
Formulierungshilfe für einen Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD zu dem

Entwurf eines Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen

Der Bundestag wolle beschließen

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/13398 mit folgender Maßgabe, im Übrigen unverändert, anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In § 2 Nummer 3 Buchstabe a werden die Wörter „in Sachsen“ durch die Wörter „im Freistaat Sachsen“ ersetzt.
 - b) § 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Absatz 1 wird:
 - aaa) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. Infrastrukturen für Forschung, Innovation und Technologietransfer sowie ergänzende betriebliche Aus- und Weiterbildung,“.
 - bbb) In Nummer 8 werden nach dem Wort „Bodensanierung“ die Wörter „, zum Wassermanagement“ gestrichen.
 - ccc) In Nummer 9 werden nach dem Wort „Aufforstung“ folgende Wörter eingefügt:

„; die Verpflichtungen des Unternehmers nach Bergrecht bleiben unberührt.“
 - bb) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 1 wird das Komma am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt.
 - bbb) In Nummer 2 wird das Wort „oder“ am Ende durch einen Punkt ersetzt.
 - ccc) Die Nummer 3 wird gestrichen.
 - cc) In Absatz 3 werden nach dem Wort „sein“ folgende Wörter eingefügt:

„und im Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie stehen“
 - c) In § 5 Absatz 1 wird nach der Angabe „Artikeln 91a,“ die Angabe „91b“ eingefügt.
 - d) § 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Im Jahr 2038 können Finanzhilfen nur für Investitionsvorhaben oder selbstständige Abschnitte von Investitionsvorhaben eingesetzt werden, die bis zum 31. Dezember 2040 vollständig abgenommen wurden und bis 31. Dezember 2041 vollständig abgerechnet werden.“

bb) In Absatz 4 Satz 3 wird die Angabe „2039“ durch die Angabe „2042“ ersetzt.

cc) Absatz 5 wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„Die Finanzhilfen der Förderperioden 2 und 3 werden nur gewährt, wenn die Überprüfung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie nach § 49 des Kohleverstromungsbeendigungsgesetzes ergibt, dass in der jeweils vorausgehenden Förderperiode in den Revieren nach § 2 Stilllegungen von Braunkohleanlagen in dem nach § 4 des Kohleverstromungsbeendigungsgesetzes in Verbindung mit Teil 5 des Kohleverstromungsbeendigungsgesetzes vorgesehenen Umfang erfolgt oder rechtsverbindlich vereinbart worden sind.“

e) § 8 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Erhebungsrechte des Bundesrechnungshofes nach Artikel 114 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 91 Absatz 1 Nummer 5 der Bundeshaushaltsordnung bleiben unberührt.“

f) § 9 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Nach dem 31. Dezember 2042 dürfen Bundesmittel nicht mehr zur Auszahlung angeordnet werden. Der Rückforderungsanspruch nach Absatz 1 bleibt unberührt.“

g) In § 10 Satz 1 werden nach dem Wort „geregelt“ folgende Wörter angefügt:

„die der zustimmenden Kenntnisnahme des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages bedarf“

h) § 11 Absatz 2 wird durch folgende Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Die für die Steinkohlekraftwerkstandorte in den Ländern gemäß Absatz 1 vorgesehen Mittel verteilen sich auf Grundlage des Umfangs der voraussichtlich entfallenden oder bereits entfallenden Beschäftigung und Wertschöpfung an den betroffenen Standorten wie folgt:

1. bis zu 157 Millionen Euro für Niedersachsen,
2. bis zu 662 Millionen Euro für Nordrhein-Westfalen,
3. bis zu 52,5 Millionen Euro für Mecklenburg-Vorpommern,
4. bis zu 128,5 Millionen Euro für das Saarland.

Niedersachsen erhält darüber hinaus für das ehemalige Braunkohlerevier im Landkreis Helmstedt bis zu 90 Millionen Euro. Der Freistaat Thüringen erhält für den Landkreis Altenburger Land bis zu 90 Millionen Euro aus den Mitteln für das Mitteldeutsche Revier gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 3.“

„(3) Die Strukturhilfen dienen im Rahmen der Förderziele nach den Absätzen 1 und 2 insbesondere der Bewältigung des Strukturwandels und der Sicherung der Beschäftigung im Zuge

der Beendigung der Verstromung von Steinkohle sowie der Beendigung des Braunkohletagebaus und der Verstromung von Braunkohle in den Landkreisen Helmstedt und Altenburger Land.“

i) § 12 Absatz 1 bis 3 werden durch folgende Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) In folgenden Gemeinden und Gemeindeverbänden als strukturschwache Standorte von Steinkohlekraftwerken an denen der Steinkohlesektor ein erhebliche wirtschaftliche Relevanz besitzt, können Strukturhilfemaßnahmen gefördert werden:

1. Stadt Wilhelmshaven,
2. Kreis Unna,
3. Stadt Hamm,
4. Stadt Herne,
5. Stadt Duisburg,
6. Stadt Gelsenkirchen,
7. Stadt Rostock und Landkreis Rostock,
8. Landkreis Saarlouis und
9. Regionalverband Saarbrücken.“

„(2) Strukturhilfemaßnahmen in den unmittelbar an die Fördergebiete gemäß Absatz 1 angrenzenden Gemeinden oder Gemeindeverbänden können gefördert werden, sofern diese Maßnahmen geeignet sind, die Förderziele gemäß § 11 in den Gemeinden und Gemeindeverbänden gemäß Absatz 1 zu erreichen und im Einvernehmen mit diesen Gemeinden oder Gemeindeverbänden durchgeführt werden.“

j) In § 13 Satz 1 werden nach dem Wort „geregelt“ folgende Wörter eingefügt:

„die der zustimmenden Kenntnisnahme des Haushaltsausschusses und des Wirtschaftsausschusses Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages bedarf“

k) § 15 wird wie folgt geändert:

aa) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 15 Bundesförderprogramm“.

bb) Der Wortlaut wird Absatz 1 und wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 werden die Wörter „„Zukunft Revier““ gestrichen.

bbb) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Die Länder sind verpflichtet, Begleitgremien unter Beteiligung der für die Regionalentwicklung maßgeblichen Akteure und der Sozialpartner einzurichten.“

ccc) Der bisherige Satz 3 wird Satz 4 und wie folgt gefasst:

„Die Einzelheiten, wie dies durch das Bundesprogramm unterstützt werden kann, werden durch eine Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie geregelt.“

cc) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Im Rahmen des Förderprogramms werden auch lokale Bündnisse zwischen Gemeinden und Sozialpartnern, insbesondere Revierbegleitausschüsse, gefördert, die bei der Erarbeitung und Umsetzung der regionalen Entwicklungspläne und –maßnahmen eingebunden werden.“

l) § 17 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aaa) Der Satzteil vor Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Bund wird unter Einhaltung des europäischen Beihilferechts und vorrangig zu Stärkung des wirtschaftlichen Wachstums und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in den Gebieten nach § 2 insbesondere folgende Programme, Initiativen und Einrichtungen einrichten, ausweiten oder aufstocken:“

bbb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Fortführung und Weiterentwicklung des Programms „Unternehmen Revier“ zur Förderung von Maßnahmen zur Struktur Anpassung in Braunkohleregionen,“.

ccc) In Nummer 27 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

ddd) Folgende Nummer 28, 29, 30 und 31 werden angefügt:

„28. Ein Innovationszentrum Universitätsmedizin Cottbus (IUC) soll als Kern der Modellregion Gesundheit Lausitz aufgebaut werden. Forschung, Lehre und Versorgung sollen in neuartiger Weise unter Nutzung der Digitalisierung verknüpft und in einem „Reallabor“ für digitale Gesundheitsversorgung umgesetzt werden. Zugleich sollen die Mediziner Ausbildung neu strukturiert und die Gesundheitsversorgung „aus einem Guss“ neu gedacht werden.,

