Stellungnahmen der Landesregierung RLP zu den Resolutionen des Oberrheinrates (ORR) vom 6. Dezember 2024

1. Grenzkontrollen: der Oberrhein ist auf durchlässige Grenzen angewiesen *(MWVLW)*

Die wirtschaftlichen Beziehungen am Oberrhein sind durch eine enge Verzahnung von Industrie, Forschung und Logistik gekennzeichnet, die die Region zu einem dynamischen Wirtschaftsstandort in Europa macht. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördert nicht nur das Wachstum, sondern auch die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Länder.

Die Regionen profitieren im wirtschaftlichen Austausch vor allem neben dem Wissenstransfer in Forschung und Entwicklung, durch koordinierte Infrastrukturprojekte (Verkehrs- und Energienetze), Stabilisierung des regionalen BIP am Oberrhein durch sehr hohe Grenzgängerquoten (Pendlerströme in benachbarte Regionen), aber im Wesentlichen durch aktive Wirtschaftsakteure, die die grenzüberschreitende Kooperation von Unternehmen untereinander befördern, wie auch den Waren- und Dienstleistungsaustausch im Handel und auch im Handwerk im Absatzmarkt zu (privaten) Kunden.

Darüber hinaus spielt die Forschung und Entwicklung eine wichtige Rolle in der Region. Universitäten und Forschungsinstitute kooperieren über nationale Grenzen hinweg, um innovative Lösungen zu entwickeln und den Technologietransfer zu fördern. Diese Zusammenarbeit trägt zur Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bei und stärkt die wirtschaftliche Basis der Region. Die Nähe zu innovativen Forschungsinstituten, wie dem Fraunhofer-Institut in Deutschland und der Universität Straßburg in Frankreich und der RPTU an den Standorten Landau und Kaiserslautern, fördert den Technologietransfer, wissenschaftliche Netzwerke und die Entwicklung neuer Produkte.

<u>Infrastruktur/ Verkehr:</u>

Die Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Schlüsselfaktor für die wirtschaftlichen Verflechtungen am Oberrhein. Der Rhein selbst dient als wichtige Wasserstraße,

während ein dichtes Netz von Straßen und Schienen die Mobilität von Gütern und Personen gewährleistet. Die Städte entlang des Rheins, wie Basel, Freiburg und Straßburg, sind wichtige Knotenpunkte für den Handel und die Logistik.

Der Gesamtumschlag an den Rheinhäfen ist von 2018-2022 außer an den Häfen Straßburg, Karlsruhe und Rheinfelden stark zurückgegangen. In Germersheim sank der Umsatz um -25%, in Wörth am Rhein um - 9,5 %. Gesamtklimatische Auswirkungen durch Hochwasser- und Tiefstandzeiträume haben auch in den vergangenen Jahren immer wieder zu erforderlichen Anpassungen der Lieferketten weg vom Schiffverkehr erfordert.

Industrie/ Gewerbe:

Der zentrale Aspekt von wirtschaftlichen Verflechtungen am Oberrhein ist die Industrie. Am Oberrhein sind zahlreiche Unternehmen ansässig, die in verschiedenen Sektoren tätig sind, darunter vor allem in Chemie, Maschinenbau- und Automobilindustrie und Informationstechnologie. Diese Industrien sind oft international ausgerichtet und arbeiten eng mit Partnern in den Nachbarländern zusammen. Der Austausch von Waren und Dienstleistungen wird durch die Zollunion der Europäischen Union erleichtert, was den Handel zwischen den Ländern vereinfacht. Weitere Vorteile sehen die Unternehmen darin Innovationen voranzutreiben, Kosten zu senken und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Die Kooperationen sind oft auf spezifische Projekte ausgerichtet, die sowohl deutliche wirtschaftliche als auch technologische Vorteile aufweisen.

