

Abgleich und Bewertung der Positionen der Metropolregion Rheinland (MRR) mit dem Koalitionsvertrag 2025 zwischen CDU, CSU und SPD

Präambel

Mit dem Koalitionsvertrag (KoaV) verdeutlicht die neue Bundesregierung, dass Deutschland vor „historischen Herausforderungen“ steht, welche in den kommenden Jahren bewerkstelligt werden müssen (KoaV, Z. 3). Sie möchte die „Stärken unseres Landes aufbauen“, „die großen Aufgaben richtig angehen“ und Deutschland mit „Reformen und Investitionen“ wieder nach vorne bringen (KoaV, Z. 28-30). Um dieses Ziel zu erreichen, werden in den rund 140 Seiten im Koalitionsvertrag eine Reihe an Maßnahmen vorgeschlagen. Viele davon sind aus Sicht der MRR begrüßenswert, wie in diesem Dokument weiter ausgeführt. Momentan stehen all diese Maßnahmen jedoch noch unter einem Finanzierungsvorbehalt (KoaV, Z. 1627), was vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage zwar verständlich, aber dennoch auch als kritisch einzustufen ist. Für die Vielzahl der angedachten Maßnahmen muss schnellstmöglich eine Priorisierung erfolgen. Denn eine adäquate Ausstattung mit zukunftsrelevanten Infrastrukturen stellt eine zentrale Voraussetzung dafür dar, dass das Rheinland auch weiterhin ein international wettbewerbsfähiger und attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort bleiben kann. Die notwendigen Investitionen in Instandsetzung und Neuschaffung kritischer Infrastrukturen, die zukunftsrelevante Bereiche wie Energieversorgung, Carbon Management oder Verkehrsanbindung betreffen, dürfen aus Perspektive der MRR daher unter keinen Umständen zurückgestellt, aufgeschoben oder gar ausgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund wird sehr begrüßt, dass zusätzlich zum Sondervermögen für Infrastruktur bis Ende 2025 ein „Vorschlag für eine Modernisierung der Schuldenbremse“ entwickelt werden soll, der „dauerhaft zusätzliche Investitionen in die Stärkung unseres Landes ermöglicht“ (KoaV, Z. 1613-1616). In letzter Konsequenz sind auch marode oder nicht vorhandene Infrastrukturen implizite Schulden zulasten der kommenden Generationen. Dieser Gedanke sollte aus Rheinland-Perspektive handlungsleitend bei der geplanten Reform sein.

1. Gesicherte Energieversorgung

MRR-Positionen:

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

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Die neue Bundesregierung steht „für eine konsequente Ausrichtung aller Bereiche auf Bezahlbarkeit, Kosteneffizienz und Versorgungssicherheit“ (KoaV, Z. 943-944). Die Kosteneffizienz soll durch „das Zusammenspiel aus dem Ausbau der Erneuerbaren Energien, einer Kraftwerksstrategie, dem gezielten und systemdienlichen Netz- und Speicherausbau, mehr Flexibilitäten und einem effizienten Netzbetrieb“ erreicht werden (KoaV, Z. 945-948). Zusätzlich sollen „langfristige, diversifizierte, günstige Gaslieferverträge mit internationalen Gasanbietern“ ermöglicht (KoaV, Z. 966-968) und „Energiepartnerschaften und grenzüberschreitende sowie notwendige Inlandsinfrastruktur für Importe von Wasserstoff und seinen Derivaten“ ausgebaut (KoaV, Z. 1101-1103) werden.

- In Bezug auf die Kraftwerksstrategie werden „schnellstmögliche technologieoffene Ausschreibungen“ für den „Bau von bis zu 20 GW an Gaskraftwerksleistung bis 2030“ forciert, wobei die Kraftwerke „deutschlandweit vorrangig an bestehenden Kraftwerksstandorten entstehen und regional nach Bedarfen gesteuert werden“ (KoaV, Z. 1066-1072). Ziel ist ein „systemdienlicher Technologiemix aus Kraftwerken und Erzeugungsanlagen [...], Speichern und Flexibilitäten“, in dem auch „Kapazitäten industriell genutzter KWK-Anlagen“ stärker genutzt werden können (KoaV, Z. 1073-1076). Dabei „sollen künftig Reservekraftwerke nicht nur zur Vermeidung von Versorgungsengpässen, sondern auch zur Stabilisierung des Strompreises“ beitragen (KoaV, Z. 1078-1079).

