

30.01.26**Beschluss**
des Bundesrates

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**

Der Bundesrat hat in seiner 1061. Sitzung am 30. Januar 2026 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

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 zukunftssicher aufzustellen.
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.
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 Interesse besitzt, den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe zu stärken.
4. Der Bundesrat unterstreicht zudem, dass der Produktionshochlauf bei erneuerbaren 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 nachhaltigen Luftverkehr (ReFuelEU Aviation) und zur Dekarbonisierung des Seeverkehrs (FuelEU Maritime) rechtlich festgelegten Hochlaufpfade aus, da diese maßgeblich zur Planungs- und Investitionssicherheit in der Branche beitragen.

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 ineinandergreifen. Denkbar ist beispielsweise, im Rahmen der nationalen Umsetzung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie III (RED III) im Verkehrsbereich Anrechnungsoptionen 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.
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 Verkehrsträger keine geeigneten Alternativen zur Dekarbonisierung abzeichnen.
7. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, die Bedingungen für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren und kohlenstoffarmen Kraftstoffen in der EU zu verbessern und mit dem Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr die industrielle Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.
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 Anstrengungen 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.
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.

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.
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.
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.

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