

19.01.26**Empfehlungen
der Ausschüsse**

EU - AV - Fz - U - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 1061. Sitzung des Bundesrates am 30. Januar 2026

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr**COM(2025) 664 final****A**

Der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)**,
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** und
der **Verkehrsausschuss (Vk)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt
Stellung zu nehmen:

- Vk 1. Der Bundesrat begrüßt den Investitionsplan der Kommission zur Unterstützung der Energiewende im Bereich des Luft- und Schiffsverkehrs, um die Dekarbonisierung in diesen Bereichen voranzutreiben und sie damit zukunftsicher aufzustellen.
- Vk 2. Der Bundesrat stellt fest, dass der von der Kommission bezifferte Investitionsbedarf von rund 100 Milliarden Euro bis 2035 die Dringlichkeit unterstreicht, finanzielle Mittel für die initiale Marktentwicklung zu mobilisieren und so die Marktbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe sukzessive zu verbessern. Insbesondere „First Mover“-Nachteile können durch gezielte Unterstützung in den frühen Marktphasen adressiert werden.

- Vk 3. Der Bundesrat regt an zu prüfen, die finanziellen Spielräume durch die Bundes-einnahmen im Bereich des Luftverkehrs auch zu nutzen, um Mittel gezielt für die Dekarbonisierung und Technologieentwicklung im Luftverkehr einzusetzen. Der Bundesrat unterstreicht, dass auch die Branche selbst ein ausdrückliches In-teresse besitzt, den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe zu stärken.
- Vk 4. Der Bundesrat unterstreicht zudem, dass der Produktionshochlauf bei erneuer-baren Kraftstoffen nicht nur auf verlässliche finanzielle Rahmenbedingungen angewiesen ist, sondern gleichermaßen auf regulatorische Sicherheit. Der Bun-desrat spricht sich deshalb für die in den EU-Verordnungen für einen nach-haltigen Luftverkehr (ReFuelEU Aviation) und zur Dekarbonisierung des See-verkehrs (FuelEU Maritime) rechtlich festgelegten Hochlaufpfade aus, da diese maßgeblich zur Planungs- und Investitionssicherheit in der Branche beitragen.
- Vk 5. In diesem Zusammenhang sieht es der Bundesrat als erforderlich an, dass beim Markthochlauf von erneuerbaren Kraftstoffen und Antrieben ein ganzheitliches Konzept verfolgt wird, in dem die einzelnen Rechtsetzungsvorhaben ineinan-dergreifen. Denkbar ist beispielsweise, im Rahmen der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III) im Verkehrsbereich Anrech-nungsoptionen für strombasierte Kraftstoffe und Antriebe auf den Bereich der See- und Binnenschifffahrt auszuweiten, um den deutschen Unternehmen, die hier teilweise die Marktführerschaft besitzen, weitere Wachstums- und Markterschließungsmöglichkeiten zu geben.
- Vk 6. Der Bundesrat hält es darüber hinaus für notwendig, geeignete Möglichkeiten zu ergreifen, damit die begrenzten Mengen erneuerbarer Kraftstoffe vorrangig für den Luft- und Schiffsverkehr vorgehalten werden, da sich für diese Ver-kehrsträger keine geeigneten Alternativen zur Dekarbonisierung abzeichnen.
- U 7. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, die Bedingungen für die Ent-wicklung und Herstellung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen in der EU zu verbessern und mit dem Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.
- U 8. Der Bundesrat weist eindrücklich darauf hin, dass neben der Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen ebenfalls in die Forschung und weitere Entwicklung von Brennstoffzellen als zukunftsfähige Antriebstechnologie investiert werden muss. Damit auch in diesem Bereich die Wettbewerbsfähigkeit der EU gesteigert wird, müssen gemeinsame An-strengungen zur Weiterentwicklung dieser Technologie unternommen werden.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, sich bei der Kommission für einen adäquaten Hochlauf der Brennstoffzellen und die dafür nötigen Anreize einzusetzen und dies im Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr zu berücksichtigen.