29. Gründung je eines neuen institutionell geförderten Großforschungszentrums nach Helmholtz oder vergleichbaren Bedingungen in der sächsischen Lausitz und im mitteldeutschen Revier auf Grundlage eines Wettbewerbsverfahrens,

30. Aufbau eines Helmholtz-Clusters für nachhaltige und infrastrukturkompatible Wasserstoffwirtschaft am Forschungszentrum Jülich einschließlich Aufbau von Forschungsverwertungsketten,

31. Maßnahmen zur Förderung der Bewahrung und Fortentwicklung der Sprache, Kultur und Traditionen des sorbischen Volkes als nationaler Minderheit,

32. Stärkung eines Fahrzeuginstandhaltungswerkes in Cottbus.“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Bundesregierung wird innerhalb des Finanzrahmens weitere Maßnahmen vorrangig zur Stärkung des wirtschaftlichen Wachstums und zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen in den Gebieten nach § 2 realisieren. Maßnahmen, die sich als nicht zielführend erwiesen haben, können beendet werden.“

m) § 18 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Bundesregierung wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren bis zum 31. Dezember 2028 mindestens 5 000 neue, zusätzliche Ar-

beitsplätze in Behörden des Bundes und sonstigen Bundeseinrichtungen in den Gemeinden und Gemeindeverbänden nach § 2 einrichten.“

n) Nach § 23 wird folgender § 24 eingefügt:

„§ 24 Transparenz zur Sicherstellung ausreichender Planungskapazitäten

(1) Vor Beginn der Planung und Umsetzung einer der in Kapitel 4 genannten Maßnahmen, die nicht Bestandteil des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes und keine Maßnahmen nach Anlage 4 Abschnitt 2 Nummer 25 bis 28 sind, legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages einen Bericht vor. Dieser Bericht enthält neben einer Beschreibung der Maßnahme eine Stellungnahme, ob und in welchem Umfang ausreichend Planungskapazitäten und Haushaltsmittel für die jeweilige Maßnahme vorhanden sind, die eine Umsetzung der jeweiligen Maßnahme ohne Konkurrenz zu anderen Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen gemäß der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354) geändert worden ist, und des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege gemäß der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist, gewährleisten.

(2) Nimmt der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages den Bericht nach Absatz 1 zustimmend zur Kenntnis, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem jeweiligen Vorhabenträger die Zustimmung zur Planung und Umsetzung der in Kapitel 4 genannten Maßnahme erteilen. Liegt keine zustimmende Kenntnisnahme vor, kann der Bericht überarbeitet und erneut vorgelegt werden.

(3) Zum Zwecke der Berichterstellung nach Absatz 1 kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von der Autobahn GmbH des Bundes, den Ländern, dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Fernstraßen-Bundesamt und dem Eisenbahn-Bundesamt die dafür notwendigen Informationen einholen.“

o) Der bisherige § 24 wird § 25 und in dessen Absatz 2 Satz 4 werden nach dem Wort „Bundesbehörden“ die Wörter „sowie die für die Regionalentwicklung maßgeblichen Akteure und die Sozialpartner“ eingefügt.

p) Der bisherige § 25 wird § 26 und wie folgt geändert:

aa) Der Wortlaut wird Absatz 1 und wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 werden die Wörter „alle drei Jahre, erstmals drei Jahre nach deren Inkrafttreten“ durch die Wörter „alle zwei Jahre, erstmals zum 30. Juni 2023“ ersetzt.

bbb) Nach Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Dabei sind insbesondere die Wirkungen der Maßnahmen nach den Kapiteln 1, 2 und 5 sowie nach Kapitel 3 mit Ausnahme der §§ 18 und 19 auf die Wertschöpfung, die Arbeitsmarktsituation und das kommunale Steueraufkommen zu untersuchen.“

bb) Folgende Absätze 2 bis 5 werden angefügt:

„(2) Die Bundesregierung berichtet dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jährlich bis zum 31. Oktober über die zweckentsprechende Verwendung der im Vorjahr nach diesem Gesetz verausgabten Mittel.“

„(3) Die Bundesregierung berichtet dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Inneres und Heimat sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jährlich bis zum 31. Oktober über den Stand der Umsetzung von § 18.“

„(4) Die Bundesregierung berichtet dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jährlich bis zum 31. Oktober über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen nach den Kapiteln 4 und den Anlagen 4 und 5.“

„(5) Die Bundesregierung berichtet dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie sowie dem Ausschuss für Finanzen des Deutschen Bundestages einmalig zum 31. Oktober 2021 über die Wirkung der degressiven Abschreibung für Abnutzung für bewegliche Wirtschaftsgüter als zusätzlicher Investitionsanreiz. Auf dieser Grundlage entscheidet der Deutsche Bundestag über eine Verlängerung dieser Regelungen in den Gebieten gemäß § 2 ab 2022.“

q) Der bisherige § 26 wird § 27.

r) Anlage 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Abschnitt 1 wird:

aaa) In Nummer 5 die Bezeichnung wie folgt gefasst:

„Innerlausitzer Bundesfernstraßen Aus- und Neubau Bundesstraßenverbindung A4-A15“.

bbb) Die folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6	Bundesstraße 86 Ortsumgehung Annarode-Siebigerode	Neubau einer Bundesstraße“.
----	---------------------------------------------------	-----------------------------

bb) In Abschnitt 2 wird:

aaa) In Nummer 29 die Bezeichnung wie folgt gefasst:

„S11-Ergänzungspaket“.

bbb) Die folgende Nummer 38 wird angefügt:

„38	S-Bahn-Netz Rheinisches Revier	Angebotserweiterung und Qualitätssteigerung an der Rheinschiene unter anderem durch abschnittsweise Elektrifizierung, zweigleisigen Ausbau mit der Herstellung moderner, barrierefreier Bahnsteige“.
-----	--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2. In Artikel 2 Nummer 2 wird die Bezeichnung der laufenden Nummer 1 wie folgt gefasst:

„A1 Dreieck Hamburg-Südost – Hamburg-Harburg“.

3. Nach Artikel 3 wird folgender Artikel 4 eingefügt:

„Artikel 4 Änderung des Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetzes“.

Das Maßnahmegesetzvorbereitungsgesetz vom 22. März 2020 (BGBl I S. 640) wird wie folgt geändert:

a) Nach § 2 wird folgender § 2a eingefügt:

„§ 2a Verkehrswegeinfrastrukturprojekte zur Strukturstärkung

Durch Maßnahmengesetz anstelle eines Verwaltungsakts kann der Deutsche Bundestag abweichend von § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von § 17 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes die folgenden Verkehrsinfrastrukturprojekte mit dem Ziel der Strukturförderung der ehemaligen Kohleregionen zulassen:

1. den Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Berlin über Cottbus, Weißwasser nach Görlitz,

2. den Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Dresden über Bautzen nach Görlitz,

3. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Leipzig über Falkenberg nach Cottbus,

4. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Cottbus über Prieswitz nach Dresden,

5. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Leipzig über Bad Lausick und Geithain nach Chemnitz,

6. den Ausbau der S-Bahnstrecke von Leipzig über Makranstädt nach Merseburg/Naumburg,

7. den Ausbau und die Elektrifizierung der S-Bahnstrecke von Leipzig über Pegau und Zeitz nach Gera,

8. den Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen den Strecken von Leipzig nach Großkorbetha und von Halle/Saale nach Großkorbetha,

9. den Ausbau und Neubau der Westspange im Rahmen des Eisenbahnknotens Köln,

10. den Ausbau der Eisenbahnstrecke von Köln nach Aachen,

11. den Ausbau und die Elektrifizierung der S-Bahnstrecke von Kerpen-Horrem nach Bedburg,

12. den Ausbau der S-Bahnstrecke von Köln nach Mönchengladbach,

13. den Bau- und Ausbau einer Bundesstraßenverbindung Mitteldeutschland – Lausitz vom Mitteldeutschen Revier bis Weißwasser/Bundesgrenze Polen,

14. den Neubau und Ausbau einer Bundesstraßenverbindung zwischen den Autobahnen A 4 und A 15,

15. den Bau und Ausbau der Bundesstraße 97 – Ortumgehung Cottbus, 3. Bauabschnitt und Ortsumgehung Groß Ossnig - und

16. den Ausbau der A 13 Autobahnkreuz Schönefelder Kreuz – Autobahndreieck Spreewald.

