

25.04.2024

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3493 vom 8. März 2024
der Abgeordneten Lena Teschlade und Alexander Vogt SPD
Drucksache 18/8409

Warum ist NRW weiterhin Schlusslicht im Strukturwandel?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Bundesregierung hat einen Bericht zu den verausgabten Mitteln nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) im Jahr 2022 und 2023 vorgestellt.¹ Darin geht es um die bereits angesiedelten Stellen in den Kohleregionen und um die getätigten Investitionen in Straßen- und Schienenwege.

Hierbei fällt auf, dass Nordrhein-Westfalen zum Stichtag 06.10.2023 bei der Anzahl der gestarteten Projekte mit Abstand Schlusslicht war. In Brandenburg sind 27 Projekte gestartet, in Sachsen-Anhalt 40 und in Sachsen sogar 83. In Nordrhein-Westfalen sind lediglich 6 Projekte gestartet.

Interessant ist, dass Nordrhein-Westfalen bei den bewilligten Anträgen im STARK-Programm deutlich vorne liegt, mit 69 bewilligten Anträgen. Im Vergleich, auf Platz zwei liegt Sachsen mit nur 57 bewilligten Anträgen.

So sieht kein gelungener Strukturwandel aus. Die SPD-Landtagsfraktion fordert schon seit langem mehr Tempo beim Strukturwandel.

Die Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie hat die Kleine Anfrage 3493 mit Schreiben vom 24. April 2024 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr beantwortet.

- 1. Was sind die Gründe dafür, dass Nordrhein-Westfalen seit Jahren Schlusslicht bei den gestarteten investiven Projekten im Strukturwandel ist?**
- 2. Wie erklärt sich der Fokus auf Projekte aus dem STARK-Programm (überwiegend konsumtiv statt investiv)?**

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

¹ <https://dserver.bundestag.de/btd/20/103/2010320.pdf>.

In Nordrhein-Westfalen befinden sich fast 80 investive Vorhaben im Verfahren und sollen mit den Finanzhilfen des Investitionsgesetzes Kohleregionen bewilligt werden. Viele dieser Vorhaben sind großvolumig, komplex und mit langen (Planungs-)Vorlaufzeiten verbunden. Folglich stellen sie Vorhabenträgerinnen und Vorhabenträger sowie die Bewilligungsbehörden vor große Herausforderungen. Diese Investitionsvorhaben bedürfen zur ihrer Realisierung in vielen Fällen weiterer Förderungen durch den Bund, zum Beispiel für Forschungsanteile. Ohne ausreichende und begründete Aussicht auf diese Förderungen ist wiederum die Gesamtfinanzierung der Investitionen und ihr Betrieb während der Zweckbindungsfrist (noch) nicht abschließend gesichert. Koordination und Abstimmung dieser unterschiedlichen Förderzugänge mit jeweils abweichenden Förderbedingungen benötigen ebenfalls Zeit.

Darüber hinaus werden große Investitionsvorhaben in Teilvorhaben (Planungsphase – Bau oder Bauabschnitte) zerlegt, um Durchführungszeiträume überschaubar zu halten und Mittel erst zu binden, wenn die Planungsphase abgeschlossen ist. Dadurch kann zudem angemessener und flexibler auf Preissteigerungen im Bau reagiert werden. Häufig bedürfen somit die investiven Vorhaben zunächst eines Vorprojektes, das über das Programm STARK (Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten) gefördert wird.

3. *Bei den Schieneninfrastrukturprojekten nach dem InvKG liegt Nordrhein-Westfalen an der Spitze, mit insgesamt 2,3 Mrd. Euro. Prognosen zufolge sollen die Projekte jedoch erst nach 2030 fertiggestellt sein. Was unternimmt die Landesregierung ganz konkret, damit die Schieneninfrastrukturprojekte früher, bestenfalls vor dem vorgezogenen Kohleausstieg 2030 fertiggestellt werden?*

Die Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau ist ein wichtiger Bestandteil bei der Umsetzung der Vorhaben aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG). Als ein wichtiger Punkt wäre hier zu nennen, dass der verkehrliche und volkswirtschaftliche Nutzen der InvKG-Projekte aus Gründen der Strukturförderung gegeben ist. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Planfeststellung verbindlich. Somit sind eine standardisierte Bewertung und eine Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan nicht erforderlich.