Als aktive, grenzüberschreitende Unternehmenskooperationen und –projekte mit rheinland-pfälzischer Beteiligung können benannt werden:

Im Bereich der Großunternehmen

1. Daimler AG (Deutschland) und Peugeot S.A. (Frankreich): Kooperation findet im Bereich der Fahrzeugentwicklung und –produktion
2. BASF (Deutschland) und Solvay (Belgien/Frankreich): enge Zusammenarbeit in der Chemieindustrie, insbesondere in der Entwicklung nachhaltiger Chemikalien und Materialien für umweltfreundliche Lösungen
3. Freiburger Verkehrs AG (Deutschland) und CTS Eventim (Frankreich): Die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Ticketing-Systems

4. Roche (Schweiz) und BioMérieux (Frankreich): Kooperation im Bereich der Diagnosetechnologie
5. KSB SE & Co. KGaA (Deutschland) und Saurer AG (Schweiz): Kooperation in Pumpentechnologie und Automatisierungslösungen

Im Bereich der klein- und mittelständische Unternehmen (KMU)

1. Bauunternehmen Schmidt (Rheinland-Pfalz) und Entreprise de Construction Dupont (Frankreich): Die Unternehmen arbeiten an gemeinsamen, grenzüberschreitenden Wohnbauprojekten, um den Wohnraummangel in der Region zu bekämpfen. Projektvolumen: Ca. 2 Millionen Euro.
2. Müller Maschinenbau GmbH (Rheinland-Pfalz) und Swiss Precision Engineering (Schweiz): Kooperation zur Entwicklung von Präzisionsmaschinen für die Automobilindustrie. Projektvolumen: Rund 1 Million Euro.
3. IT-Dienstleister TechSolutions (Rheinland-Pfalz) und WebDev SARL (Frankreich): Entwicklung einer grenzüberschreitenden E-Commerce-Plattform Projektvolumen: Geschätzt auf 400.000 Euro.
4. Weingut Dr. Bürklin-Wolf (Deutschland) und Domaine de la Ville de Colmar (Frankreich): gemeinsame Vermarktung von Weinen und Entwicklung eines grenzüberschreitenden Wein-Tourismusprojekts. Projektvolumen: Geschätzt auf 200.000 Euro.
5. Küchenstudio Schmitt (Rheinland-Pfalz) und Cuisine Design (Frankreich): Entwicklung von maßgeschneiderten Küchendesigns für den grenzüberschreitenden Markt. Projektvolumen: Ca. 150.000 Euro.
6. Fritz Müller GmbH (Rheinland-Pfalz) und Boulangerie Dupont (Frankreich): Entwicklung von neuen Backwaren und gemeinsamen Marketingstrategien für den grenzüberschreitenden Vertrieb. Projektvolumen: Ca. 100.000 Euro.

Kooperationen kleinerer Betriebe

1. Softwarehaus Innovatech, Mainz und TechStart, Basel (Schweiz): Entwicklung einer Softwarelösung für die Industrie 4.0. Projektvolumen: 600.000 Euro.
2. Kunststoffverarbeitung Müller, Ludwigshafen und Plastics Solutions, Strasbourg (Frankreich): Entwicklung neuer Kunststoffprodukte. Projektvolumen: 350.000 Euro.

3. Bioenergie Rheinland-Pfalz, Koblenz und Energieagentur Alsace, Strasbourg (Frankreich): Gemeinsame Projekte zur Förderung erneuerbarer Energien. Projektvolumen: 300.000 Euro.
4. Textilunternehmen Schneider, Pirmasens und Textilfabrik Dupont, Mulhouse (Frankreich): Entwicklung nachhaltiger Textilien. Projektvolumen: 250.000 Euro.
5. Bäckerei Schmidt, Worms und Pâtisserie Dupont, Colmar (Frankreich): Austausch von Rezepturen und Produkten. Projektvolumen: 80.000 Euro.

Die rheinland-pfälzische Wirtschaft profitiert demnach auch über die Grenzen der trinationalen Grenzregion von den interdisziplinären Kontakten und vorhandenen Strukturen. Diese KMU sind oft innovativ und tragen zur wirtschaftlichen Diversifizierung bei.