Die Zulassung schließt die für den Betrieb des jeweiligen Verkehrsweges notwendigen Anlagen ein.“

- b) § 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Nach den Wörtern „§ 2 Satz 1“ werden die Wörter „und in § 2a Satz 1 Nummer 1 bis 12“ eingefügt.
 - bbb) Folgender Satz 2 wird angefügt:

„Für die in § 2a Satz 1 Nummer 13 bis 16 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte ist Träger die Autobahn GmbH des Bundes.“
 - bb) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „§ 2 Satz 1 Nummer 1 bis 7“ die Wörter „oder § 2a Nummer 1 bis 12“ eingefügt und das Wort „und“ wird am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bbb) In Nummer 2 wird nach dem Wort „Schifffahrt“ der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
 - ccc) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. für die in § 2a Satz 1 Nummer 13 bis 16 genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte das Fernstraßen-Bundesamt.“
- c) § 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 2 Satz 1“ die Wörter „und § 2a Satz 1“ eingefügt.
 - bb) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) In Nummer 2 wird das Wort „und“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - bbb) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
 - ccc) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. die §§ 17a bis 17e des Bundesfernstraßengesetzes.“
 - d) In § 7 Absatz 3 werden nach der Angabe „§ 2 Satz 1“ die Wörter „oder § 2a Satz 1“ eingefügt.
 - e) In § 8 Absatz 1 Satz 3 werden nach der Angabe „§ 2 Satz 1“ die Wörter „oder § 2a Satz 1“ eingefügt.
 - f) In § 11 Absatz 2 wird nach dem Wort „Bundeswasserstraßen“ das Wort „Bundesfernstraßen“ eingefügt.
 - g) § 14 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Absatz 1 werden nach der Angabe „§ 2 Satz 1“ die Wörter „oder § 2a Satz 1“ eingefügt.
 - bb) In Absatz 3 werden nach der Angabe „§ 2 Satz 1“ die Wörter „oder § 2a Satz 1“ eingefügt.

4. Der bisherige Artikel 4 wird Artikel 5.
5. Die Begründung wird wie folgt geändert:
 - a) Im Allgemeinen Teil der Begründung werden die Punkte 4.3 und 5 wie folgt gefasst:

„4.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Beim Bund entsteht durch die Verwaltung der durch das Haushaltsgesetz jährlich zur Verfügung gestellten Mittel ein erhöhter Verwaltungsaufwand: Zu einem erhöhten, aber nicht konkret ausweisbaren Verwaltungsaufwand in der Bundesverwaltung wird die Bildung, Vor- und Nachbereitung des begleitenden Bund-Länder-Koordinierungsgremiums sowie die Durchführung und Gesamtsteuerung der Projekte des Bundes (Artikel 1 Kapitel 3 und 4) und der vorgesehenen Evaluierungen führen. Weiterhin wird die Einrichtung der Beratungs- und Koordinierungsstelle zur Dezentralisierung von Bundesaufgaben zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand im Umfang von voraussichtlich zwei Stellen auf Referentenebene und einer Stelle auf Sachbearbeiterebene und damit voraussichtlich zu Kosten in Höhe von 278 720 Euro pro Jahr führen.

Die umfassende Planungs- und Projektbegleitung der komplexen Bundesfernstraßen- und Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die zusätzlich beabsichtigte Berichterstattung und zusätzliche Koordinierung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erfordert die Einrichtung zusätzlicher Organisationseinheiten, damit die in Frage stehenden Infrastrukturprojekte unter den spezifischen Rahmenbedingungen orchestriert werden können. Hierfür wird ein jährlicher Verwaltungsmehraufwand von voraussichtlich 22 Stellen (13 Stellen im höheren Dienst, sechs im gehobenen Dienst und drei Stellen im mittleren Dienst) benötigt. Dies entspricht einem Erfüllungsaufwand pro Dienstposten im höheren Dienst in Höhe von jährlich 104 640 Euro. Für einen Dienstposten im gehobenen Dienst fallen jährlich 69 440 Euro und für einen Dienstposten im mittleren Dienst jährlich 57 370 Euro an. Insgesamt beläuft sich der jährliche Mehraufwand für die 22 Dienstposten im BMVI voraussichtlich auf 1 949 070 Euro jährlich.

Die Schaffung einer zentralen Schnittstelle als Geschäftsstelle, welche die Bearbeitung der mit der Umsetzung des Strukturstärkungsgesetzes insgesamt verbundenen Fragestellungen sowohl innerhalb des BMVI zwischen den betroffenen Fachreferaten und der Hausleitung als auch im Verhältnis zu relevanten externen Akteuren koordiniert sowie mit grundsätzlichen Fragen der Umsetzung des Strukturstärkungsgesetzes betraut werden wird, wird insgesamt sechs der 22 Stellen beanspruchen: drei im höheren Dienst, zwei im gehobenen Dienst und eine im mittleren Dienst und damit zu voraussichtlichen jährlichen Kosten in Höhe von 510 170 Euro führen.

Für den Ausbau der Schieneninfrastruktur nach § 21 (Anlage 4 Abschnitt 2) ist für das BMVI ein Personalmehrbedarf von neun der 22 Stellen vorgesehen (sechs im höheren Dienst, zwei im gehobenen Dienst und eine im mittleren Dienst) und damit voraussichtliche jährliche Kosten in Höhe von 824 090 Euro sowie 53 zusätzliche Stellen für das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Eine Abwicklung der 37 Schieneninfrastrukturmaßnahmen aus Anlage 4 Abschnitt 2 mit einem geschätzten Finanzierungsvolumen von ca. 7,4 Milliarden Euro setzt eine umfassende Planungs- und Projektbegleitung, eine Bearbeitung von Zuwendungsfragen im Rahmen der Projektrealisierung sowie die Planfeststellung der Vorhaben voraus. Bei den Infrastrukturvorhaben handelt es sich überwiegend um planfeststellungsbedürftige Neu- und Ausbauprojekte. Auf Ebene des BMVI sind die notwendigen Finanzierungsgrundlagen für die Maßnahmen auszuarbeiten. Bestehende Finanzierungsinstrumente können wegen der Unwirtschaftlichkeit der 37 Maßnahmen nicht angewandt werden.

Die Erfüllung der zuvor genannten Aufgaben führt für das EBA zu einem jährlichen Verwaltungsaufwand für 24 Stellen im höheren Dienst mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von 2 511 360 Euro (104 640 Euro x 24) sowie 29 Stellen im gehobenen Dienst mit einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von 2 013 760 Euro (69 440 Euro x 29). Insgesamt fällt für 53 Stellen im EBA somit voraussichtlich ein weiterer Mehraufwand in Höhe von 4 525 120 Euro pro Jahr an.

Der Ausbau der Bundesfernstraßeninfrastrukturmaßnahmen nach § 20 (Anlage 4 Abschnitt 1) erfordert die Einrichtung von sieben der 22 Stellen (vier im höheren Dienst, zwei im gehobenen und eine im mittleren Dienst). Der voraussichtliche jährliche Verwaltungsmehrbedarf für diese Stellen beträgt 614 810 Euro. Um bereits während des Strukturwandels dessen negative Folgen zu mildern, müssen die Projekte möglichst frühzeitig wirken. Dazu bedarf es einer engen Projektbegleitung insbesondere während der Planung, deren Zeitbedarf die Gesamtdauer vom Planungsbeginn bis zur baulichen Fertigstellung wesentlich prägt.