Weiterhin ist das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz seit dem 28.12.2023 in Kraft, welches die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich bezweckt und auch Regelungen zu den Schienenvorhaben nach InvKG enthält. Mitunter wird definiert, dass diese besonders wichtigen Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse stehen. Das bedeutet, dass die Projekte auch nach dem InvKG bei behördlichen Abwägungsentscheidungen insbesondere im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren mit einem besonders hohen Gewicht in die Abwägung einzustellen sind.

Aufgrund der Bedeutung der Vorhaben für die Region begleitet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Projekte sehr eng und steht in regelmäßigem Austausch mit allen Beteiligten. Das Land Nordrhein-Westfalen hat jedoch nur bedingt Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidungsprozesse, da es sich hierbei um Bundes-schienenwege in der Zuständigkeit des Bundes handelt. Das Land Nordrhein-Westfalen setzt daher einen besonderen Wert auf eine enge Maßnahmenbegleitung und wird im Verlauf der weiteren Planung und Umsetzung weiterhin mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr und der DB InfraGo AG potenzielle Beschleunigungsmöglichkeiten eruiieren, um eine schnellstmögliche Umsetzung des Vorhabens herbeizuführen.

4. Wann ist mit einer Machbarkeitsstudie für die wichtige S-Bahnstrecke Aachen – Jülich – Bedburg zu rechnen?

Bei dieser Strecke handelt es sich um das Vorhaben „Revier S-Bahn West“ und um den Neubau der Schienenstrecke von Bedburg über Jülich nach Aachen. Derzeit laufen die Vorbereitungen, um in einem ersten Schritt die Machbarkeit zu prüfen. Die Finanzierung einer entsprechenden Machbarkeitsstudie zur Trassenfindung wurde bereits beantragt, aber noch nicht von der zuständigen Bundesbehörde, dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, bewilligt. Derzeit bereiten go.Rheinland und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die notwendigen Unterlagen für die Machbarkeitsstudie, die auf etwa 27 Monate veranschlagt wird, sowie für ein Kommunikationskonzept vor.

5. 73 Prozent der Mittel nach dem InvKG für das Rheinische Revier sind bereits verplant. Ausbildungs- und Arbeitsplätze wurden jedoch kaum geschaffen. Wie will die Landesregierung absichern, dass mit den übrigen 27 Prozent der Mittel ein deutlicher Anstieg an neuen Ausbildungs- bzw. Arbeitsplätzen im Rheinischen Revier geschaffen wird?

Die Schaffung neuer Ausbildungs- und Arbeitsplätze ist eine unternehmerische Entscheidung. Gleichwohl arbeitet die Landesregierung kontinuierlich daran, die Rahmenbedingungen für wirtschaftliches Handeln von Unternehmen im Rheinischen Revier zu verbessern und damit die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen zu unterstützen.

Projektvorhaben im Rheinischen Revier, die eine Förderung von Strukturstärkungsmitteln anstreben, werden im Auswahl- und Bewertungsverfahren unter Beachtung der Strukturwirksamkeit und des grundsätzlichen Förderzugangs nach verschiedenen Kriterien bewertet. Ein Kriterium ist der Beitrag eines Projekts zur adäquaten Kompensation für den Verlust von Wertschöpfung sowie Arbeits- und Ausbildungsplätzen. Gewertet wird die Zahl und Qualität der geschaffenen und erhaltenen Arbeits- und Ausbildungsplätze sowie der Beitrag zu neuer und erhaltener Wertschöpfung unter Berücksichtigung von sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung (in Vollzeitäquivalenten), Tarifgebundenheit sowie Robustheit (in Abgrenzung zum Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und Nutzbarkeit unter Berücksichtigung künftiger demografischer Entwicklungen).

Auf Basis der Prognosen der Projektträgerinnen und Projektträger erwartet die Landesregierung bedeutende Arbeitsmarkteffekte durch die im Rheinischen Revier geförderten Projektvorhaben. Aktuell steht die Umsetzung der Projekte im Rheinischen Revier am Anfang. Die genauen Auswirkungen der im Rahmen des Wirtschafts- und Strukturprogramms geförderten Maßnahmen werden im Rahmen von Monitoring und Evaluierung untersucht.