



## **Für einen gelingenden Strukturwandel**

Am 28. August hat das Bundeskabinett den Entwurf eines Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen beschlossen, welches am 26. September in erster Lesung in den Bundestag eingebracht wurde. Die verschiedenen Versionen des Eckpunktepapieres aus diesem Frühling haben sich sehr nah an den Empfehlungen der Kommission „WSB“ orientiert. Der Gesetzentwurf des Strukturstärkungsgesetzes bleibt jedoch in den in diesem Papier genannten Punkten hinter den Empfehlungen zurück.

In Positionspapieren haben die Standortabgeordneten der SPD-Bundestagsfraktion und der CDU/CSU-Bundestagsfraktion bereits auf Nachbesserungen hingewiesen auf die wir explizit und gänzlich verweisen wollen.

Insbesondere regen wir Nachbesserungen in folgenden Punkten an:

### **I. Verbindlichkeit der Finanzierung erhöhen**

Wir bitten darum, die für den Strukturwandel erforderlichen Haushaltsmittel bis 2038 in vollem Umfang als zusätzliche Verstärkungsmittel im Rahmen eines Sondervermögens oder in einer vergleichbaren Form bereit zu stellen. Die Bundesmittel von durchschnittlich 2 Milliarden Euro pro Jahr sollen angespart werden. Alle Projekte aus dem Strukturstärkungsgesetz werden aus dem Sondervermögen finanziert und stehen damit nicht in Konkurrenz zu den Projekten aus dem Bundeshaushalt.

Dies würde die **Verbindlichkeit der zugesagten 40 Mrd. €** gewährleisten und eine **überjährige Verwendung** ermöglichen. Zusätzlich sollte eine **Nachlaufperiode** ermöglichen, Finanzhilfen bis 2041 abzurechnen.

Um eine größtmögliche Flexibilität bei der Programmierung und Umsetzung der nachlaufenden Förderperioden zu erreichen, sollte eine Kombination der Finanzhilfen des Bundes mit EU-Mitteln aus dem Just Transition Fund ermöglicht werden.

### **II. Zielgerichtete Finanzierung sicher stellen**

Die Bundesregierung wird mit den Ländern Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Sachsen-Anhalt eine **Bund-Länder-Vereinbarung** zur Durchführung des Strukturstärkungsgesetzes schließen. In der Bund-Länder-Vereinbarung sind Ziele, Kriterien und Verfahren für eine zielgerichtete Fördersystematik für einen gelingenden Strukturwandel der Braunkohlereviere festzuschreiben.

**Räumlich** sollen Förderungen standortbezogen dort erfolgen, wo Verluste an Wertschöpfung, Arbeitsplätzen und Flächenverluste eintreten werden.

Objektive Betroffenheitskriterien in diesem Sinne sind z.B. die Anzahl der betroffenen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnisse, das wegfallende Beschaffungs- und Auftragsvolumen des Bergbautreibenden, die jeweiligen kommunalen Gewerbesteuerverluste,



der eintretende kommunale Flächenverlust sowie der Verlust von Verbindungswegen. Förderungen, die ihre Strukturwirkung hauptsächlich außerhalb des Kernreviers entfalten sind als nachrangig zu werten. In diesem Sinne sind auch Forschungs- und Entwicklungsförderungen im Sinne von verbindlichen Förderkriterien darauf zu prüfen, ob Sie konkret dazu beitragen, in den am meisten betroffenen Bereichen des Reviers, also in den Anrainerkommunen, Lasten zu kompensieren oder Chancen zu eröffnen.

**Inhaltlich** sollen sich Förderungen an nachweislicher Betroffenheit orientieren. Die geförderten Maßnahmen sollen insbesondere folgende Kriterien erfüllen:

1. Schaffung und Erhalt von Arbeits- und Ausbildungsplätzen in den Fördergebieten
2. Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und Verbesserung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts in den Fördergebieten
3. Ausbau und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes in den Fördergebieten
4. Optimierung der Bildungsinfrastruktur im Bereich Lehre, Forschung und kommunaler Bildungsinfrastruktur in den Fördergebieten
5. Verwirklichung von Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie in den Fördergebieten

Auswahl von Investitionsvorhaben und Projekten müssen unter Einbindung der betroffenen **Kommunen** erfolgen. Durch eine starke Einbindung können vorhandene Potentiale identifiziert und gehoben werden, welche eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen Strukturwandel sind.

