

Abgleich und Bewertung der Positionen der Metropolregion Rheinland (MRR) mit den relevanten KoA-V-AGs

1. Anschlussfähigkeit & Konsens

Energieversorgung sichern & Wasserstoffstrategie

MRR:

- Kraftwerksstrategie am realen Bedarf ausrichten
- Kraftwerksleistung umgehend ausschreiben
- Versorgungssicherheit durch Partnerschaften diversifizieren
- Rahmenbedingungen für Wasserstoffreserven schaffen
- Strategischer Wasserstoffreserven aufbauen

AG15 (Klima & Energie):

- Technologieoffene und schnell umsetzbare Kraftwerksstrategie mit 20GW ausgeschriebener Leistung, Unabhängigkeit durch heimische Produktion und Energiepartnerschaften stärken, Wasserstoffspeicher ausbauen, H2-Backbone, Zertifizierungssysteme

✅ **Konsens:** Vollständige Anschlussfähigkeit – identische Prioritäten, lediglich strategische Wasserstoffreserven werden bislang noch nicht von der Bundesregierung angedacht.

Energieinfrastruktur & Planungsbeschleunigung

MRR:

- Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen (v.a. Strom/Wasserstoff)
- Investitionssicherheit durch Regulatorik schaffen, besonders für Wasserstoffverteilnetze
- Kommunen strukturell zur Sicherung der Standortqualitäten befähigen

AG15, AG4 (Verkehr und Infrastruktur, Bauen und Wohnen) und AG 10 (Kommunen, Sport und Ehrenamt):

- Ausweitung beschleunigter Verfahren auf Energiewendeprojekte
- Digitalisierte Verfahren, „überragendes öffentliches Interesse“, ggf. Verbandsklagerechte reduzieren und naturschutzrechtlichen Ausgleich abschaffen (streitig)
- Finanzierung über KTF, Investitionsfonds für Infrastruktur
- Stärkung finanzieller Handlungsfähigkeit von Kommunen, fassende Aufgaben- und Kostenkritik, Zukunftspakt von Bund, Ländern und Kommunen, grundsätzliche und systematische Verbesserung der Kommunalfinanzen, mehr kommunale finanzielle Autonomie und Gestaltungsmöglichkeiten

✅ **Konsens:** Sehr hohe Übereinstimmung, inkl. rechtlicher und finanzieller Umsetzungspfade. Auch in Bezug auf eine strukturelle Verbesserung der Kommunalfinanzierung werden hier bereits die richtigen Signale gesetzt, allerdings bleiben die Arbeitsergebnisse der AG Haushalt, Finanzen und Steuern abzuwarten.

Wettbewerbsfähigkeit energieintensiver Industrien

MRR:

- International wettbewerbsfähige Strompreise schaffen
- Technologieoffenheit praktizieren
- CCS/CCU pragmatisch ermöglichen

AG15:

- Industriestrompreis, Senkung Stromsteuer, CCS/CCU Gesetzespaket inkl. Transport & Speicherung, Technologieoffenheit bei Energieträgern

✅ **Konsens:** Volle Deckung, insbesondere bei konkreten Maßnahmen zur Strompreisentlastung und pragmatischen Ermöglichung von CCU/CCS.

Neue Wertschöpfungspotenziale & Standortentwicklung

MRR:

- Erschließung transformationsrelevanter Flächen beschleunigen
- "Weiße-Flecken-Programm" für Dekarbonisierungs-Infrastruktur
- Transfer aus anwendungsbezogener Forschung fördern

AG15, AG 3 (Digitales):

- Verbesserung der Bedingungen für anwendungsorientierte Forschung, Gründung und Transfer, Innovationscluster, IPCEI-Projekte, Förderung neuer Geschäftsmodelle
- Betonung der Bedeutung von Digitalisierung als Teil der Wirtschaftspolitik; hier v.a. auch auf Wertschöpfungseffekt in Schlüsseltechnologien, wie KI, Quanten, Robotik, IKT, Photonik, sowie Mikro- & Nanoelektronik.