Ergebnis der Analyse:

- Grundlegender Konsens in allen wesentlichen Punkten
- Keine akuten Klärungs- oder Schärfungsbedarfe
- Strategische Wasserstoffreserven und Ausweitung der Energiepartnerschaften als mögliche (aber nicht zwingend notwendige) Nachsteuerungsoptionen

2. Transformationsrelevante Infrastruktur

MRR-Positionen:

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

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Für die Energiewende strebt die neue Bundesregierung „Entbürokratisierung sowie schnellere und bessere Planungs- und Genehmigungsverfahren“ an. Sie wird den „Bund-Länder-Prozess zur Umsetzung des Pakts für Planungs-, Umsetzungs-, und Genehmigungsbeschleunigung“ fortführen und weiterentwickeln sowie „die Erneuerbare-Energien-Richtlinie III zügig“ umsetzen (KoaV, Z. 970-974). Zudem soll geprüft werden, „inwieweit die Vereinfachungen aus den Beschleunigungsgebieten und andere Ansätze [...] auf Infrastrukturprojekte der Energiewende“ anwendbar ist (KoaV, Z. 976-980).
- Gleichzeitig soll der „Ausbau und die Modernisierung der Netze werden kosteneffizient vorangebracht und mit dem Erneuerbaren-Ausbau synchronisiert“ und „die Übertragungs- und Verteilnetze“ gestärkt werden. Dabei sollen sich alle Maßnahmen „an den realistischen Bedarfen orientieren und aufeinander abgestimmt sein“ (KoaV, Z. 982-985). Im Punkto Wasserstoffinfrastruktur möchte man „deutschlandweit bedarfsgerecht die industriellen Zentren anbinden“. Hierfür sollen „zusätzliche Trassen“ geschaffen und „auch Wasserstoffspeicher stärker berücksichtigt“ sowie Finanzierungsbedingungen geschaffen werden, die „gewährleisten, dass in einer integrierten Planung das Kernnetz umgesetzt und auch das Verteilnetz aufgebaut wird“ (KoaV, Z. 1109-1113). Ebenso setzt man sich „für pragmatische nationale und europäische Regelungen [...] und deren zügige Umsetzung ein“ (KoaV, Z. 1097-1098).
- Die Finanzierung soll über „einen Investitionsfonds für die Energieinfrastruktur“ erfolgen (KoaV, Z. 1011-1013). Zusätzlich wird die „Schaffung eines 500 Milliarden Euro starken Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität“ in die Wege geleitet (KoaV, Z. 1656-1657). Für Länder und Kommunen ist „ein Anteil von 100 Milliarden Euro vorgesehen“ (KoaV, Z. 1672-1673). Grundsätzlich soll „die finanzielle Handlungsfähigkeit“ der Kommunen gestärkt und „eine faire Aufgaben- und Finanzierungsverteilung zwischen Bund, Ländern und Kommunen“ gefunden werden. Kommunale Aufgaben sollen künftig „angemessen ausgestattet werden und neue Verpflichtungen mit einer entsprechenden finanziellen Unterstützung einhergehen“ (KoaV, Z. 1755-1760). Auch an der „Lösung der kommunalen Altschuldenproblematik wird sich der Bund in dieser Legislatur mit 250 Millionen Euro

pro Jahr [...] finanziell zur Hälfte beteiligen“ und „die Geberländer im bundesstaatlichen Finanzausgleich um 400 Millionen Euro pro Jahr entlasten“ (KoaV, Z. 1764-1768).