Unternehmensnetzwerke und Institutionen

Am Oberrhein gibt es eine Vielzahl aktiver Unternehmensnetzwerke, die die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz fördern. Diese aktiven Unternehmensnetzwerke am Oberrhein tragen dazu bei, die wirtschaftliche Integration der Region zu fördern, Innovationen voranzutreiben und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu stärken. Durch den Austausch von Wissen und Ressourcen können die beteiligten Akteure gemeinsam Herausforderungen bewältigen und neue Chancen nutzen. Bedeutende Netzwerke sind

1. Industrie- und Handelskammern (IHK):

   Die IHKs in den beteiligten Ländern spielen eine wichtige Rolle bei der Vernetzung von Unternehmen. Sie bieten Plattformen für den Austausch von Informationen, die Organisation von Veranstaltungen und die Unterstützung von grenzüberschreitenden Geschäftsaktivitäten.
2. Eurodistrict Strasbourg-Ortenau als grenzüberschreitendes Netzwerk für Unternehmen und Institutionen in der Region Straßburg (Frankreich) und Ortenau (Deutschland). Die Schwerpunkte liegen in Bereichen wie Umwelttechnologie und Mobilität und beziehen so auch den Wissenstransfer mit der RPTU am Standort Landau mit ein.
3. Cluster für Biotechnologie und Life Sciences im Bereich Biotechnologie und Gesundheitswesen. Diese Netzwerke bringen Unternehmen,

Forschungseinrichtungen und Kliniken zusammen, um Innovationen in der Medizintechnik und Pharmaindustrie voranzutreiben.

4. Innovationsnetzwerk Oberrhein: Dieses Netzwerk fördert die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen in der Region. Es unterstützt Start-ups und etablierte Unternehmen bei der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, insbesondere in den Bereichen digitale Technologien und nachhaltige Entwicklung.
5. Transnationales Netzwerk für KMU: Dieses Netzwerk unterstützt kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) in der Region, indem es ihnen hilft, internationale Märkte zu erschließen und Kooperationen mit anderen Unternehmen aufzubauen.
6. Rhein-Neckar-Region Netzwerk mit Unternehmen, Bildungseinrichtungen und Hochschulen der Metropolregion Rhein-Neckar zur Förderung des Regionen-übergreifenden Austauschs von Ideen und Technologien, insbesondere in den Bereichen Maschinenbau, Automobilindustrie und IT.

<u>Entbürokratisierung für mehr Aufträge im Handwerk</u>

Die genaue Anzahl der Aufträge für Handwerker aus der Südpfalz im Elsass ist in den öffentlich verfügbaren Daten nicht spezifiziert. Ein trinationales Beratungsnetzwerk für Handwerker und kleine und mittlere Unternehmen (KMU) unterstützt Unternehmen am Oberrhein bei der Umsetzung grenzüberschreitender Dienstleistungen.

Als größte Hürde der Annahme und Durchführung von Aufträgen im benachbarten Grenzgebiet wird die Bürokratie gesehen, die das grenzüberschreitende Arbeiten für Handwerksunternehmen in der deutsch-französischen Grenzregion sehr unattraktiv gestalten. Diese Vorschriften, die insbesondere im Bau- und Handwerkssektor gelten, können den administrativen Aufwand erheblich erhöhen und kleinere Betriebe vor Herausforderungen stellen. Diese betreffen im Wesentlichen personalisierte Melde- und Sozialversicherungsbescheinigungen, Einhaltung der abweichenden französischen Tarifbedingungen zu Arbeitszeit (35-Stunden-Woche, Zuschläge) und Mindestlohn. Daher fordern die Kammern und Verbände den stringenten Abbau bürokratischer Hürden und einer Vereinfachung von Regulierungen. Dies soll den Betrieben ermöglichen, effizienter zu arbeiten und sich auf ihre Kernkompetenzen zu konzentrieren.

Französische Handwerksunternehmen, die in Deutschland tätig werden möchten, stehen vor verschiedenen bürokratischen Herausforderungen. Diese betreffen insbesondere die Anerkennung von Qualifikationen (Meisterbrief), die Registrierung im Handwerksregister und die Einhaltung spezifischer Vorschriften.

Wirtschaftliche Stabilisierung durch Wanderung von Fach- und Arbeitskräften

Im Jahr 2022 verfügte die Oberrheinregion über 3,2 Mio. Erwerbstätige (am Arbeitsort). 99 487 Arbeitskräfte pendelten innerhalb des Oberrheingebietes in das benachbarte Ausland. Darunter kamen allein 61 % aus dem Elsass und 38 % aus Baden. Gegenüber 2012 hat die Zahl der grenzüberschreitenden Berufspendlerinnen/Berufspendler um 9 % zugenommen. Im Jahr 2022 pendelten demnach 300 Erwerbstätige aus der Südpfalz in die benachbarte Grenzregion, ins Elsass ein, während 2500 Facharbeiter aus dem Elsass in Unternehmen der Südpfalz beschäftigt waren. In die Nordwestschweiz pendelten im gleichen Zeitraum aus dem Elsass und Baden jeweils 36.000 Erwerbstätige, insgesamt also über 72.000 Arbeitnehmer in die Schweiz ein, während gerade 500 Arbeitnehmer über die Schweizer Grenze nach Deutschland oder ins Elsass einpendelten.