Für das Fernstraßen-Bundesamt wird ein dem Maßnahmenumfang entsprechender Bedarf geschätzt werden. Die exakte Ermittlung des Personalbedarfs wird im Laufe der nachfolgenden Verfahren vorgenommen.

Für die Verwaltung im BMI, BMVI sowie dem EBA entsteht durch das Gesetz mithin ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von 6 752 910 Euro.

Die Inanspruchnahme der den Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Verfügung gestellten Mittel führt dort zu einer Ausweitung des Verwaltungsaufwands. Die nach Artikel 104b des Grundgesetzes vorgesehenen Mittel sind durch die Länder zu bewilligen, zu verteilen, ihre Verwendung zu überprüfen sowie die nach Artikel 104b des Grundgesetzes vorgesehenen Auskünfte zu erteilen.

Den dafür entstehenden Verwaltungsaufwand beziffern die Länder wie folgt:

Bundesland	hD-Stellen	gD-Stellen	mD-Stellen	eD-Stellen	Gesamtsumme in Euro/Jahr
Brandenburg	10	35	2	0	12.375.700

Nordrhein-Westfalen	25	50	2	0	6.533.400
Freistaat Sachsen	11	13	47	0	12.500.000
Sachsen-Anhalt	58	68	3	0	6.340.950

Für Brandenburg sind die Kosten beim Land Brandenburg, den Kommunen, den Bewilligungsstellen und der Strukturentwicklungsgesellschaft enthalten, wobei die für die beiden letzteren keine Stellenangabe vorliegt.

Für den Freistaat Sachsen sind die Personal- und Sachkosten beim Freistaat Sachsen, den Kommunen, den Bewilligungsstellen sowie den Strukturentwicklungsgesellschaften enthalten.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

Beim Bundesverwaltungsgericht entsteht ein Mehraufwand in Höhe von 864 566 Euro jährlich.

Durch die Vorgabe des Artikels 2 und 3 des Gesetzentwurfs ist, ausgehend von der Zahl der in den letzten zwei Jahren beim Bundesverwaltungsgericht anhängig gemachten Verfahren, von etwa 10 zusätzlichen Verfahren auszugehen.

Durch die Regelungen des Artikels 2 und 3 des Gesetzentwurfs werden Personalmehrkosten beim Bundesverwaltungsgericht entstehen, als es in den Fällen, in denen es für Rechtsmittel gegen den Planfeststellungsbeschluss erstinstanzlich zuständig ist, auch für Rechtsmittel gegen die vorläufige Anordnung zuständig ist. Der Personalmehrbedarf wird seitens des Bundesverwaltungsgerichts auf dauerhaft drei weitere Richterstellen geschätzt.

Hinzu kommen laut Schätzung des Bundesverwaltungsgerichts im Bereich der Serviceeinheiten dauerhaft eine Stelle im gehobenen Dienst und zwei im mittleren Dienst.

Für eine Richterstelle (Besoldungsgruppe R 6) sind jährlich 196 755 Euro anzusetzen. Dies ist die Summe aus 174 155 Euro Personaleinzelkosten, inklusive eines Versorgungszuschlags von 36,9 Prozent, und sonstigen Nebenkosten, sowie Sacheinzelkosten in Höhe von jeweils 22 600 Euro. Für drei Richterstellen ergibt sich mithin ein Betrag in Höhe von insgesamt 590 265 Euro.

Für eine Stelle im gehobenen Dienst entstehen jährlich 108 997 Euro an Kosten. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus 86 397 Euro

Personaleinzelkosten, inklusive eines Versorgungszuschlags von 29,3 Prozent, und sonstigen Nebenkosten sowie Sacheinzelkosten in Höhe von jeweils 22 600 Euro. Für eine Stelle ergibt sich mithin ein Betrag in Höhe von insgesamt 108 957 Euro.

Für eine Stelle im mittleren Dienst sind jährlich 82 872 Euro anzusetzen. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus 60.272 Euro Personaleinzelkosten, inklusive eines Versorgungszuschlags von 27,9 Prozent und sonstigen Nebenkosten sowie Sacheinzelkosten in Höhe von jeweils 22 600 Euro. Für zwei Stellen ergibt sich mithin ein Betrag in Höhe von insgesamt 165 744 Euro.

Insgesamt ergeben sich somit Mehrkosten in Höhe von rund 864 566 Euro jährlich.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln beim Bundesverwaltungsgericht soll finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 07 ausgeglichen werden. Über Einzelheiten zur Deckung des Mehrbedarfs wird im Rahmen kommender Haushaltsaufstellungsverfahren zu entscheiden sein.“

b) Der Besondere Teil der Begründung wird wie folgt geändert:

aa) Die Begründung zu § 4 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 6 werden nach den Wörtern „ohne direkte Unternehmensförderung zu tätigen,“ die folgenden Wörter eingefügt:

„Infrastrukturen für ergänzende betriebliche Aus- und Weiterbildung zu unterstützen,“.

bb) Die Begründung zu § 17 wird wie folgt geändert:

aaa) Nach Satz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Sie enthält eine beispielhafte Auflistung ohne einklagbaren Anspruch auf Durchführungen der bezeichneten Projekte und ist nicht abschließend.“

bbb) Im darauffolgenden Satz werden die Wörter „Zukunft Revier“ gestrichen.

Begründung

Zu Artikel 1 (Investitionsgesetz Kohleregionen)

§ 2 (Fördergebiete)

Zu Nummer 3 Buchstabe a)

Es handelt sich um die Beseitigung eines Redaktionsversehens.

§ 4 (Förderbereiche)

Zu Absatz 1 Nr. 7

Die in § 4 Absatz 1 festgelegten Förderbereiche, für die der Bund im Rahmen des Artikel 104b des Grundgesetzes Finanzhilfen nach diesem Gesetz gewährt, sollen ergänzt werden. Die in Nummer 7 vorgesehene Förderung wird erweitert um die Förderung von Infrastrukturen für Innovation und Technologietransfer

sowie die Förderung von Infrastrukturen für ergänzende betriebliche Aus- und Weiterbildung Die Streichung des Förderbereichs Wissenschaftsinfrastrukturen dient der Klarstellung, dass entsprechend den verfassungsrechtlichen Vorgaben eine Förderung des allgemeinen Hochschulbau von der Gewährung der Finanzhilfen nicht umfasst ist.

Zu Absatz 1 Nr. 8

Die Streichung dient der Klarstellung

Zu Absatz 1 Nr. 9

Die Ergänzung hat nur deklaratorische Wirkung. Es wird lediglich klargestellt, dass die Pflichten des Unternehmers aus Bergrecht nicht eingeschränkt werden.

Zu Absatz 2 und 3

Die Einhaltung der Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie soll einen Rahmen bilden. Daher erfolgt die Streichung in Absatz 2 und die Ergänzung des Absatzes 3.

§ 5 (Doppelförderung)

Zu Absatz 1

Die Einfügung stellt klar, dass die nach diesem Gesetz vorgesehenen Finanzhilfen auch mit anderweitigen bundeseitigen Anteilsfinanzierungen gemäß Art. 91b Grundgesetz nicht kombiniert werden können. Im Grundgesetz sind die Finanzierung für Finanzhilfen nach Art. 104b Grundgesetz und das Zusammenwirken von Bund und Ländern nach Art. 91b Grundgesetz jeweils unterschiedlich und abschließend geregelt. Somit besteht kein Raum für eine gleichzeitige Anwendung beider Instrumente auf denselben Sachverhalt.

§ 6 (Förderperioden, Förderbedingungen und Förderzeitraum)

Zu Absatz 3

Um der langfristigen Herausforderung des Strukturwandels in den Kohleregionen gerecht werden zu können, soll die Gesamtheit des Förderzeitraums bis 2038 für die Durchführung von Fördermaßnahmen zur Verfügung stehen. Die Abnahme- und Abrechnungsprozesse sollen dem nicht entgegen stehen. In Anlehnung an die EU – Regionalförderung können Projekte, die ursprünglich bis zum Ende des Förderzeitraums beendet werden sollten, auch noch bis längstens 3 Jahre nach Ende des Förderzeitraums abgerechnet werden können, wenn das Projekt in seiner Hauptsache vor dem Ende der Förderperiode beendet wurde.