Ergebnis der Analyse: ✓ + ✗

- Grundsätzlich eine sehr hohe Übereinstimmung, inkl. rechtlicher und finanzieller Umsetzungspfade.
- Beim Begriff des „Investitionsfonds für Energieinfrastrukturen“ besteht allerdings noch Klärungsbedarf. Dieser sollte konkretisiert und Förderlinien klarer anschlussfähig gemacht werden (z.B. IPCEI, BEW, KTF). Aus Perspektive der MRR wäre es zielführender, wenn nicht „nur“ von Energieinfrastrukturen gesprochen würde, sondern grundsätzlich all jene Infrastrukturprojekte, die einen konkreten Bezug zur Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft haben, Gegenstand von Finanzierung und Verfahrensbeschleunigung sein könnten. Mit einer breiteren terminologischen Prägung wie z.B. „transformationsrelevante Infrastrukturen“ wären nicht nur Erneuerbare Energien, sondern z.B. auch CO₂-Infrastrukturen inkludiert.
- Ein weiterer kritischer Punkt ist die Frage nach der Priorisierung der einzelnen Infrastrukturbereiche im Kontext des Sondervermögens. Hier darf auf keinen Fall nach dem Prinzip Gießkanne verteilt werden. Stattdessen sind Kriterien zu entwickeln, die neben Sicherheit insbesondere auch die Relevanz für eine möglichst wohlstanderhaltende und damit sozial verträgliche Transformation zur Klimaneutralität abbilden.

3. Wettbewerbsfähigkeit transformationsbetroffener Industrien

MRR-Positionen:

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

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Um „wettbewerbsfähige Energiepreise für die Industrie zu gewährleisten“, soll ein Strompreispaket verabschiedet werden (KoaV, Z. 136-137). Mit diesem will die neue Bundesregierung „Unternehmen und Verbraucher in Deutschland dauerhaft um mindestens fünf Cent pro kWh“ entlasten. Hierzu wird „als Sofortmaßnahme die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß“ gesenkt sowie Umlagen und Netzentgelte reduziert. Zusätzlich sollen dauerhaft Netzentgelte gedeckelt sowie die Strompreiskompensation verlängert und ausgeweitet werden, ein Industriestrompreis eingeführt und die Gasspeicherumlage abgeschafft werden (KoaV, Z. 956-965).
- Technologieoffenheit ist insbesondere bei den Energieträgern geplant. So soll durch „einen technologieoffenen und marktwirtschaftlichen Kapazitätsmechanismus [...] ein systemdienlicher Technologiemix aus Kraftwerken und Erzeugungsanlagen (zum Beispiel Bioenergie und Kraft-Wärme-Kopplung (KWK))“ entstehen (KoaV, Z. 1072-1074). Zudem wird Technologieoffenheit als eines der wesentlichen „Ziele für die Modernisierung der Wärmeversorgung“ genannt, wobei vor allem das „neue GEG [...] technologieoffener, flexibler und einfacher“ gestaltet und die „erreichbare CO₂-Vermeidung [...] zur zentralen Steuerungsgröße werden“ sollen (KoaV, Z. 752-756).
- Im Punkto Carbon Management möchte die Bundesregierung „umgehend nach Beginn der Wahlperiode ein Gesetzespaket beschließen, das die Abscheidung und Speicherung von Kohlendioxid (CCS) insbesondere für schwer vermeidbare Emissionen des Industriesektors und für Gaskraftwerke ermöglicht“ (KoaV, Z. 142-145). Für den Bau von CC(U)S-relevanter Infrastruktur soll „das überragende öffentliche Interesse“ festgestellt werden. Dabei wird der „Ratifizierung des London-Protokolls“ und der „Schaffung von bilateralen Abkommen mit Nachbarländern“ höchste Priorität eingeräumt und „eine Länderöffnungsklausel“ für CO₂-Speicherung eingeführt. Auch soll „Direct Air Capture als eine mögliche Zukunftstechnologie, um Negativemissionen zu heben“ genutzt werden können (KoaV, Z. 1081-1092). Als Branche „von zentraler strategischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland“, will die

Bundesregierung zudem „die Stahlindustrie bei ihrer Umstellung der Produktionsprozesse auf dem Weg zur Klimaneutralität unterstützen“, indem sie „ihr auch die Nutzung von CCS-Technologien ermöglichen“ (KoaV, Z. 170-173).

