

Jahreskonferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 22. bis 24. Oktober 2025 in Mainz
--

Beschluss

TOP 6 Treibhausgasminderungs-Quote im Schiffsverkehr

Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder fassen folgenden Beschluss:

1. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder nehmen zur Kenntnis, dass mit der letzten Änderung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie in 2023 ((EU) 2023/2413, RED III) und dem Referentenentwurf eines zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) ein Beitrag des Schiffsverkehrs zum Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität geplant ist.
2. Grundsätzlich wird eine ambitionierte Umsetzung der Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie insbesondere auch vor den Hintergrund der nationalen Klimaschutzziele Deutschlands begrüßt. Bei unterschiedlicher Umsetzung in den EU-Staaten, insbesondere innerhalb der Region der Nordsee-Häfen, sehen die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder jedoch das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen. Die im Referentenentwurf vorgesehene Verpflichtung von Inverkehrbringern von Schiffskraftstoffen zur prozentualen Treibhausgasminderung um 25 Prozent für das Jahr 2030 liegt deutlich über den Vorgaben in zentralen Wettbewerbshäfen.
3. Die Vorgabe des Anteils von erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) von 1,5 Prozent bis 2030 übersteigt die in der RED III-Richtlinie für den gesamten Verkehrssektor vorgegebene Mindestquote von 1 Prozent bis 2030; für den Seeverkehr sieht die RED III bislang lediglich ein unverbindliches Ziel von 1,2 Prozent vor. Die Vorgabe sollte mit den Vorgaben der Nachbarstaaten harmonisiert werden, um einen Wettbewerbsnachteil der deutschen Häfen und eine Benachteiligung anderer Kraftstoffe in der Schifffahrt, mit denen ebenfalls

eine Verringerung der Treibhausgasintensität erreicht werden könnte, zu vermeiden.

4. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Bundesregierung daher, eine dem Ambitionsniveau des vorgelegten Entwurfs entsprechende, mit den relevanten Mitgliedstaaten und bestehenden Rechtsakten möglichst harmonisierte THG-Quote und Vorgabe zu RFNBO-Anteilen für die Schifffahrt festzulegen.
5. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder begrüßen die zukünftige Möglichkeit einer Anhebung der THG-Quote, wenn die Übererfüllungen in einem Verpflichtungsjahr ein gewisses Maß überschreiten. Um Verzerrungen zwischen den Sektoren zu verhindern, fordern sie die Bundesregierung auf, eine getrennte Ermittlung und Durchführung der THG-Quoten für die Schifffahrt durchzuführen.
6. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Bundesregierung, die Rechtsgrundlagen für eine Anrechenbarkeit von Landstrom zur Erfüllung der THG-Quote zu schaffen. Bereits heute wird mit der Versorgung von Schiffen mit Strom am Liegeplatz ein wichtiger Beitrag zur Emissionsreduktion in den Häfen geleistet. Der mit den Vorgaben der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und der FuelEU Maritime Verordnung verfolgte weitere Ausbau der Landstromanlagen wird künftig im hohen Maße zu weiteren Emissionseinsparungen führen. Für in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb genutzten elektrischen Strom wurde bereits in der 38. BImSchV die Möglichkeit geschaffen, diesen auf die Erfüllung der Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen anzurechnen. Aus Sicht der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder sollte mit dem Einbezug des Schiffsverkehrs (See- und Binnenschifffahrt) in die THG-Quote konsequenterweise auch die Anrechenbarkeit von Landstrom erfolgen.
7. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Bundesregierung zu prüfen, ob ein und dieselbe emissionsreduzierte Kraftstoffmenge sowohl für die Inverkehrbringer zur Erfüllung der THG-Quote als auch für die Reedereien zur Erreichung der Reduktionsziele der FuelEU Maritime Verordnung anrechenbar ist. Sollte dies nicht der Fall sein, bitten die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder um eine Optimierung des

Zertifikatsprozesses oder eine Anpassung der THG-Quote, um eine kumulative Belastung durch die THG-Quote in Kombination mit den Vorgaben aus der FuelEU Maritime Verordnung zu verhindern.