Zu Absatz 4

Es handelt sich um eine Folgeänderung der Änderung in § 6 Absatz 3

Zu Absatz 5

Die Änderung dient lediglich der Ersetzung und Konkretisierung der bisher mit Platzhalter versehenen Verweise auf das Kohleausstiegsgesetz.

§ 8 (Prüfung der Mittelverwendung)

Zu Absatz 1

Die Änderung dient der Klarstellung. Das Recht des Bundesrechnungshofes zu Erhebungen bei Finanzhilfen des Bundes bis zu dessen Letztempfänger folgt aus Artikel 114 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes in Verbindung mit § 91 Absatz 1 Nummer 5 der Bundeshaushaltsordnung. Der Bundesrechnungshof führt in diesen Fällen seine Erhebungen im Benehmen mit den zuständigen Landesrechnungshöfen durch.

§ 9 (Rückforderung)

Zu Absatz 3

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der Änderung in § 6 Absatz 3.

§ 10 (Verwaltungsvereinbarung)

Wegen der politischen Bedeutung des Strukturwandels in den Kohleregionen wird der Abschluss der Vereinbarung unter die zustimmenden Kenntnisnahme des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages gestellt.

§ 11 (Förderziel und Fördervolumen)

Zu Absatz 2 und 3

Die Einigung der betroffenen Bundesländer über die Verteilung der für die Steinkohlekraftwerkstandorte vorgesehenen Mittel wird neuer § 11 Absatz 2 ebenso wie die Regelungen für die Landkreise Helmstedt und Altenburger Land. Die Mittel, die der Freistaat Thüringen für den Landkreis Altenburger Land erhält, werden im Verhältnis gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 3 auf die Budgets von Sachsen und Sachsen-Anhalt angerechnet. Darüber hinaus wird klargestellt, dass für die Verteilung der Mittel die entfallenden oder bereits entfallende Beschäftigung und Wertschöpfung zu berücksichtigen sind. Der bisherige Absatz 2 wird der neue Absatz 3.

§ 12 (Förderfähige Gemeinden und Gemeindeverbände)

Zu Absatz 1

Die Änderung dient der Klarstellung, dass Strukturhilfemaßnahmen in den betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbänden gefördert werden können.

Zu Absatz 2

Die Änderung dient der Flexibilisierung, um Strukturhilfemaßnahmen auch in den unmittelbar an die Gemeinden und Gemeindeverbände gemäß Absatz 1 angrenzenden Gemeinden oder Gemeindeverbänden fördern zu können. Ein angrenzender Gemeindeverband umfasst alle darin liegenden Kommunen. Es ist nicht erforderlich, dass jede im Gemeindeverband liegende Gemeinde selbst direkt an das Fördergebiet gemäß Absatz 1 grenzt. Die Förderziele gemäß § 11 müssen in den Gemeinden und Gemeindeverbänden der Steinkohlekraftwerksstandorte erreicht werden. Die beteiligten Gemeinden und Gemeindeverbände müssen Einvernehmen über die Durchführung dieser Maßnahmen herstellen. Der alte § 12 Absatz 3 wird zu § 11 Absatz 2 Satz 2.

§ 13 (Verwaltungsvereinbarungen)

Wegen der politischen Bedeutung des Strukturwandels in den Kohleregionen wird der Abschluss der Verwaltungsvereinbarungen unter die zustimmende Kenntnisnahme des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für Wirtschaft und Energie des Deutschen Bundestages gestellt.

§ 15 (Bundesförderprogramm)

Es wird der Name des Bundesförderprogramms aus Flexibilitätsgründen gestrichen. Darüber hinaus werden Gremien zur Durchführung des Bundesförderprogramms aufgenommen, um die wesentlichen Akteure der Regionalentwicklung und die Sozialpartner einzubinden sowie die Regelung einer Unterstützung durch das Bundesförderprogramm. Der neue Absatz 2 dient der Klarstellung.

§ 17 (Erweiterung und Einrichtung von Programmen und Initiativen des Bundes zur Förderung der Gebiete nach § 2)

Mit der Änderung in § 17 Satz 1 wird eine Verpflichtung des Bundes verdeutlicht, seine Möglichkeiten zur Gestaltung des Strukturwandels in den Kohleregionen zu nutzen. Darüber hinaus wird der Fokus stärker auf wirtschaftsfördernde Maßnahmen gelegt. Daher wird in Nr. 4 die Aufstockung der Förderprogramme zum Radverkehr gestrichen und durch die Aufnahme des Programms „Unternehmen Revier“ ersetzt. Auch der Bericht der Kommission „Wachstums, Strukturwandel und Beschäftigung“ würdigt dieses Programm ausdrücklich als sinnvollen Ansatz und sieht darin einen Anknüpfungspunkt für zukünftige Förderprogramme.

Die Ergänzung um die Nr. 28 bis 30 ist Ergebnis des Gesprächs der Bundeskanzlerin mit BM Scholz, BM Altmaier, BM'in Schulze, BM Braun sowie MP Woidke (BB), MP Laschet (NW), MP Kretschmer (SN) und MP Haseloff (ST) am 15. Januar 2020. Forschung und Innovation haben einen maßgeblichen Einfluss auf den Wohlstand und die Lebensqualität in den Regionen und bergen daher das Potenzial, den vom Strukturwandel betroffenen Braunkohlerevieren neue Perspektiven zu eröffnen.

Mit Einführung der neuen Nummer 31 verdeutlicht der Bund, dass auch die Belange der sorbischen Minderheit förderwürdig sind. Die neue Nummer 32 nennt beispielhaft ein weiteres strukturwirksames Projekt.

Mit Einführung des neuen Satzes 2 wird ein klarer Fokus auf Maßnahmen gelegt, die einen wirksamen Beitrag zur Förderung des wirtschaftlichen Wach-

tums in den Revieren und damit zur Schaffung von Arbeitsplätzen leisten. Dabei wird klargestellt, dass nicht zielführende Maßnahmen auch beendet werden können.

§ 18 (Ansiedlung von Einrichtungen des Bundes in den Revieren)

Es handelt sich um eine Präzisierung der Ansiedlung von Einrichtungen des Bundes.

§ 24 – neu (Transparenz zur Sicherstellung ausreichender Planungskapazitäten)

Zu Absatz 1

Mit dem in § 24 vorgesehenen Verfahren wird eine Überprüfung bestehender Planungs- und Haushaltskapazitäten vor dem Beginn der Planung und Umsetzung eines Verkehrsinfrastrukturprojekts nach Kapitel 4 sichergestellt, das nicht auch Bestandteil des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes ist. Im Rahmen der Überprüfung gilt es insbesondere darzulegen, inwiefern Verzögerungen der Bedarfsplanprojekte durch die Maßnahmen des Strukturstärkungsgesetzes zu erwarten sind.

Der Festlegung der Ausbaumaßnahmen im Fernstraßenausbaugesetz und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz geht mit dem Bundesverkehrswegeplan eine ausführliche fachliche Vorbereitung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur inklusive einer umfänglichen Bürgerbeteiligung voraus. Darin werden neben der Funktion der jeweiligen Maßnahme im bestehenden Netz, dem zukünftigen Verkehrsaufkommen und dem Kostenumfang beispielsweise auch Umweltbelange ausführlich geprüft und bewertet. Aufgrund dieser fachlichen Vorbereitung erhält jede Maßnahme eine individuelle Bewertung und Priorisierung im Rahmen des Gesamtkonzeptes. Die gesamte Infrastrukturplanung des Bundes für die kommenden fünfzehn Jahre wird damit vor dem Hintergrund der zu erwartenden Haushaltsmittel festgelegt.