Ergebnis der Analyse: ✓ + ✖

- Volle Deckung, insbesondere bei den konkreten Maßnahmen zur Strompreisentlastung, der Technologieoffenheit für Energieträger und CCU/CCS als Schlüsseltechnologie für die Klimaneutralität.
- Damit die Unternehmen Planungssicherheit erhalten, gilt es mindestens den Passus „insbesondere für schwer vermeidbar Emissionen“ schnellstmöglich zu konkretisieren und transparenten Kriterien zuzuführen.
- Vor dem Hintergrund der steigenden CO₂-Preise wäre es allerdings aus Perspektive der MRR sogar noch eher geboten, die angedachten CCS-Reglungen nicht nur für „schwer vermeidbare Emissionen“ zuzulassen. Stattdessen sollte im Sinne der konsequenten Technologieoffenheit grundsätzlich auch all jenen Unternehmen, die bei der Entkopplung von Wertschöpfung und Emissionen besonders herausgefordert und somit durch hohe Standortkosten belastet sind, die Möglichkeit zur Nutzung dieser Technologie zumindest temporär freigestellt werden.

4. Neue Wertschöpfungspotenziale und Standortentwicklung

MRR-Positionen:

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

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Damit „Wertschöpfung vermehrt in Deutschland und Europa stattfindet“, möchte die neue Bundesregierung „die Bedingungen für anwendungsorientierte Forschung, Gründung und Transfer verbessern“ (KoaV, Z. 2146-2148). Unter dem Dach einer „Hightech Agenda für Deutschland“ soll „die Forschungs- und Innovationsförderung des Bundes auf folgende Schlüsseltechnologien“ fokussieren: Künstliche Intelligenz (AI-Gigafactory), Quantentechnologien (nationales Quantenökosystem), Mikroelektronik (Kompetenzzentrum für Chipdesign), Biotechnologie (v.a. Präventions-, Präzisions- und personalisierte Medizin), Klimaneutrale Energieerzeugung (Klimatechnologien, insb. Fusionsforschung), Klimaneutrale Mobilität (insb. Batterieforschung und vernetzte Mobilität) (KoaV, Z. 2503-2530). Dabei werden Gesundheitsforschung, Meeres-, Klima- und Nachhaltigkeitsforschung, Geistes- und Sozialwissenschaften, Sicherheits- und Verteidigungsforschung sowie Luft- und Raumfahrt als „strategische Forschungsfelder“ definiert (KoaV, Z. 2531-2554). Zur „Stärkung und Beschleunigung des Transfers“ wird eine „Initiative Forschung & Anwendung“ geschaffen. Insbesondere „Hochschulen für angewandte Wissenschaften“ sollen künftig „angemessen am Förderaufkommen der DFG beteiligt werden“ (KoaV, Z. 2555-2561).
- „Zur Vergabe von Eigen- und Fremdkapital bei Investitionen“ soll „im Zusammenspiel von öffentlichen Garantien und privatem Kapital ein Investitionsfonds für die Energieinfrastruktur“ aufgelegt werden (KoaV, Z. 1011-1013).

Ergebnis der Analyse: ● + ✖

- Bezüglich der Transferförderung in insbesondere anwendungsbezogenen Forschungsbereichen stimmen die Inhalte des Koalitionsvertrags im Grundsatz gut mit der MRR-Forderung überein. 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). Allerdings sollte sich

Forschungsförderung nicht ausschließlich auf den High-Tech-Bereich beziehen, sondern auch strategisch relevante Mitteltechnologien stärker berücksichtigen.

- Ein „Weiße-Flecken-Programm“ ist eine spezifische MRR-Idee, die im Koalitionsvertrag bislang kein direktes Gegenstück hat. Allerdings ist die Grundidee anschlussfähig an den geplanten „Investitionsfonds für Energieinfrastruktur“, dessen Konkretisierung noch aussteht.
- Die schnellere Erschließung von transformationsrelevanten Flächen kommt aus Perspektive der MRR im Koalitionsvertrag deutlich zu kurz. Die infrastrukturelle Erschließung von transformationsrelevanten Flächen für neue Investitionen bestehender Unternehmen bzw. Neuansiedlungen neuer Unternehmen an deutschen Standorten sollte stärker angereizt werden. Auch hier sind eine Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung sowie der Status eines überragenden öffentlichen Interesses anzudenken.