- AV 9. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, mit dem Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr die Produktion und Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe zu fördern. Zugleich stellt er fest, dass die Mitteilung die spezifischen strukturellen Herausforderungen der Fischerei und Aquakultur – insbesondere das hohe Durchschnittsalter der Flotte, die niedrige Erneuerungsrate, die geringe Marktgröße sowie den erheblichen Kraftstoffverbrauch und die damit verbundenen Emissionen – ausdrücklich benennt, jedoch bislang keine ausreichenden Instrumente zur Bewältigung dieser Herausforderungen bereitstellt.
- AV 10. Der Bundesrat begrüßt die Ankündigung der Kommission ausdrücklich, im Jahr 2026 einen Fahrplan für die Energiewende in der Fischerei und Aquakultur vorzulegen. Er erwartet, dass dieser Fahrplan konkrete Maßnahmen insbesondere zur Stärkung der Transformationsfähigkeit der kleinen familiengeführten Unternehmen beinhaltet und die bestehenden rechtlichen und finanziellen Hemmnisse adressiert.
- AV 11. Der Bundesrat erkennt die Bedeutung internationaler Abkommen zum Schutz der Meere und deren Ressourcen, wie z.B. das WTO-Übereinkommen über Fischereisubventionen, ausdrücklich an und hebt die Bedeutung ihrer konsequenten Umsetzung hervor, damit Fischerei- und Aquakulturtätigkeiten langfristig umweltverträglich ausgestaltet und auf eine Art und Weise durchgeführt werden können, die mit den Zielen der Erreichung eines wirtschaftlichen, sozialen und beschäftigungspolitischen Nutzens und eines Beitrags zum Nahrungsmittelangebot vereinbar ist.
- AV 12. Der Bundesrat weist weiterhin auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der im Wesentlichen familiengeführten Fischereibetriebe hin, die durch den im Zuge der Energiewende durch Ausweisung von Windkraftgebieten auf dem Meer zunehmenden Verlust von Fanggründen weiter anwachsen. Es bestehen enorme Herausforderungen, die für die Transformation der Flotte erforderlichen Mittel für Investitionen zu finanzieren, da insbesondere der Zugang zum Kapitalmarkt aufgrund der zunehmenden Unsicherheiten – nicht zuletzt wegen des EU-Aktionsplans zum Schutz und zur Wiederherstellung von Meeresökosystemen

für eine nachhaltige und widerstandsfähige Fischerei (COM(2023) 102 final) – für die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors erheblich erschwert ist.

- AV 13. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass der einschlägige EU-Beihilferahmen so angepasst wird, dass die Förderung emissionsarmer und emissionsfreier Neubauten bis zu einer Länge von bis zu 24 m sowie die umfassende Modernisierung bestehender Fischereifahrzeuge künftig überhaupt möglich wird. Die derzeitigen Rahmenbedingungen – insbesondere das ausnahmslose Verbot der Neubauförderung sowie die zwingende Bindung der Motorenförderung an Kapazitätsgleichgewichte – erschweren nicht nur die Dekarbonisierung des Sektors substantiell, sondern verhindern diese faktisch aufgrund der stark eingeschränkten Möglichkeiten des Sektors, dies aus der eigenen Substanz heraus zu bewältigen.
- AV 14. Der Bundesrat ersucht die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, dass künftige EU-Beihilfevorschriften die Förderung von Motorenerneuerungen nach ökologischen Kriterien zulassen, beispielsweise unter praxisnaher und bedarfsorientierter Fortentwicklung der regulatorischen Bestimmungen. Dies ist erforderlich, um Regionen, in denen ein Kapazitätsungleichgewicht für ein Fischereisegment besteht, nicht dauerhaft von der notwendigen finanziellen Unterstützung von umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen auszuschließen.
- AV 15. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich für die Einrichtung eines festgeschriebenen Mindestbetrags zur Förderung für die Fischerei und Aquakultur innerhalb bestehender oder neuer EU-Programme (z. B. Innovationsfonds, InvestEU, NRP-Fonds, Wettbewerbsfonds) einzusetzen, um auch kleinen familiengeführten Fischerei- und Aquakulturbetrieben den Zugang zur notwendigen Transformationsfinanzierung zu eröffnen.
- AV 16. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, nationale Förderinstrumente – insbesondere die Mittel aus der Fischereikomponente des Windenergie-auf-See-Gesetzes – zielgerichtet für die Entwicklung und Erprobung prototypischer emissionsarmer und emissionsfreier Fischereifahrzeuge zu nutzen sowie bestehende Beratungs- und Transformationsinstrumente strukturell zu verstetigen.