Die Realisierbarkeit von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wird neben den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und Baukapazitäten im Wesentlichen durch die auf Bundes- und Länderseite sowie bei privaten Dritten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten bestimmt. Aufgrund des in den letzten Jahren im Verkehrsinfrastrukturausbau realisierten Investitionshochlaufs kann es sowohl bei den öffentlichen Planungskapazitäten als auch bei den Planungskapazitäten von privaten Dritten zu Knappheitssituationen kommen.

Um die umfassende Planungs- und Projektbegleitung der insgesamt 42 komplexen Bundesfernstraßen- und Schieneninfrastrukturmaßnahmen nach Kapitel 4 des Strukturstärkungsgesetzes und die zusätzlich beabsichtigte Berichterstattung sicherstellen zu können, muss das dafür erforderliche Personal im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Fernstraßen-Bundesamt und im Eisenbahn-Bundesamt zusätzlich bereitgestellt werden.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur werden für die Einrichtung neuer Organisationseinheiten in den betroffenen Abteilungen 22 zusätzliche Stellen (13 Referenten-, sechs Sachbearbeiter- und drei Büro-sachbearbeiterstellen) benötigt. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes ergibt sich ein Bedarf von 53 zusätzlichen Stellen (24 Referenten- und 29 Sachbearbeiterstellen). Für das Fernstraßen-Bundesamt wird ein dem Maßnahmenumfang entsprechender Bedarf geschätzt. Die exakte Ermittlung des Personalbedarfs wird im Laufe der nachfolgenden Verfahren vorgenommen.

Durch den in § 24 Absatz 1 Satz 1 vorgesehenen Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur wird die notwendige Transparenz hergestellt, um sicher zu stellen, dass es bezüglich der Planungskapazitäten zu keinem Konkurrenzverhältnis zwischen den in Kapitel 4 dieses Gesetzes und den im Fernstraßenausbaugesetz beziehungsweise im Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgesehenen Maßnahmen kommt. Adressaten des Berichtes sind der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, da diese beiden Ausschüsse als zuständige legislative Fachgremien auf Ebene des Bundes den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für das gesamte Bundesgebiet gestalten. Im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur werden die Ausbaugesetze nebst der Ausgestaltung und Priorisierung federführend beraten, die aus dem Bundesverkehrswegeplan der Bundesregierung hervorgehen. Der Bericht über die vorhandenen Planungskapazitäten für die jeweilige Maßnahme nach Kapitel 4 dieses Gesetzes ist zeitlich vor Beginn der konkreten Planung vorzulegen, damit eine Konkurrenz zu den Maßnahmen aus dem Fernstraßenausbaugesetz und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vermieden werden kann.

Dieser Bericht enthält gemäß Absatz 1 Satz 2 eine Beschreibung der Maßnahme, damit der zu erwartende Umfang nachvollziehbar wird. Die inhaltliche Ausgestaltung der Maßnahmenbeschreibung sollte sich zur systematischen Vergleichbarkeit an den Projektdossiers orientieren, die für den Bundesverkehrswegeplan beziehungsweise das Fernstraßenausbaugesetz und das Schienenwegeausbaugesetz erstellt und unter <https://www.bvwp-projekte.de/> veröffentlicht wurden. Der Absatz trifft für Maßnahmen der laufenden Nummern 25 bis 28 zu § 21 Anlage 4 Abschnitt 2 nicht zu; bei diesen Maßnahmen handelt es sich um keine dem Bedarfsplan vergleichbare Maßnahmen.

Nach Absatz 1 Satz 2 enthält der Bericht eine Stellungnahme, ob und in welchem Umfang Planungs- und Haushaltskapazitäten für die jeweilige Maßnahme vorhanden sind. Dieses betrifft die für die Realisierung der jeweiligen Maßnahme zuständigen Stellen, wie beispielsweise das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Autobahn GmbH des Bundes, die Auftragsverwaltungen der Länder, das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder das Eisenbahn-Bundesamt. Darüber hinaus können die möglicherweise einzusetzenden Kapazitäten privater inländischer oder ausländischer Planungsbüros Gegenstand des Berichtes sein.

Mit der nach Absatz 1 Satz 2 notwendigen Stellungnahme wird sichergestellt, dass die dargestellten Planungs- und Haushaltskapazitäten mit den Kapazitäten für die Maßnahmen des Fernstraßenausbaugesetzes und des Bundesschienen-

wegeausbaugesetzes abgeglichen werden und dort keine wesentlichen Verzögerungen bei der Projektrealisierung zu erwarten sind.

Zu Absatz 2

Mit Absatz 2 wird festgelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem jeweiligen Vorhabenträger die Zustimmung zu der Planung und Umsetzung der in Kapitel 4 genannten Maßnahmen erteilen kann, wenn der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages den Bericht nach § 24 Absatz 1 zustimmend zur Kenntnis genommen hat. Lehnen die Ausschüsse ab, kann der Bericht überarbeitet und jederzeit erneut den Ausschüssen vorgelegt werden.

Ein Beginn von Planung und Umsetzung der Maßnahmen nach Kapitel 4, die auch Bestandteil des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes sind, erfordern keine zustimmende Kenntnisnahme.

Zu Absatz 3

Durch Absatz 3 wird sichergestellt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur von der Autobahn GmbH des Bundes, den Auftragsverwaltungen der Länder (soweit sie für Bundesfernstraßen zuständig sind), dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Fernstraßenbundesamt und dem Eisenbahn-Bundesamt die für den Bericht nach Absatz 1 notwendigen Informationen verlangen kann.

§ 24 (Bund-Länder-Koordinierungsgremium)

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass das Gremium auch die für die Regionalentwicklung maßgeblichen Akteure sowie die Sozialpartner beratend hinzuziehen kann.

§ 25 (Evaluierung)

Die Änderungen im neuen Absatz 1 dienen der Klarstellung. Dazu wird ein konkretes Datum für eine erstmalige Evaluierung der Vorhaben nach dem Strukturstärkungsgesetz festgelegt. Darüber hinaus wird der Berichtszeitraum von drei Jahren auf zwei Jahre verkürzt sowie klargestellt, dass die geförderten Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Wirkungen auf Wertschöpfung, Arbeitsmarktsituation und das kommunale Steueraufkommen zu untersuchen sind.

Die neuen Absätze 2 bis 5 dienen der Konkretisierung der Berichtspflichten der Bundesregierung gegenüber dem Deutschen Bundestag.

Anlage 4 Zu Abschnitt 1

Die Änderung der Bezeichnung der laufenden Nummer 5 dient der Herstellung einer einheitlichen Bezeichnung des Projektes „Innerlausitzer Bundesfernstraßen“ im Strukturstärkungsgesetz und Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz. Mit der Ortumgehung Annarode-Siebigerode im Zuge der Bundesstraße 86 – neue laufende Nummer 6 - wird in Verbindung mit der im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Ortumgehung Mansfeld eine leistungsfähige Anbindung

der Region an die Bundesautobahnen A 38 und A 71 hergestellt. Der die A 38 (Anschlussstelle Sangerhausen Süd) mit der A 36/A 14 verbindende Streckenzug Bundesstraße 86 und 180 ist – nach dem Bau der Bundesstraße 180 Ortsumgehung Aschersleben/Süd bis Quenstedt – gut ausgebaut, mit Ausnahme des Bereiches der Ortschaften Annarode, Siebigerode und Mansfeld. Die Ortsumgehung Mansfeld ist im WB* des Bundesverkehrswergeplans enthalten, die Ortsumgehungen Annarode und Siebigerode jedoch nicht. Obwohl hier ebenfalls die örtlichen Randbedingungen den Bau von Ortsumgehungen erfordern, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 86 in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat.

Das Vorhaben Bundesstraße 86 Ortumgehung Annarode-Siebigerode wird als notwendige Alternative zum Vorhaben Bundesautobahn A 71 gesehen.