5. Schnellere Planung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

MRR-Positionen:

- Planungs- und Genehmigungsverfahren stark beschleunigen
- Überjährigen Finanzierungsfonds einrichten
- Intelligente Lösungen für den Ausbau umsetzen

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Die Koalition stellt fest, dass „Deutschland auf dem Weg zur Planungs- und Baubeschleunigung mutige Wege gehen muss“ (KoaV, Z. 681). Notwendig sei dafür eine „grundsätzliche Überarbeitung von Planungs-, Bau-, Umwelt-, Vergabe- und des (Verwaltungs-)Verfahrensrechts“ (KoaV, Z. 682-683). Die Koalition möchte eine europäische Initiative zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung starten sowie den nationalen „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ fortsetzen (KoaV, Z. 683-685).
- Darüber hinaus soll ein „einheitliches Verfahrensrecht („one-for-many“)" für Infrastrukturvorhaben geschaffen werden ((KoaV, Z. 685-686). Formalisierte Verfahren sollen flexibilisiert und Verfahrensstufen reduziert werden, um Doppelprüfungen abzubauen (KoaV, Z. 688-689).
- Zudem soll eine verbindliche Stichtagsregelung zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Planungsprozess eingeführt werden (KoaV, Z. 691-692).
- Des weiteren „soll“ der identische, der erweiterte und der vollseitige Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden und die Plangenehmigung zum Regelverfahren werden (KoaV, Z. 692-695).
- Die Koalition hat sich ferner darauf verständigt, dass Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie Prüfungen nur einmal stattfinden und für „wesentliche Infrastrukturvorhaben“ der vorzeitige Maßnahmenbeginn zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Infrastruktur im laufenden Planverfahren zugelassen wird (KoaV, Z. 695-698).
- Auch will die neue Regierung zusammen mit den Ländern die Planungs- und Genehmigungsverfahren vollständig digitalisieren und mit den Kammern die Planungskapazitäten ausbauen (KoaV, Z. 700-702).
- Bereits vor dem Koalitionsvertrag wurde noch durch den alten Bundestag das Sondervermögen Infrastruktur beschlossen in Höhe von 500 Mrd. Euro für die kommenden zwölf Jahre, von denen 100 Mrd. direkt für die Länder / Kommunen bereitgestellt werden sowie weitere 100 Mrd. für den Klima- und Transformationsfonds.
- Die Bundesregierung will eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantieren. (KoaV, Z. 812-813)

Ergebnis der Analyse: ✓ + ✘

- Das Sondervermögen Infrastruktur ist aus MRR-Perspektive sehr begrüßenswert, im Speziellen der Anteil für die Kommunen. Das Rheinland ist ein bedeutender und auch international betrachtet wichtiger Verkehrsknotenpunkt mit einer überdurchschnittlich hohen Anzahl an maroder bzw. sanierungsbedürftiger Verkehrsinfrastruktur, deren Sanierung / Erhalt finanziert werden muss. Hier kann das Sondervermögen dazu dienen, einen wesentlichen Teil des Finanzierungsbedarfs abzudecken. Auch haben bspw. die rheinischen Städte Bonn, Köln, Düsseldorf und Duisburg mit ihren Rheinbrücken Verkehrsinfrastruktur mit regionaler bzw. überregionaler Bedeutung in eigener Baulastträgerschaft und damit einen besonders hohen Bedarf an zusätzlichen Mitteln von Bund und Land. Idealerweise wird das Sondervermögen im Weiteren konkret zur Speisung eines überjährigen Fonds genutzt.
- Die Punkte zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung decken sich weitgehend mit den Bedarfen in der Metropolregion Rheinland. Der flächendeckende Sanierungsstau geht hier wie auch andernorts zwar nicht nur, aber doch ganz wesentlich auf viel zu lange und komplexe Planungs- und Genehmigungsprozesse zurück. Wichtig wird sein, dass die beschriebenen Punkte im Koalitionsvertrag (insbesondere jene mit der Formulierung „soll“) nicht nur Absichtserklärungen bleiben, sondern tatsächlich und stringent umgesetzt werden. Im weiteren Schritt wird die Bundesregierung dafür sorgen tragen müssen, dass zumindest bei ihrer bundeseigenen Infrastruktur die (neuen) Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung auch zur faktischen Anwendung kommen und damit ihre Wirkung entfalten.