Gerade aus dem Elsass pendeln Erwerbstätige in hohem Maße in die benachbarten Grenzregionen und stellen damit einen erheblichen Anteil der Fachkräfte in der Region.

Problemstellung aufgrund der vermehrten Grenzkontrollen in Grenzgebieten

In der Annahme, dass aufgrund der vermehrten Grenzkontrollen direkte Auswirkungen auf den Güterverkehr zu verzeichnen sind, hat das zuständige Referat für Handel mit relevanten Wirtschaftsakteuren im Lebensmittelhandel in der Region Südpfalz, wie der Edeka-Gruppe, Aldi, Wasgau und anderen, direkt Rücksprache gehalten und konnte dieses verneinen.

Grundsätzlich sind die auch im europäischen Binnenmarkt durchgängig erforderlichen Grenzkontrollen nahezu unverändert.

Es werden hier jedoch eindeutige Auswirkungen auf die Ein- und Auspendelzeiten bei Fachkräften gesehen, die allerdings nur mit Erfahrungen und mit Berichten aus den Medien belegt werden können. Statistisch valide Zahlen sind mit einem Vorlauf von ca. 12-18 Monaten hierzu erst im kommenden Jahr zu erwarten.

Als die größere Hürde für Unternehmen in Rheinland-Pfalz, vor allem im industriellen Sektor, werden die umfangreichen bürokratischen Erfordernisse gesehen, die im Rahmen von einzelstaatlichen Entscheidungen (bspw. neben den Grenzkontrollen zu Pandemiezeiten unterschiedliche Reiseeinschränkungen) zu erheblichen Auswirkungen beim Einsatz von Fachkräften in Grenzregionen führen können und Berichten zufolge bei den global agierenden Unternehmen der Daimler Truck AG am Standort Wörth, wie auch John Deere, an Standorten in der Pfalz starke Auswirkungen zeigten.

2. Den Eurovision Song Contest Basel 2025 als Chance für die ganze Oberrheinregion nutzen *(MFFKI, MWVLW)*

Das MFFKI kommt zu folgender Stellungnahme:

Die in der Resolution aufgeführte Vielfalt der Oberrheinregion spiegelt sich auch in kultureller Hinsicht wider. So gibt es hier zahlreiche grenzüberschreitende Kooperationen von Kulturakteuren, die kontinuierlich unterstützt werden sollten.

Die Organisation des ESC, die mit einem umfangreichen Programm in Verbindung steht, kann zu dieser Unterstützung beitragen indem Kulturschaffende und Kulturinstitution aus den drei Staaten der Oberrheinregion bei Veranstaltungen rund um das Popmusik-Event zusammenkommen.

Das MWVLW kommt zu folgender Stellungnahme:

Zeitraum/Organisation:

Der Eurovision Song Contest (ESC) findet vom 10. bis 17. Mai 2025 in Basel statt. Für die Schweiz ist es das dritte Mal, dass sie Gastgeberin dieses großen Musikwettbewerbs ist. Nach Angaben des Kantons Basel-Stadt wird mit Kosten in Höhe von etwa 37 Mio. Franken für die Organisation des ESC gerechnet. Gleichzeitig sei damit die einmalige Chance verbunden, sich als Stadt und Region einem Millionenpublikum zu präsentieren. Das Hotel- und Gaststättengewerbe, der Einzelhandel und die Kulturwirtschaft seien typischerweise die Branchen, die am meisten von der Veranstaltung profitieren würden, so der Kanton Basel-Stadt.

