

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

[REDACTED]

Stellvertretender
Präsident und
Schatzmeister

[REDACTED]

Präsidiumsmitglieder

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stellvertretende
Präsidenten

[REDACTED]
[REDACTED]

Generalsekretär

[REDACTED]

Berlin, 20. Oktober 2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. und seiner Mitglieder bedanken wir uns für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf für ein **Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime)** Stellung nehmen zu dürfen und kommen dieser Einladung sehr gerne nach.

Einordnung

Die Kreuzfahrt- und Tourismuswirtschaft begrüßt den vorliegenden grundsätzlich. Zugleich sehen wir **in mehreren Punkten weiteren Präzisierungs- und Anpassungsbedarf**. Insbesondere sprechen wir uns für eine verbindliche, zweckgebundene Verwendung der Sanktionsmittel zur weiteren Emissionsminderung im Schiffsverkehr aus. Zudem regen wir eine belastbare Evaluierungskomponente der FuelEU-Verordnung an, um Überschneidungen und Doppelregulierungen mit künftigen IMO-Vorgaben verlässlich zu vermeiden.

Konkreter Handlungsbedarf aus Sicht der Tourismuswirtschaft

A. Allgemeiner Teil:

- Das Gesetz enthält u. a. die Verpflichtung, in Häfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats Landstrom zu nutzen oder Nullemissions-Technologien zur Energieversorgung an Bord einzusetzen. Dabei ist zu beachten, dass **Nullemissions-Technologien auf EU-Ebene bislang nicht hinreichend ziel führend definiert** sind und die Landstromversorgung derzeit in weniger als 20 Häfen und damit noch nicht flächendeckend verfügbar ist.

§4 FuelEU-Strafzahlungen & §9 Berichte:

- Die Einnahmen aus den FuelEU-Sanktionszahlungen werden vom BMUKN verwaltet. Wir sprechen uns dafür aus, diese Mittel – im Sinne von Art. 23 Abs. 11 der Verordnung – **strikt zweckgebunden einzusetzen**. Als mit den Zielen der Verordnung vereinbar erscheinen insbesondere die Anschubfinanzierung von Vorreiterprojekten (z. B. emissionsfreie Kreuzfahrtdemonstratoren), die Förderung

von Innovationen und regionalen Kraftstoffökosystemen sowie Modernisierungsprogramme zur Unterstützung der Nachrüstung ausgereifter Technologien.

- Zudem ist **vollständige Transparenz über die Mittelverwendung sicherzustellen**. Hierfür sind klare Berichts- und Veröffentlichungspflichten (etwa jährliche Verwendungsberichte, Projektlisten und Kriterien der Mittelvergabe) sowie angemessene Fristen vorzusehen. Die derzeit vorgesehenen Fristen der zuständigen deutschen Stellen genügen diesem Anspruch nach unserer Einschätzung nicht.

§6 Landstrom:

- § 6 des deutschen Durchführungsgesetzes **geht über die Vorgaben der FuelEU-Verordnung hinaus**, indem ab dem 1. Januar 2030 auch am Kai festgemachte **Schiffe zur Nutzung von Landstrom verpflichtet werden, die nicht unter die Verordnung (EU) 2023/1804 fallen**. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kosten für Landstrom im Wettbewerb zur bordeigenen Energieerzeugung stehen und aktuell noch deutlich höher sind.
- Die Preisgestaltung für **Landstrom** ist wirtschaftlich tragfähig auszugestalten und **gegen monopolistische Tendenzen abzusichern**, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsunternehmen zu erhalten. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Landstromversorgung derzeit noch nicht flächendeckend verfügbar ist.

§7 Ordnungswidrigkeiten:

- Angesichts der Art einiger der aufgeführten Verstöße ist festzustellen, dass teilweise unbeabsichtigte, eher fahrlässige als vorsätzliche Fehler vorliegen. Zu berücksichtigen ist, dass die relevanten Informationen **bereits von durch die EU-Mitgliedstaaten akkreditierten Prüfern überprüft** wurden. Es erscheint daher unverhältnismäßig, solche Fehler mit derselben Strenge zu behandeln, wie in Artikel (1) festgelegt.
- Darüber hinaus ist unklar, was mit „**nicht rechtzeitig**“ in Artikel (1) Absatz 2 gemeint ist. Hier bedarf es einer weiteren Erläuterung.

Begründung A. VII. 4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

- Der mit der vorliegenden Verordnung verbundene **Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist insgesamt als erheblich einzustufen**. Die zugrunde gelegten Annahmen zu einmaligen Implementierungsaufwänden sowie zu laufenden Fallzahlen und Einheiten sollten nochmals umfassend geprüft und verifiziert werden.

Begründung A. VIII. Befristung; Evaluierung:

- Artikel 30 der FuelEU-Verordnung sieht vor, dass die Verordnung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu konkretisieren, anzupassen oder aufzuheben ist, sofern die IMO eine Regelung zur Begrenzung der Treibhausgasintensität von Schiffsenergie erlässt. Diese zentrale Bestimmung wird im vorliegenden Entwurf **bislang lediglich unzureichend dargestellt**.
- Darüber hinaus wird im Referentenentwurf fälschlicherweise auf **Artikel 20 anstatt Artikel 30** in der FuelEU-Verordnung verwiesen. (Siehe Seite 21)

Für etwaige Rückfragen stehen wir Ihnen gerne auch im persönlichen Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

■■■■■■■■■■
Präsident

■■■■■■■■■■
Generalsekretär