Durch eine Institutionalisierung der als Prozess zu betrachtenden Strukturentwicklung einerseits und eine starke Einbindung von Ländern, Kommunen und lokalen Akteuren andererseits können lokales Fachwissen genutzt und vorhandene Potenziale gehoben werden

Als Grundlage sind **Strukturentwicklungsprogramme** heranzuziehen. Alle Reviere sollen bis Ende 2020 ein Strukturentwicklungsprogramm vorlegen, das klare Ziele, Strategien und Maßnahmen als Richtlinie für die Auswahl strukturwirksamer Projekte vorlegt. Projekte, die im Jahr 2020 bewilligt werden, sollen bei einem noch nicht vorliegenden Strukturentwicklungskonzept auf Grundlage des Strukturstärkungsgesetzes und der vorgelegten Leitbilder ausgewählt werden. Ein Strukturentwicklungskonzept erhöht die Zielorientierung und Qualität der zu bewilligenden Projekte. Es gibt der Entwicklung in den Revieren eine Richtung und eine Orientierung für privates Kapital und private Geschäftsmodelle. Dies führt zu einem insgesamt erfolgreicherem Transformationsprozess in den Revieren.

Die Bundesregierung stellt durch die Regelungen in der **Bund-Länder-Vereinbarung** sicher, dass die Projektauswahl in Bundes- und Landesarm in einem abgestimmten Verfahren erfolgt, so



dass die gemeinsame Zielsetzung aus dem jeweiligen Strukturentwicklungsprogramm erreicht werden kann.

### **III. S-Bahn-Netz Rheinisches Revier**

Das Rheinische Braunkohlerevier liegt zentral zwischen der Rheinschiene mit den prosperierenden Wirtschaft- und Hochschulstandorten Düsseldorf, Köln und Bonn sowie Aachen und Mönchengladbach, ebenso wie Jülich mit dem dortigen Forschungszentrum. Darin liegt für die Kommunen im Rheinischen Revier eine große Chance, nicht nur als Wohnort, sondern auch als Standort für Industrie-, Gewerbe- und Hochschulansiedlungen weiter an Attraktivität zu gewinnen und die Folgen des beschleunigten Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung abzumildern.

Um dies zu ermöglichen, ist der Aufbau einer zeitgemäßen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur in Form des S-Bahn-Netzes Rheinisches Revier von zentraler Bedeutung.

Bereits im Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ ist auf S. 166 zum Rheinischen Revier aufgeführt: „Die zukunftsfähige Neuausrichtung des Rheinischen Reviers erfordert außerdem den Ausbau geeigneter Verkehrsinfrastrukturen, um den Raum zu erschließen und dessen Entwicklungspotenziale optimal an die großen Ballungszentren wie Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und Aachen anzubinden.“

Wir unterstützen daher die kommunale Forderung der Aufnahme der **S-Bahn-Verbindung Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf** und der **S-Bahn-Verbindung Aachen-Jülich-Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf** als Projekt „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier“ in das Strukturstärkungsgesetz zusätzlich und ergänzend zu den bisherigen Projekten.

Außerdem wird von uns die Bitte der NRW-Landesregierung unterstützt, einen Fehler in der laufenden Nummer 29 in Abschnitt 2 der Anlage 4 im Entwurf des Strukturstärkungsgesetzes zu korrigieren, und dort das Projekt „S 11-Ergänzungspaket“ aufzunehmen. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um den Ausbau der Regionalbahn zwischen Kerpen-Horrem und Bedburg zu einer S-Bahn-Strecke, mit der die Anbindung des Rheinischen Reviers nach Köln deutlich verbessert werden soll. Dieser geplante Ausbau ist ebenfalls Teil des Konzepts für ein „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier“.

Die einzelnen Elemente des „S-Bahn-Netzes Rheinisches Revier“ haben einen **unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsstand**. Die Förderung des Projektes sollte sich daher an die jeweiligen Planungsstände anpassen, um das „S-Bahn-Netz Rheinisches Revier“ modular zu realisieren.

Dazu ist zunächst die Erstellung einer aktuellen Machbarkeitsstudie erforderlich. Die Planungsmittel sollen dafür im Strukturstärkungsgesetz verankert werden.

Zwischen Köln und Düren verkehren die S-Bahn-Linien 13 und 19. Für die Umwandlung der Strecke von Köln über Kerpen-Horrem bis Bedburg (künftige S12) liegt eine Machbarkeitsstudie vor, derzeit läuft die Vorplanung. Für die Strecke Köln-Pulheim-Grevenbroich-Mönchengladbach



(künftige S6) liegt eine Machbarkeitsstudie vor. Diese Strecken sind im Planungsprozess bereits weit fortgeschritten und können als gesichert angenommen werden. Wesentliche Lücken ergeben sich aber auf der Strecke Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf in Verlängerung der Strecke der geplanten S12 und auf der Verbindung Düsseldorf-Neuss-Bedburg-Jülich-Aachen. Die Verbindung (Köln-)Kerpen/Horrem-Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf war als S18 bereits 1999 Bestandteil des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr und Teil des Zielnetzes 2015.

Die Strecke Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf kann daher aufgrund des bestehenden Streckennetzes zeitnah und zunächst realisiert werden. Im zweiten Schritt könnte dann mit den erforderlichen Plan- und Umweltverfahren die Strecke über Düren, Jülich bis nach Aachen umgesetzt werden.

Wir verweisen des Weiteren auf die Projektdarstellung der Bürgermeister der Städte Düsseldorf, Neuss, Bedburg und Grevenbroich.