AG

● **Teilweise Konsens:** Transferförderung stimmt bereits gut überein, hier sind zudem auch aus der AG Forschung, Bildung und Innovation noch weitere Impulse zu erwarten; spezifisches „Weiße-Flecken-Programm“ fehlt zwar, jedoch wird von einem Investitionsfond für Energieinfrastruktur gesprochen. Die schnellere Erschließung von transformationsrelevanten Flächen kommt aus Perspektive der MRR zu kurz. Die deutliche Betonung von KI und weiteren Schlüsseltechnologien sind anschlussfähig an jüngste Entwicklungen in der Region (Aufeinanderbezug des Anspruchs „von der Kohle zur KI“ mit den Europäischen Maßnahmen InvestAI).

Planungsbeschleunigung und Finanzierung Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Brücken, Schienen, Wasserstraßen)

MRR:

- Mittel für Brücken & Verkehrswege, TEN-T-Priorisierung
- Weitere Planungsbeschleunigung v.a. bei Brücken-Ersatzneubauten
- Wasserstraße als gleichwertigen Verkehrsträger (höher priorisieren)

AG4:

- Klares Ja: Mittel für Straßen und marode Brücken / Sondervermögen Infrastruktur, vielfältige Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, Hochleistungskorridor-Sanierungen werden fortgeführt / deren Finanzierung gesichert, Maßnahmen zur Erreichung des Deutschlandtakts
-

✅ **Weitgehender Konsens:** Sehr gute Anschlussfähigkeit in (fast) allen Punkten - inkl. Wasserstraße & Binnenhäfen, TEN-T-Korridore sind im Rheinland räumlich deckungsgleich mit den bereits definierten (deutschen) Hochleistungskorridoren der Bahn

ÖPNV & Schiene

MRR:

- Deutschlandticket verstetigen und finanziell absichern
- Ausbau der Bahnknoten priorisieren

- Mehr Mittel für GVFG & Regionalisierung

AG4:

- Finanzierung in Aussicht, konkrete Detailtiefe fehlt; Fortführung D-Ticket, Ausbau Nahverkehr, Fördermaßnahmen zur Erreichung des Deutschlandtakts, Barrierefreiheit, Digitalisierung und Elektrifizierung (über KTF-Mittel)

✓ **Weitgehender Konsens:** Jedoch: MRR konkreter in der Finanzierung (GVFG-Mittel) - Spielraum zur Schärfung im Koalitionsvertrag.

2. Klärungsbedarf

- **Infrastrukturfinanzierung:** Der Begriff des „Investitionsfonds für Energieinfrastrukturen“ sollte konkretisiert und Förderlinien klarer anschlussfähig gemacht werden (z.B. IPCEI, BEW, KTF).
- **Anschluss kleinerer Städte an den Fernverkehr (MRR):** In AG4 nicht explizit erwähnt - Schwerpunkt auf Großknoten, könnte aber ergänzt werden.
- **CCS:** AG 15 sieht vor, CCS „insbesondere für schwer vermeidbare Emissionen des Industriesektors“ zu ermöglichen. Hier gilt es zunächst zu klären, wie „schwer vermeidbar“ (Diskurskontext: Entkopplung Wertschöpfung und Emissionen, s. 4) zu definieren ist.