Begründung zu Ziffern 9 bis 16 (nur gegenüber dem Plenum)

Die vorliegende Mitteilung der Kommission benennt ausdrücklich die erheblichen strukturellen Herausforderungen des Fischereisektors, darunter ein sehr hohes durchschnittliches Flottenalter, eine sehr niedrige Erneuerungsrate, eine geringe Marktgröße sowie den hohen Dieserverbrauch und die damit verbun-

denen CO₂-Emissionen. Trotz dieser eindeutigen Problemlage enthält die Mitteilung keine ausreichend wirksamen Maßnahmen, die auf die spezifischen Erfordernisse der Fischerei und entsprechende Abhilfemaßnahmen zugeschnitten wären.

Der sektorübergreifende Investitionsplan der Kommission ist stark auf die großskalige industrielle Produktion erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe ausgerichtet. Kleinere, oftmals familiengeführte Fischereibetriebe erhalten faktisch keinen ausreichenden Zugang zu diesen Finanzierungsstrukturen. Gleichzeitig verhindern bestehende beihilferechtliche Vorgaben – insbesondere das vollständige Neubauförderverbot sowie die zwingende Bindung von Motorenerneuerungen an Kapazitätsgleichgewichte der GFP-Flottensegmente – die dringend benötigte finanzielle Unterstützung der Modernisierung der Flotte und damit Fortschritte bei der Dekarbonisierung des Sektors.

Im Hinblick auf den neuen Mehrjährigen Finanzrahmen ist zudem zu berücksichtigen, dass die Kommission bereits angekündigt hat, die bisherigen Strukturen der Gemeinsamen Agrar- und der Gemeinsamen Fischereipolitik zu einem Nationalen-Partnerschafts-Programm weiterzuentwickeln, in dem künftig sämtliche fondsgebundenen Programme zusammengefasst werden sollen. Aus den bisherigen Diskussionsständen ergibt sich jedoch ein deutlicher Zielkonflikt: Einerseits betont die Kommission die Notwendigkeit umfangreicher Investitionen in die Dekarbonisierung von Schifffahrt und Fischerei und erkennt die gravierenden strukturellen Investitionshemmnisse an. Andererseits werden im künftigen NRP-Fonds voraussichtlich weniger finanzielle Ressourcen für diese Zwecke bereitstehen, obwohl die förderpolitischen Zielsetzungen ausgeweitet werden. Eine wirksame Umsetzung der Energiewende im Fischereisektor wird ohne zusätzliche Mittel, spezifische Zugänge und eine Anpassung der beihilferechtlichen Regelungen nicht möglich sein.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Bundesregierung zu einem aktiven Eintreten für eine Weiterentwicklung des einschlägigen EU-Rechts- und Förderrahmens aufzufordern. Die besonderen Herausforderungen der Fischerei sollten insbesondere in den von der Kommission für 2026 angekündigten Fahrplan für die Energiewende in der Fischerei und der Aquakultur einfließen. Flankierende nationale Maßnahmen – insbesondere zur Erprobung emissionsarmer und emissionsfreier Prototypen – sollten konsequent genutzt und ausgebaut werden, um die Transformation des Fischerei- und Aquakultursektors vorzubereiten und zu beschleunigen.

AV 17. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Europäische Kommission

B

18. Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union**,
der **Finanzausschuss** und
der **Wirtschaftsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.