Erkenntnisse aus früheren ESC-Veranstaltungen (Liverpool 2023):

Frühere ESC-Veranstaltungen - wie beispielsweise der ESC in Liverpool im Jahr 2023 - zogen insgesamt rund 470.000 Besucher an. Diese gaben ca. 42 Mio. Pfund in der Stadt aus, hauptsächlich für Lebensmittel, Getränke und Unterkunft. Diejenigen, die vor dem ESC noch nie in Liverpool waren, hätten Interesse bekundet, zumindest für ein Wochenende wiederzukommen und Familie und Freunde mitzubringen.

Erwartete Auswirkungen für Basel und Oberrhein:

Ähnliche Impulse für Hotellerie und Einzelhandel kann auch Basel und Umgebung als Veranstaltungsort erwarten. Für die Region Oberrhein dagegen werden die Auswirkungen wahrscheinlich in einem eher überschaubaren Rahmen bleiben. Während die Grenzregionen auf deutscher und französischer Seite möglicherweise von steigenden Übernachtungszahlen profitieren könnten, sind solche (unmittelbare) Effekte für Rheinland-Pfalz – u.a. aufgrund der räumlichen Entfernung – eher fernliegend.

Perspektivisch:

Es bleibt zu hoffen, dass Besucherinnen und Besucher, die Basel während des ESC kennen gelernt haben und die Region später wieder besuchen, ihre Reise ausdehnen und auch nach Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz kommen.

Fazit:

- Keine direkten (messbaren) Auswirkungen auf die Tourismusentwicklung aufgrund des ESC, aber:
- Positiver Einfluss auf die Grenzregion rund um Basel und
- Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

3. Grenzübergreifende Schienenverkehrsprojekte durch mehr Abstimmung und Harmonisierung vereinfachen *(MKUEM, MWVLW)*

<u>Das MKUEM kommt zu folgender Stellungnahme:</u>

Die Resolution zu den grenzüberschreitenden Schienenverkehrsprojekten nennt zwei Punkte, die auch für Rheinland-Pfalz von Bedeutung sind. Zum einen wird gefordert, dass die Vorschriften im Schienenverkehrsbereich zwischen beiden Ländern (Deutschland und Frankreich) harmonisiert werden sollten und europaweite Standards zur Erleichterung künftiger Projekte anzustreben sind. Zum anderen sollen Standards - wie beispielsweise Sprachkenntnisse - harmonisiert und somit der

grenzüberschreitende Einsatz von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern erleichtert werden. Dies insbesondere vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels.

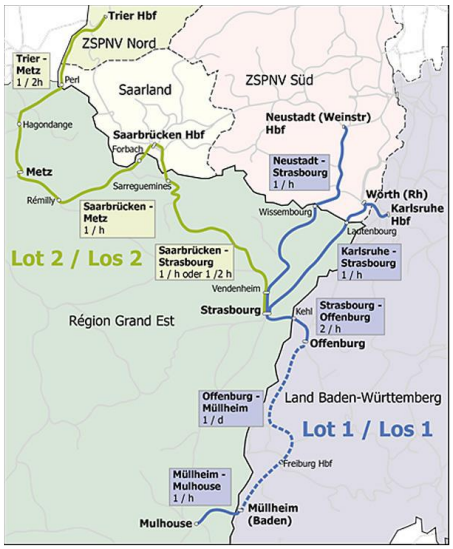
Auch aus Rheinland-Pfalz werden diese Punkte grundsätzlich als sinnvoll erachtet. Da es aber alleine zwischen Deutschland und Frankreich im SPNV Grenzübergänge auch in Baden-Württemberg und dem Saarland gibt, ist hier eine weitergehende Abstimmung zwischen den Bundesländern notwendig. Deshalb wird Rheinland-Pfalz diese Themen in den AK Bahnpolitik einbringen; mit dem Ziel, mit den anderen Bundesländern dieses Themenfeld gemeinsam voranbringen zu können.

Das MWVLW kommt zu folgender Stellungnahme:

Die Entwicklung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen ist von entscheidender Bedeutung für die Stärkung der deutsch-französischen-schweizerischen Grenzregion. Im Bereich des SPNV (Verantwortung des MKUEM) laufen derzeit eine Reihe von Projekten zum Ausbau des SPNV und zur Reaktivierung von Bahnstrecken, diese jedoch fast ausschließlich im Bereich von Baden-Württemberg.

