

08.06.26

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zur Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr

C(2026) 3869 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 3.6.2026
C(2026) 3869 final

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zur Mitteilung über den Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr (COM(2025) 664 final).

Die Kommission begrüßt die allgemeine Unterstützung des Bundesrates für den Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr (STIP). Mit diesem Plan wird auf die dringende Notwendigkeit reagiert, Investitionen zu mobilisieren und die Produktion erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für die Luftfahrt und den Schiffsverkehr auszuweiten. Der Plan wird dazu beitragen, die in der „ReFuelEU-Aviation“-Verordnung und der „FuelEU-Maritime“-Verordnung gesetzten Ziele zu erreichen, die anspruchsvolle Aufgabe der Dekarbonisierung der Luftfahrt und des Schiffsverkehrs zu bewältigen und die Wettbewerbsfähigkeit dieser Sektoren durch die Förderung von Investitionen in saubere Energie und saubere Technologien zu fördern.

In dem Plan werden Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung des Rechtsrahmens und zur Steigerung der Marktwirkung durch eine besser koordinierte Unterstützung auf der Ebene der Mitgliedstaaten und eine engere internationale Zusammenarbeit vorgeschlagen. Mit der Beschleunigung der Produktion nachhaltiger Kraftstoffe in der EU wird diese Initiative dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu steigern, seine Energieabhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern und diesen industriellen Wandel mit Blick auf die Klimaneutralität bis 2050 voranzutreiben. Sie wird die Stellung Europas in der Welt in einem Wirtschaftszweig verbessern, in dem Europa seine industrielle Führungsrolle und sein Fachwissen behauptet.

Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass Maßnahmen auf Ebene der Europäischen Union erforderlich sind, um die Investitionen in die Entwicklung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für die Luftfahrt und den Schiffsverkehr zu steigern. Ebenso teilt die Kommission die Auffassung, dass der Rechtsrahmen, der durch die „ReFuelEU-Aviation“-Verordnung und die „FuelEU-Maritime“-Verordnung geschaffen worden ist, die für Investitionen erforderliche Rechtssicherheit bietet. Die

*Herrn Andreas BOVENSCHULTE
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3-4
10117 Berlin
ALLEMAGNE/DUITSLAND*

Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der Bundesrat ebenfalls der Auffassung ist, dass dies eine Gelegenheit sein wird, die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu steigern, was ein von der Kommission mitgetragenes Ziel dieses Plans ist.

Die Kommission nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis, dass die Bundesregierung Mittel für die Dekarbonisierung dieser Sektoren bereitstellen sollte. Die Kommission hält die Mitgliedstaaten dazu an, einen Teil der aus dem EU-EHS erzielten Einnahmen für Investitionen in die Dekarbonisierung des Seeverkehrs und der Luftfahrt zu verwenden, unter anderem durch den Einsatz erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe. Die Kommission begrüßt die Absicht der deutschen Bundesregierung, den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe in der Luftfahrt in diesem Jahr durch einen Doppelauktionsmechanismus mit bis zu 2 Mrd. EUR zu unterstützen. Die Kommission wird an der Ausweitung der eSAF-Allianz der Vorreiter arbeiten, um die Unterstützung durch die Mitgliedstaaten weiter zu erhöhen.

Die Kommission erinnert daran, dass der Verkehrsbereich bei der Nutzung von Biomasse mit anderen Sektoren konkurrieren wird und dass auf mehreren Gebieten Maßnahmen erforderlich sein werden, wie z. B. die umfangreichere Nutzung nicht ausgeschöpfter nachhaltiger Ausgangsstoffe zur Herstellung fortschrittlicher Biokraftstoffe, die Sondierung möglicher Synergien zwischen den Sektoren und die Ermittlung von Produktionsmitteln, die in anderen Sektoren nicht genutzt werden.

Die Kommission möchte auch betonen, dass der Schwerpunkt des Investitionsplans für nachhaltigen Verkehr zwar auf der Förderung des Einsatzes alternativer Kraftstoffe in der Luftfahrt und im Seeverkehr liegt, die Kommission jedoch auch entschlossen ist, andere technologische Innovationen mit besonderen Initiativen wie dem Gemeinsamen Unternehmen für saubere Luftfahrt und der Allianz für emissionsfreie Luftfahrt zu unterstützen.