Anlage 4 Abschnitt 2

Bei der Bezeichnungsänderung der laufenden Nummer 29 handelt es sich um die redaktionelle Korrektur eines Übertragungsfehlers aus dem Eckpunkt Papier für ein Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen.

Zur neuen laufenden Nummer 38: In den kommenden Jahren erfolgt eine schrittweise Beendigung der Braunkohlegewinnung und -verstromung im Rheinischen Revier. Dieser Wandel hat massive Auswirkungen auf die gesamte Infrastruktur des Rheinischen Reviers. Mit langfristigem Blick und unter Abwägung aller individuellen Interessen von Gemeinden, Städten, Unternehmen und Anwohnern besteht die einmalige Chance, den Raum des Rheinischen Reviers so zu gestalten, dass er genug Flächen für Industrie und Gewerbe bietet. Forschungseinrichtungen sollen hier ebenso ihren Platz finden wie neue Wohnquartiere, Grünflächen und Freizeitareale. Der Ausbau der schienengebundenen Verkehrsinfrastruktur ist eine der zentralen Aufgaben für das Land Nordrhein-Westfalen zur Bewältigung des Strukturwandels. Ausbau und Elektrifizierung der RB 39 wäre ein weiterer zentraler Baustein eines gut ausgebauten und attraktiven Schienennahverkehrsangebots im Rheinischen Revier mit herausgehobener Bedeutung für die Entwicklung des Rheinischen Reviers. Für den Strukturwandel im Rheinischen Revier ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Anschluss möglichst vieler Kommunen an den Schienenverkehr immens wichtig. Eine zukünftige S-Bahn-Linie von Aachen über Jülich und Bedburg nach Düsseldorf würde die Attraktivität der Region als Wirtschaftsstandort deutlich erhöhen und den Pendelverkehr auf den Straßen nach Aachen und Düsseldorf entlasten. Über den Ausbau bzw. die Ertüchtigung der Schienenstrecke soll ebenso der Schienengüterverkehr gestärkt werden. Eine durchgehende Elektrifizierung steigert die Effizienz der Verbindung in das und aus dem Gebiet massiv und erhöht die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Insgesamt wird ein verbesserter Schienenpersonenverkehr wesentlich zur Entlastung des Straßennetzes durch eine Veränderung des Modal Splits führen. Historisch gab es bereits eine Verbindung Jülich – Aachen, die durch den Braunkohleabbau allerdings unterbrochen wurde und nun neu zusammengefügt werden könnte.

Diese Überlegungen gehen mit den Ausführungen im Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ einher:

„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.“ (S. 166)

Des Weiteren wird dadurch eine in Bedburg getrennte, aber ansonsten durchgehende S-Bahn-Verbindung zwischen Köln und Düsseldorf ermöglicht, die ursprüngliche Planungen aufgreift: Die Verbindung (Köln-)Kerpen/Horrem-Bedburg-Grevenbroich-Neuss-Düsseldorf war als S 18 bereits 1999 Bestandteil des Nahverkehrsplans des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr und Teil des Zielnetzes 2015. Bis 2012 gab es eine durchgängige Regionalbahn von Köln über Kerpen, Bedburg, Grevenbroich bis Neuss und Düsseldorf. 2012 wurde die Bahn in Bedburg getrennt und verkehr seither als RB 38 von Köln über Kerpen bis Bedburg und als RB 39 von Düsseldorf über Grevenbroich nach Bedburg. Mit dem S 11-Ergänzungspaket in Anlage 4, Abschnitt 2, Nr. 29 enthaltenen Maßnahme im Strukturstärkungsgesetz wird bereits die Erftbahn (RB 38) zu einer S-Bahn ausgebaut.

Ziele sind:

- die bessere Erschließung von Industrie- und Gewerbeflächenpotentialen im Rheinischen Revier an die Metropolen Köln, Düsseldorf und Aachen,
- Verlagerung und Vermeidung von Auto- und LKW-Verkehren über Anreize und Angebote durch ÖPNV/SPNV-Infrastrukturausbau,
- Ertüchtigung des vorhandenen Schienennetzes in den Verbindungsachsen zwischen den Großstädten durch das Rheinische Revier in zweigleisiger, elektrifizierter (oder alternativ klimaneutral) und barrierefreier Form (S-Bahn-Standard), Verbesserung der Netzwirkung durch bestmögliche Verknüpfung, Erhöhung der Taktung, Einrichtung neuer Haltepunkte, Attraktivierung vorhandener Haltepunkte, Abbau niveaugleicher Bahnübergänge,
- Entlastung anderer Verbindungen (v.a. an der direkten Rheinschiene)
- Optionen für den regionalen und überregionalen Güterverkehr.

Das Projekt leistet Beiträge zu den Kriterien des Strukturstärkungsgesetzes:

- Arbeits- und Wohnplätze am Standort werden durch Unterstützung des notwendigen Strukturwandels und durch eine gute Verkehrsanbindung innerhalb der Metropolregion erhalten. Des Weiteren werden Arbeitsplätze während des Baus der Schienenstrecke, später dann auch für den Unterhalt und den Betrieb der Schienenstrecke geschaffen. Mit einer guten Bahnanbindung rückt der umliegende Raum stärker an die wirtschaftlich prosperierende Rheinschiene heran. Vor dem Hintergrund eines direkten Arbeitskräfte-Einzugspotenzials spielen in dieser Maßnahme positive Agglomerationseffekte eine entscheidende Rolle für den strukturpolitischen Stellenwert. Gleichzeitig muss dieser Raum konkurrenzfähig für Standortentscheidungen von Unternehmen, Forschungseinrichtungen sowie Bundesbehörden bleiben. Dies begründet die notwendigen Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur. Durch die verbesserte Anbindung an die Metropolregion wird das Rheinische Revier ein attraktiver Standort für Unternehmen und Fachkräfte. Somit liefert der Ausbau zur S-Bahn in der Region auch entscheidende strukturpolitische Impulse für nachfolgende Gewerbeansiedlungen insbesondere aus der Logistikbranche für die Region. Mithin muss auch den ansässigen Fachkräften der Region des Braunkohleabbaus eine Bleibe-perspektive aufgezeigt werden. Wenn Beschäftigungsmöglichkeiten in der wohnortnahen Kohle- oder energieintensiven Industrie wegfallen, müssen neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die pendelfähige Anbindung der Region über den Ausbau der Bahnstrecke an die Wachs-

tumsregionen ermöglicht als eine Option den Verbleib der Fachkräfte in der Region. Regionalökonomische Spill-Over-Effekte sind eher zu erwarten, wenn Fachkräfte mobil sind und über die Grenzen der Regionen hinaus miteinander kooperieren können. So können sich die strukturpolitischen Maßnahmen in beiden Regionen miteinander potenzieren und weitere positive Effekte generieren.

- Ein flächendeckendes Schienennetz ist eine entscheidende Grundlage für einen Ausbau und eine intensivere Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel im Rheinischen Revier. Zudem tragen neue Direktverbindungen zu einer besseren Anbindung kleinerer Orte des Rheinischen Reviers an die umgebenden Oberzentren mit dem ÖV bei. Ferner werden die neuen Direktverbindungen den Forschungsstandort Jülich (FZ Jülich) mit dem Oberzentrum Düsseldorf, Neuss und Grevenbroich verbinden.
- Durch die Planung einer attraktiven Schieneninfrastruktur im Einklang mit der integrierten Raumstrategie für das Rheinische Revier als auch mit dem Gesamtkonzept Infrastrukturentwicklung und Mobilität werden der ländliche Raum sowie die Zentren des Rheinischen Reviers attraktiv an den öffentlichen Verkehr angebunden. Darüber hinaus werden durch den Bau neuer Schieneninfrastruktur umweltfreundlichen Mobilitätsoptionen gefördert, so dass Emissionen sowohl im Rheinischen Revier selbst, als auch in der gesamten Metropolregion vermieden werden. Ferner ist eine neue leistungsfähige Infrastrukturachse die Grundlage für eine weitere gewerbliche und siedlungsstrukturelle Raumentwicklung im Rheinischen Revier.
- Das Projekt eignet sich für die IBTA, da sich Folgeprojekte aus dem Bereich der Forschung und der Wirtschaft an dieser neuen Schienenachse ansiedeln können.