6. Ausfinanzierter ÖPNV / Deutschland-Ticket

MRR-Positionen:

- Deutschlandticket verstetigen und finanziell absichern
- Mehr Mittel für Betrieb und Infrastrukturinvestitionen (Regionalisierung & GVFG)
- Fortführung Ausbau- und Modernisierungspakt
- Bessere Anbindung auch für ländliche Räume

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) will die schwarz-rote Koalition die ÖPNV-Finanzierung zwischen Bund und Ländern auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. (KoaV, Z. 875-876)
- Die Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. (KoaV, Z. 876-878)
- Man werde den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werde angepasst. (KoaV, Z. 878-879)
- Die GVFG-Mittel sollen schrittweise deutlich aufgestockt und der Fördersatz erhöht werden. (KoaV, Z. 882)
- Das Deutschlandticket werde über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei werde der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket, aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, sollen die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt werden. (KoaV, Z. 883-886)
- Die Flottenrüstung auf klimaneutrale Busse im ÖPNV soll gefördert werden. (KoaV, Z. 886-887)

Ergebnis der Analyse: ✓ + ✘

- Sehr zu begrüßen ist, dass die Koalition die Bedeutung des ÖPNV anerkennt und einen entsprechenden Modernisierungspakt (= MRR-Forderung) starten bzw. wiederbeleben will.

- Die Kosten im Nahverkehr steigen für die Aufgabenträger seit Jahren massiv, die Bundesregierung will dies mit einer weiteren Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auffangen, was grundsätzlich gut ist, doch fehlt noch die Konkretisierung (Finanzierungsquelle).
- Die Regionalisierungsmittel werden in NRW bereits heute in ganz überwiegendem Maße für den SPNV genutzt, hier wäre jedoch auch eine stärkere Berücksichtigung des kommunal getragenen ÖPNV zu berücksichtigen, da bisherige Finanzierungsmodelle (steuerlicher Querverbund, kommunale Umlage) ausgereizt sind.
- Die GVFG-Mittel sollen zwar deutlich erhöht werden, jedoch fehlt auch hier eine Konkretisierung / Finanzierungsquelle.
- Die Koalition bekennt sich zum Deutschland-Ticket, was sehr zu begrüßen ist (= MRR-Forderung), inkl. Preisstabilität bis 2029.
- Ebenfalls positiv zu bewerten: Die Förderung der Flottenumrüstung auf klimaneutrale Busse. Jedoch fehlt auch hier die konkrete Finanzierungsquelle wie bspw. der Klima- und Transformationsfonds, welcher noch im Ergebnispapier der Arbeitsgruppe Verkehr für den Koalitionsvertrag explizit genannt wurde.

7. Stärkung der Schiene

MRR-Positionen:

- Große Bahnknoten schneller ausbauen
- Europäische TEN-T-Korridore priorisieren
- Anbindung kleinerer (Groß-)Städte an das Fernverkehrsnetz erhalten

Zusammenfassung respektiver KoaV-Inhalte:

- Investitionen in das deutsche Schienennetz will die kommende Bundesregierung steigern. Das soll gelten für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten und die durch die Regionalisierungsmittel geförderten Großprojekte gleichermaßen. Der Infraplan werde als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds“) versehen. Damit sollen die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben gesichert werden (KoaV, Z. 819-823).
- Das Sanierungskonzept der Hochleistungskorridore (HLK) soll fortlaufend überprüft und angepasst werden. Die HLK-Sanierung werde aus dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch, so Schwarz / Rot, stehen die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung. Investitionen in die Digitalisierung sollen mit einem Schwerpunkt auf digitale Stellwerke und eine flächendeckende ETCS-Ausrüstung priorisiert werden. Die Elektrifizierung soll beschleunigt und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichtet werden (KoaV, Z. 823-829).
- Die Digitalisierung und die Elektrifizierung werde aus dem KTF finanziert. Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, zur Schaffung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz sollen fortgesetzt werden. Durch gezielten Aus- und Neubau werde man etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt) etablieren (KoaV, Z. 829-834).
- Europa-Züge mit Fernverkehrsstandard zur besseren Anbindung aller unserer europäischen Nachbarländer sollen eingesetzt werden (KoaV, Z. 836-837).

Ergebnis der Analyse:

- Die Stärkung der Schiene ist der Koalition offenkundig ein großes Anliegen. Sehr zu begrüßen ist die Implementierung des sog. Infraplans zur Sicherung einer überjährigen Finanzierung der Vielzahl an Schienenprojekten.
- Die finanzielle Absicherung des begonnenen Konzepts zur Sanierung der Hochleistungskorridore ist aus Rheinland-Perspektive ebenfalls sehr positiv zu sehen, da es allen beteiligten Akteuren Planungssicherheit verschafft. Hier wird

auch explizit auf die Mittel aus dem Sondervermögen Infrastruktur verwiesen, sodass die Finanzierung tatsächlich gesichert sein sollte.

- Ebenfalls als sehr positiv zu betrachten ist der vorgesehene Verzicht auf eine Kosten-Nutzen-Analyse bei Elektrifizierungsvorhaben. Hierdurch ist eine deutliche Beschleunigung der Planung von Strecken-Elektrifizierungen möglich.
- Die Finanzierung der Elektrifizierung soll aus dem KTF erfolgen - dies verschafft dem Verkehrsträger Schiene ein weiteres Standbein. Dies ist ebenfalls sehr zu begrüßen, da das Sondervermögen Infrastruktur wahrscheinlich nur für die Korridorsanierungen ausreichen wird.
- Die Nennung des transeuropäischen Verkehrs ist ebenfalls positiv für das Rheinland mit Grenzen zu zwei europäischen Nachbarstaaten.

8. Wasserstraße / Binnenschifffahrt

MRR-Positionen:

- Rhein als Logistikkorridor stärken
- Planungsbeschleunigung auch für Wasserstraßen ermöglichen
- „Überragendes öffentliches Interesse“ auch für Wasserstraßen-Projekte - v.a. auf dem Rhein

Zusammenfassung respektiver KoAV-Inhalte:

- Für die Ertüchtigung der Infrastruktur aus Wasserstraßen, Schleusen, See- und Binnenhäfen wollen Union und SPD notwendige Investitionen und eine auskömmliche zusätzliche Finanzierung mit Planungssicherheit organisieren. Dafür soll ein Finanzierungs- und Realisierungsplan entwickelt werden. Die Transformation der Wasserstraßen und Häfen soll “weiterhin unterstützt werden”. Die Nationale Hafenstrategie werde umgesetzt (KoAV, Z. 848-852).

Ergebnis der Analyse: ● + ✘

- Gut aus Sicht der Metropolregion Rheinland bzw. den Wasserstraßen-affinen Akteuren im Rheinland ist zu bewerten, dass die Bundesregierung die weitere Unterstützung des Verkehrsträgers bzw. der Häfen grundsätzlich vorsieht. Allerdings ist - anders als noch im Ergebnispapier der Arbeitsgruppe Verkehr zum Koalitionsvertrag - keine konkrete Finanzierungsquelle mehr hinterlegt. Dies war ursprünglich mit dem Klima- und Transformationsfonds der Fall. Hier muss folglich die Finanzierung noch geklärt werden. Auch steht die Partizipation der Wasserstraße bei der Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung noch aus. Diese muss mindestens für die bundesweit wichtigsten Projekte auf der Wasserstraße greifen (Status „überragendes öffentliches Interesse“).