Die Kommission ist sich der Herausforderungen bewusst, vor denen der Fischerei- und Aquakultursektor bei der Energiewende steht. In ihrer Mitteilung über die Energiewende im Fischerei- und Aquakultursektor der EU¹, die als Reaktion auf die Energiepreisspitzen infolge des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine veröffentlicht wurde, hob die Kommission die kostspielige Abhängigkeit des Sektors von fossilen Brennstoffen hervor, erkannte die bestehenden Herausforderungen an und formulierte eine Zielvorstellung für eine klimaneutrale Fischerei und Aquakultur bis 2050. Die Kommission schlug 27 Maßnahmen vor, um den Sektor bei der Überwindung der Hindernisse zu unterstützen, mit denen er im Hinblick auf die Zusammenarbeit der Beteiligten, die Finanzierung, die Kompetenzentwicklung und die Innovation konfrontiert ist. Nach wie vor gibt es erhebliche Hindernisse, z. B. noch nicht ausgereifte Dekarbonisierungstechnologien, unzureichende Investitionen, begrenzter Zugang zu alternativen Energiequellen und Einschränkungen in Hafeninfrastrukturen, sowie Herausforderungen beim Strukturwandel auf den Arbeitsmärkten. Da jede Fischereiflotte vor ihren eigenen Herausforderungen steht, ist eine Einheitsstrategie nicht sinnvoll. Vielmehr werden mehrere Alternativen und verschiedene Arten der Energieversorgung

¹ COM(2023) 100 final.

erforderlich sein. Zur weiteren Unterstützung des Sektors wird die Kommission bis zum dritten Quartal 2026 im Rahmen ihrer Mitteilung über die Vision für die EU-Fischerei- und Aquakultur für 2040 einen Fahrplan für die Energiewende in der Fischerei und Aquakultur der EU aufstellen, um den Wirtschaftszweig auf den Weg zur Klimaneutralität bis 2050 zu führen und mit übergeordneten politischen Initiativen in Einklang zu bringen.

Die Kommission begrüßt den Verweis auf das WTO-Übereinkommen über Fischereisubventionen, das am 15. September 2025 in Kraft getreten ist und schädliche Fischereisubventionen im Zusammenhang mit der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Fischerei), überfischten Beständen und der unregulierten Hochseefischerei verbietet.

Die Kommission nimmt die Bedenken zur Kenntnis, die hinsichtlich der wirtschaftlichen Lage familiengeführter Fischereiunternehmen und der Probleme im Zusammenhang mit der Energiewende, darunter auch der Ausweisung von Offshore-Windparks und des damit verbundenen Verlusts von Fanggründen, geäußert werden. Er enthält vorrangige Maßnahmen, die unter anderem dazu beitragen sollen, in der Fischerei unbeabsichtigte Fänge empfindlicher Arten zu verringern und soweit möglich zu verhindern, wie auch Maßnahmen zur Verbesserung empfindlicher Lebensräume und Maßnahmen, um die Fischerei marktgängiger Arten nachhaltiger zu gestalten. Dazu gehören die Schaffung von Meeresschutzgebieten und die Annahme wirksamer Maßnahmen zur Verwirklichung der mit diesen Meeresschutzgebieten verfolgten Ziele.

Die Ziele des Meeresaktionsplans sind mit der Verordnung über die Wiederherstellung der Natur (NRR) präzisiert worden und dienen als „Vehikel“ zur Kanalisierung der Bemühungen zur Erreichung des Ziels, 30 % unserer Meeresgebiete unter Schutz zu stellen. Soweit für den Schutz der Küsten- und Meereslebensräume eine Regulierung der Fischerei oder Aquakultur erforderlich ist, findet die Gemeinsame Fischereipolitik Anwendung. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeiten, die die Verordnung über die Gemeinsame Fischereipolitik bietet, in vollem Umfang nutzen, unter anderem auch durch nationale Maßnahmen oder gemeinsame Empfehlungen sowie im Rahmen der Finanzierungsinstrumente. Es ist nun Sache der Mitgliedstaaten, ihre nationalen Wiederherstellungspläne bis zum 18. August 2026 aufzustellen, in denen Etappenziele für 2030, 2040 und 2050 festgelegt werden, und ihren Wiederherstellungsbedarf und ihre Maßnahmen zu benennen, die an den nationalen Kontext angepasst sind.

Die Kommission hofft, dass die vom Bundesrat angesprochenen Punkte mit diesen Ausführungen geklärt werden können, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Maroš Šefčovič
Mitglied der Kommission

Apostolos Tzitzikostas
Mitglied der Kommission