Aktuell läuft noch immer die gemeinsame grenzüberschreitende Ausschreibung der SPNV-Leistungen durch die Aufgabenträger in BW, RP, SL und Région Grand-Est (s. Karte). Nach vorliegenden Informationen soll die Vergabe nun im 2. Halbjahr 2025 erfolgen und die Betriebsaufnahme im Dezember 2027 und damit um 1 Jahr verschoben zu den vormaligen Planungen.

Die unterschiedlichen nationalen Standards und besonders die Anforderungen im Bereich der Sprachkenntnisse für die Triebfahrzeugführer haben sich in der Ausschreibung als ein großes Problem herauskristallisiert. Profunde Sprachkenntnisse in der jeweiligen Landessprache sind jedoch essentiell für die notwendige betriebliche Kommunikation mit dem Betriebsführungspersonal in den Stellwerken. Hier wäre ggf. die Einführung einer einheitlichen Sprache im Eisenbahnwesen (ähnlich wie im Luftfahrtbereich) eine denkbare Lösung.



Während sich im Bereich des SPNV eine nachhaltige Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehre abzeichnet, ist dies im Schienengüterverkehr (SGV) nicht erkennbar. Insbesondere auf der französischen Seite sind keine Fortschritte am Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Wörth – Landesgrenze/Lauterbourg – Strasbourg, die eine leistungsfähige Umleitungsstrecke für die rechtsrheinische Strecke als wichtiger Teil des Rhein-Alpen-Korridors darstellen könnte (s. Havarie Rastatt vor einigen Jahren), zu verzeichnen. Bisherige Initiativen des MWVLW zum 2-gleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Wörth – Lauterbourg sind bisher erfolglos geblieben.

4. Gemeinsam am Oberrhein einer Invasion der Ameisenart Tapinoma magnum begegnen *(MKUEM)*

Am 1.1.2015 trat die EU-*Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über die Prävention und das Management der Einbringung und Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten* in Kraft.

Im Mittelpunkt der Verordnung steht eine Liste invasiver gebietsfremder Arten die von unionsweiter Bedeutung (Unionsliste) sind, für die Maßnahmen zum zukünftigen Umgang (Prävention, Früherkennung und rasche Reaktion, Kontrolle) festgelegt werden. Diese Liste wird unter Heranziehung von Risikoabschätzungen und wissenschaftlichen Erkenntnissen durch einen Ausschuss (gem. Artikel 27 der EU-VO) mit Unterstützung eines wissenschaftlichen Forums (gem. Artikel 28 der EU-VO) erstellt. Um auf die Liste zu kommen, wird jede Art nach bestimmten Kriterien geprüft. Zum Beispiel wird eine nachteilige Auswirkung auf die Biodiversität und der damit

verbundenen Ökosystemdienstleistungen, sowie Auswirkungen auf heimische Arten, geschützte Gebiete und gefährdete Lebensräume eruiert und bewertet. Eine Risikobewertung ist für jede Art (gem. Art. 5 der EU-VO) die ein Mitgliedstaat der EU meldet Pflicht.

Tapinoma Magnum (Große Drüsenameise) gilt in Deutschland bereits als etabliert und steht bei der Europäischen Kommission auf der Liste der derzeit nur zu beobachtenden gebietsfremden Arten.

Im gesamten Bundesgebiet kommt sie nicht flächendeckend vor – nur regional in wenigen Hotspots, innerhalb von Siedlungen (Bebauungen). Die von ihr verursachten Schäden sind wirtschaftlicher und/oder hygienischer Art. Die Biodiversität bzw. der Natur-/Artenschutz ist davon nur gering bis gar nicht betroffen.

Aufgrund des Betroffenheitsprinzips der Ressorts ist der Naturschutz nicht der Hauptbetroffene und sollte hier auch nicht Hauptakteur werden. Hier sind andere Ressorts weit stärker betroffen z. B. Gesundheit, Ernährung, Kommunale Verwaltung, etc. Diese Ressorts können, in ihrer Zuständigkeit, bei der EU eigene Listen erstellen, wie es die Agrarwirtschaft auch getan hat mit ihrer „EU-Schädlingsliste“ der EFSA (Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit), einer Liste mit 20 prioritären zu bekämpfenden Quarantäneschädlingen auf dem Gebiet der EU, die als prioritäre (Pflanzen-)Schädlinge eingestuft wurden, weil ihre wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Folgen für das Gebiet der EU am schwerwiegendsten sind.

