luftverkehr folgende Ziele definiert: „*Die luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben wollen wir reduzieren und die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zurücknehmen. Die über das EU-Maß hinausgehende Power to Liquid (PtL)-Quote schaffen wir sofort ab. Wir sorgen dafür, dass Europäische Fluggesellschaften bei der Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Quote nicht schlechter gestellt werden als außereuropäische.*“

Im Koalitionsvertrag war die Abschaffung der nationalen PtL-Quote für den Luftverkehr vorgesehen, was wir ausdrücklich begrüßen. Tatsächlich wird diese jedoch nicht aufgehoben, sondern in eine verpflichtende, verkehrssträgerübergreifende RFNBO-Quote für strombasierte Kraftstoffe überführt und damit sogar verschärft. Diese Umstellung bedeutet keine Entlastung, sondern eine Umverlagerung der Verpflichtung: Für den Luftverkehr bleibt die Quote im Wesentlichen bestehen – und ist oft sogar höher als die Vorgaben der ReFuelEU Aviation-Verordnung. Nur in vier von 15 Jahren bis 2040 liegt die nationale Quote unter der europäischen Unterquote. Insgesamt führt die neue Regelung also dazu, dass für Kraftstoffe in Deutschland in vielen Jahren höhere Anforderungen gelten als auf EU-Ebene. Damit wird das eigentliche Ziel einer Entlastung klar verfehlt.

Keine Notwendigkeit einer nationalen PtL-Quote

Eine zusätzliche nationale Umsetzung der RED III unter Einbeziehung des Luftverkehrs ist nicht erforderlich, da mit der ReFuelEU Aviation-Verordnung bereits eine EU-weit harmonisierte und sektorspezifische Regelung existiert, welche unmittelbar gilt und verbindliche Beimischungsquoten für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) vorschreibt. Eine nationale Einbeziehung des Luftverkehrs in die THG-Quote würde daher zu einer Doppelregulierung führen und die angestrebte EU-weite Vereinheitlichung unterlaufen. Zudem wären damit ab 2026 jährliche Mehrkosten von über einer Milliarde Euro und bis 2030 von mehr als zwei Milliarden Euro verbunden, was massive Wettbewerbsverzerrungen sowohl innerhalb Deutschlands als auch gegenüber dem EU-Binnenmarkt und Drittstaaten verursachen würde.

Die RED gibt den Mitgliedstaaten lediglich eine Berechnungsmethodik für die Zielerfüllung vor, sie verpflichtet aber nicht zur Umsetzung einzelner Sektorzielvorgaben auf nationaler Ebene. Deutschland hat dies beispielsweise beim Bahnstrom bereits so praktiziert, da der erneuerbare Anteil dort über andere Regelungen abgedeckt ist. Ebenso sollte beim Luftverkehr auf zusätzliche nationale Regelungen verzichtet werden, da die ReFuelEU Aviation-Verordnung den erneuerbaren Anteil im Kerosin bereits abschließend regelt.

Die Einführung der nationalen THG-Quotenverpflichtung führt zu einer deutlichen Kostensteigerung für den Luftverkehr in Deutschland. Die durch die Pflicht zur Treibhausgasminde rung entstehenden Mehrkosten werden als Compliance-Gebühr auf den Kerosinpreis aufgeschlagen und letztlich vollständig an die Fluggesellschaften weitergegeben. Laut Modellrechnungen des BDL wird der Kerosinpreis dadurch bis 2026 um etwa 19 % und bis 2034 sogar um 36 % steigen. Das bedeutet jährliche Mehrkosten von bis zu 2,1 Milliarden Euro.

Besonders kritisch ist, dass die Compliance-Gebühr für nachhaltige Flugkraftstoffe (SAF) deutlich höher ausfällt als die Preise am freiwilligen Markt, sodass die Quotenpflicht nur schwer erfüllbar ist. Daraus ergibt sich eine erhebliche Belastung für die Wirtschaftlichkeit und Konnektivität des Luftverkehrsstandorts Deutschland. Die kürzlich in Kraft getretene ReFuelEU-Aviation-Verordnung führt bereits zu weitreichenden Marktveränderungen. Die zusätzlich geplante nationale THG-Quote würde eine Steigerung des SAF-Anteils innerhalb eines Jahres von 0 auf rund 13 % verlangen oder teure Ausgleichszahlungen in anderen Verkehrssektoren erforderlich machen – ohne die flankierenden Förderungen, die im Straßenverkehr üblich waren. Dies gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs erheblich.

Weitere Wettbewerbsverzerrungen verhindern

Die geplante nationale Regelung zur THG-Quote birgt erhebliche Risiken für Wettbewerbsverzerrungen auf mehreren Ebenen. Sie unterläuft das Ziel einer EU-weiten Harmonisierung im Schiffs- und Luftverkehr, da Deutschland mit strengerem Vorgaben als andere EU-Staaten eine einseitige Mehrbelastung für hiesige Anbieter schafft. Dies verschlechtert deren Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Vergleich und fördert die Verlagerung von Verkehrsströmen ins Ausland. Zudem verschärft die zusätzliche Quotenpflicht die bestehende Benachteiligung europäischer Airlines gegenüber Fluggesellschaften aus Drittstaaten, da diese weiterhin außerhalb der EU günstiger tanken und dadurch Wettbewerbsvorteile erhalten. Abgerundet wird

dieses Bild durch zusätzliche finanzielle Belastungen wie die deutsche Luftverkehrssteuer und die Einbeziehung in den europäischen Emissionshandel, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland weiter geschwächt wird.

Gesamtbewertung

Der vorgelegte Referentenentwurf verfehlt sein Ziel durch eine unangemessene, wie kaum umsetzbare Übererfüllung EU-weit harmonisierter Vorgaben aus nationaler Ebene. Der von uns begrüßte Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht eine Abkehr von nationalem Gold-Plating bei der Umsetzung von EU-Vorgaben vor. Der Entwurf hingegen widerspricht diesem Ziel und schafft Unsicherheiten für geplante und zukünftige Investitionsentscheidungen.

Weitere staatlich induzierte Preissteigerungen für Verbraucher und Unternehmen der Tourismuswirtschaft müssen vermieden werden: Bei der Ausgestaltung unserer Produkte stehen wir im internationalen Wettbewerb und dürfen bereits bestehende Touristen- und Geschäftsreiseströme nicht durch weitere Kostensteigerungen aus dem deutschen Markt herausdrängen. Dies hätte weitreichende, negative Auswirkungen auf den touristischen Mittelstand, die Hotellerie und Gastronomie sowie auf den Messestandort Deutschland, der derzeit weltweit auf Platz eins liegt.

Aus Sicht des BTW birgt die Umsetzung des vorliegenden Entwurfs das Risiko, den Standort Deutschland für die Schifffahrt und Luftfahrt nachhaltig zu schädigen. Verkehrsströme könnten aufgrund der resultierenden Kostensteigerungen in Dritt- und Nachbarstaaten abwandern. Dies hätte nicht nur keine Reduktion der Menge an THG-Emissionen zur Folge, vielmehr könnten diese dadurch sogar ansteigen. Zudem könnte daraus ein weiterer Standortnachteil in einem globalen Wettbewerb entstehen.

Für etwaige Rückfragen stehe ich Ihnen gerne auch im persönlichen Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Sven Liebert
Generalsekretär