3. Umsetzungsschärfung empfohlen

- **Kommunale Finanzierung & Befähigung:** MRR betont strukturelle Unterstützung – in AG15/AG4 teils indirekt vorhanden, aber keine expliziten Kommunalpakete.
- **Wasserstraßen-Projekte auch bei Planungsbeschleunigung** mit Bedenken, nicht nur bei der Finanzierung
- **Konkrete D-Ticket-Ausfinanzierung und Erhöhung der GVFG-Mitteln** zu präzisieren
- **Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von ländlichen Räumen** noch weiter zu präzisieren
- **Digitalisierung:** Anschlussfähigkeit an AG3 besteht (z.B. digitale Genehmigungen, Netzintegration von Rechenzentren), aber MRR thematisiert Digitalisierung nur implizit.
✘ **Empfehlung:** Auch wenn in den BTW-Positionen der MRR nicht explizit ausgeflaggt, sollte inhaltliche Anknüpfung bspw. im AK Energie & Transformation an die Fokussierung im Rahmen des Parlamentarischen Abends in Brüssel (Verweis auf die Anschlussfähigkeit an das EU-Programm InvestAI) intensiviert werden. Da Digitalisierung/KI sowie daran anschlussfähige Schlüsselindustrien in engem Bezug zu neuen Wertschöpfungsaktivitäten im Rheinland stehen, sollten die begonnene Erschließung dieses Themenfelds in die strategische Arbeit des MRR, konsequent weiterverfolgt werden.
- In Bezug auf das **CCUS-Gesetzpaket** sollten **keine Brancheneinschränkungen** vorgenommen werden (sprich der bislang streitige Vorschlag der Union [in allen Industriebranchen und Gaskraftwerken] sollte mitaufgenommen werden).

4. Nachsteuerungsmöglichkeit:

- **Infrastrukturfinanzierung:** Ein **Weißer-Flecken-Programm** ist eine spezifische MRR-Idee – in den Bundespapieren (noch) kein direktes Gegenstück. Der noch zu konkretisierende „Investitionsfonds für Energieinfrastrukturen“ sollte insbesondere auch dazu genutzt werden, eben solche weißen Flecken in transformationsrelevanter Energieinfrastruktur wie dem Wasserstoffkern- und -verteilnetz zu erschließen.

- **Planungs- und Genehmigungsverfahren:** Eine Beschleunigung der Verfahren sollte nicht nur für Projekte im direkten Zusammenhang mit der Energiewende angestrebt werden, sondern **für alle Infrastrukturmaßnahmen, die zur Dekarbonisierung der Wirtschaft beitragen**. Mit dieser breiteren terminologischen Prägung wären nicht nur Erneuerbare Energien, sondern z.B. auch CO2-Infrastrukturen inkludiert.
- **Flächenerschließung:** Zusätzlich sollte auch die infrastrukturelle Erschließung von transformationsrelevanten **Flächen für neue Investitionen bestehender Unternehmen bzw. Neuansiedlungen neuer Unternehmen** an deutschen Standorten stärker angereizt werden. Auch hier sind eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sowie der Status eines überragenden öffentlichen Interesses anzudenken.
- **Carbon Management:** Vor dem Hintergrund der steigenden CO2-Preise sollte ausgelotet werden, inwiefern die angedachten **CCS-Reglungen** zumindest temporär nicht ausschließlich für die Emittenten von „schwer vermeidbare Emissionen“, sondern eben auch für solche Unternehmen angewandt werden können, die bei der **Entkopplung von Wertschöpfung und Emissionen besonders herausgefordert** – und somit durch hohe Standortkosten – belastet sind.
- **Wasserstoffversorgung:** Neben der Kraftwerksstrategie und der weiteren Förderung der heimischen Wasserstofferzeugungskapazitäten, können auch **strategische Reserven von Wasserstoffderivaten** dabei helfen, eine dauerhaft sichere Energieversorgung zu gewährleisten.
- Das **Sondervermögen Infrastruktur** sollte im Verkehrssektor konkret genutzt werden, um einen über-/mehrjährigen **Infrastrukturfonds zu speisen**. Damit würde das strukturelle Problem der Haushaltsfinanzierung (Jährlichkeit und Jährigkeit der Mittel) weitgehend gelöst.
- Bei der **Verwendung der Regionalisierungsmittel** für den Nahverkehr müssen auch die **kommunalen Aufgabenträger / der ÖSPV** noch mehr mitgedacht werden.