Insofern sieht das MKUEM für den Natur- und Artenschutz keine Veranlassung die Resolution zu unterstützen.

5. Eine gemeinsame Strategie für Klima und Energie, insbesondere im Bereich Wasserstoff, weiterverfolgen *(MKUEM)*

Die in der Resolution aufgeführten Ziffern sind fachlich zu unterstützen und werden grenzüberschreitend dazu beitragen, den Wasserstoffhochlauf entlang der gesamten Wertschöpfungskette voranzubringen. Der Energie- und Wasserstoffkongress der Großregion am 7./8. Oktober 2024 in Trier zeigte eindrucksvoll, mit welchem großen Interesse die Akteure diese Themen verfolgen und voranbringen wollen. Der Transport von Wasserstoff über Pipelines ist für große Mengen am kostengünstigsten, deshalb kommt dem Aufbau von europäischen Wasserstoffnetzen zukünftig eine besondere

Bedeutung zu. Deutschland nimmt dabei mit der Gestaltung seines Wasserstoff-Kernnetzes bis 2032 eine Vorreiterrolle innerhalb der EU ein.

Das MKUEM und das MWVLW sind strategische Partner im Rahmen des INTERREG-Projekts „HySyn“, das der Ermittlung der Wasserstoffproduktionskapazitäten und des potenziellen Bedarfs in der Grenzregion, die Entwicklung grenzüberschreitender Wertschöpfungsketten und die Ermittlung der rechtlichen Rahmenbedingungen in den verschiedenen Regionen dienen soll. Zudem beteiligt sich das MKUEM als strategischer Partner an dem INTERREG-Projekt PACT-H2 (Projet d'Acceptation et de Coopération Transfrontalière pour l’énergie Hydrogène). Projektkoordinator ist die Saarländische Wasserstoffagentur, bei der das Bewerbungsverfahren und das zukünftige Projektmanagement angesiedelt sein wird. PACT-H2 ist für einen Zeitraum von drei Jahren geplant und setzt ein intensives und integratives Programm um, um die Akzeptanz von Wasserstoff in der grenzüberschreitenden Region Saarland, Wallonien, Lothringen, Rheinland-Pfalz und Luxemburg zu fördern.

Das trinationale Energie- und Klimaschutznetzwerk am Oberrhein, TRION-climate e.V., hat sich in den vergangenen Jahren und aktuell an verschiedenen Projekten zum Thema Wasserstoff beteiligt.

So wird sich TRION-climate e.V. am INTERREG-Projekt „HySyn H2-Synergie“ als kofinanzierender Partner beteiligen. Ebenfalls ist eine Beteiligung am Trinationalen Wasserstoffforum am 06.11.25 in Basel vorgesehen. Organisiert wird die Veranstaltung von „H2Hub Schweiz“ im Rahmen der Initiative 3H2. Bereits am 28.11.2023 organisierte TRION-climate e.V. den 9. Trinationalen Klima- und Energiekongress der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberrheinkonferenz. Er stand unter dem Motto: „Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft am Oberrhein“.

Es ist zudem ambitioniertes Ziel, die Luftschadstoffe in der Binnenschifffahrt deutlich zu senken und bis zum Jahr 2050 ganz zu vermeiden. Dies steht u. a. im Kontext zu der am 05.09.2024 im Zuge der „Länderkonferenz Rhein“ in Düsseldorf unterzeichneten Absichtserklärung „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“. Ein wesentlicher Bestandteil hierbei wird die Transformation der Antriebstechniken vom gegenwärtigen Schiffsdiesel auf andere Antriebskonzepte und alternative Treibstoffe sein. Ein wichtiger Baustein ist hierbei die Nutzung von Wasserstoff. Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt seit 2023 das Projekt „RH2INE“ (Rhine Hydrogen

Integration Network of Excellence). Mit dem Projekt wird die Einführung H2-betriebener Binnenschiffe im Rheinstromgebiet sowie die Schaffung der erforderlichen Tankinfrastruktur an Land angestrebt. Das Projekt wird auch vom Land Nordrhein-Westfalen, den Provinzen Overijssel, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland sowie von den Häfen Basel, Duisburg und Rotterdam finanziell unterstützt.