Das Projekt kann als Strecke im Eigentum der DB nicht über den Landesarm finanziert werden, da gesetzlich festgelegt ist, dass Mittel aus dem Landesarm nicht für die Eisenbahn des Bundes verwendet werden dürfen. Die gesamte Maßnahme ist ein zentrales Projekt für den Strukturwandel im Rheinischen Revier.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

Zur Tabelle der Anlage zu § 17e

Im Bundesfernstraßengesetz ist in der Anlage zu § 17e Absatz 1 unter der laufenden Nummer 1 das Projekt A 1 Dreieck Hamburg-Südost - Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 26) aufgeführt. Diese Maßnahme ist derzeit in der Planung. Aufgrund des schlechten Zustandes der Süderelbebrücke unmittelbar südlich von Hamburg-Stillhorn wurde der Planungsbereich um diese ergänzt und bis zur nächsten Anschlussstelle ausgeweitet. Um ein einheitliches Rechtsmittelverfahren für diese Planung zu gewährleisten, ist es notwendig, die Maßnahme zu Nr. 1 der Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG bis zur Anschlussstelle Hamburg-Harburg zu erweitern.

Zu Artikel 3 -neu (Änderung des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz)

Zu § 2a – neu (Verkehrsinfrastrukturprojekte zur Struktur- stärkung)

§ 2 des Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich nennt die Verkehrsinfrastrukturprojekte, die statt durch behördlichen Verwaltungsakt (Planfeststellungsbeschluss, Plangenehmigung) durch ein Maßnahmengesetz zugelassen werden können. Mit der Einfügung des § 2a wird diese Liste um die hier genannten Projekte aus den Kohleregionen erweitert, die ebenfalls durch Gesetz zugelassen werden können sollen.

Die Zulassung durch Maßnahmengesetz ist in Einzelfällen und in engen Grenzen zulässig. Der Gesetzgeber darf – auf Initiative und Vorbereitung von Regierung und Verwaltung hin – durch Gesetz einen Plan beschließen, sofern die Materie ihrer Natur nach geeignet ist, gesetzlich geregelt zu werden (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93 „Südumfahrung Stendal“, Rn. 47). Auch Detailpläne im Bereich der anlagenbezogenen Fachplanung, die konkrete Regelungen hinsichtlich eines einzelnen Vorhabens treffen, sind einer gesetzlichen Regelung zugänglich. Bei einem ein Verkehrsinfrastrukturprojekt zulassenden Maßnahmengesetz handelt es sich um ein Einzelfallgesetz nach Artikel 19 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes. Einzelfallgesetze sind nach dieser Regelung nicht generell, sondern nur in ihrem Gewährleistungsbereich ausgeschlossen. Mit der Planung eines einzelnen Vorhabens greift der Gesetzgeber mithin nicht notwendig in die Funktion ein, die die Verfassung der vollziehenden Gewalt oder der Rechtsprechung vorbehalten hat (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93, Rn. 49).

Das Verbot des Einzelfallgesetzes nach Art. 19 Abs. 1 Satz 1 Grundgesetz stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts eine Konkretisierung des allgemeinen Gleichheitssatzes dar. Dies zugrunde gelegt, ist ein Einzelfallgesetz nur dann unzulässig, wenn der Gesetzgeber aus einer Reihe gleichartiger Sachverhalte willkürlich einen Fall herausgreift und zum Gegenstand einer Sonderregelung macht.

Für die Zulassung der in § 2a genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte bedeutet dies, dass diese Vorhaben sich von anderen Vorhaben unterscheidende Charakteristika aufweisen müssen, welche die Abweichung eines planfeststellenden Gesetzes von der gesetzlich normierten Regel-Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörden sachlich begründen.

Ein Maßnahmengesetz ist jedenfalls dann zulässig und geboten, wenn es sich um wichtige Vorhaben handelt, die von so hoher politischer Bedeutung und zwischen politischen Akteuren derart umstritten sind, dass sie einer rein administrativen Behandlung zu „entwachsen“ drohen. Selbiges gilt für solche Projekte, deren „Systemrelevanz“ es nicht nur nahelegt, sondern erfordert, dass der Gesetzgeber selbst über die wesentlichen Fragen dieser Vorhaben entscheidet.

Ordnet das Maßnahmengesetz eine enteignungsrechtliche Vorwirkung an, so muss die Gefährdung des Vorhabens bei Durchführung einer Administrativ-Enteignung dargelegt werden. Geht es um die Erzielung einer Beschleunigung eines Vorhabens, ist eine besondere, über die allgemeine Verfahrensbeschleunigung hinausgehende Gemeinwohlrelevanz des Zeitfaktors der Vorhabenrealisierung und dessen Gefährdung projektbezogen herauszuarbeiten.

Eine solche spezifische Charakteristik weisen die mit der vorzeitigen Beendigung der Braunkohleverstromung zusammenhängenden Verkehrsinfrastrukturprojekte in zweierlei Hinsicht auf:

- zum einen im Hinblick auf den Gesamtzusammenhang der Klima- und Energiepolitik, in dem die betreffenden Verkehrsprojekte stehen,

- zum anderen wegen der Besonderheit, dass die Vorhaben nicht in erster Linie verkehrspolitisch begründet werden, sondern vorwiegend strukturpolitisch.

Einbettung der Verkehrsprojekte in den Gesamtkontext der Klima- und Energiepolitik

Die für die Durchführung von Planfeststellungsverfahren zuständigen Behörden haben vielfältige Gemeinwohlbelange mit den Interessen und Rechtspositionen von betroffenen Privatpersonen und Unternehmen abzuwägen.

Hierzu können auch klimapolitische Aspekte gehören. So wird z. B. für den Ausbau von Schienenverkehrswegen angeführt, dass eine Stärkung der Bahn als umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung beitragen kann.

Die Auswirkungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten auf den Klimaschutz, auf die Entwicklung von Verkehrs-, Pendler- oder Warenströmen oder auf die strukturpolitische Entwicklung von Regionen sind dabei rein faktischer Natur. Sie ziehen indes keine unmittelbaren gesetzgeberischen Reaktionen auf den Eintritt oder auf das Ausbleiben bestimmter Folgen des Ausbaus eines Verkehrsweges nach sich.

Grundlegend anders verhält es sich jedoch bei den im vorliegenden Gesetz enthaltenen Verkehrsinfrastrukturprojekten, die der Strukturentwicklung in den vom vorzeitigen Kohleausstieg betroffenen Braunkohleregionen dienen.

Ihre Auswirkungen erschöpfen sich nicht in rein tatsächlichen Wirkzusammenhängen, die üblicherweise in einer rein verkehrspolitischen Kosten-Nutzen-Abwägung erfasst werden.

Die Auswirkungen der vorliegenden Projekte führen vielmehr zu konkreten gesetzgeberischen Folgeentscheidungen nach §§ 41, 49 und 51 des Kohleausstiegsgesetzes im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Kohleverstromung: Als Maßnahmen der Strukturentwicklung in den Braunkohleregionen haben die Verkehrsinfrastrukturprojekte unmittelbaren Einfluss darauf, ob die im Kohleausstiegsgesetz festgelegten Zeitpunkte für die Stilllegung von Kraftwerksblöcken eingehalten, verschoben oder vorgezogen werden können beziehungsweise müssen.

Dieser Umstand verleiht den klima- und energiepolitischen Gemeinwohlbelangen nicht nur ein besonderes Gewicht bei der Interessenabwägung im Rahmen der Planfeststellung.

Er macht es darüber hinaus aus zwei Gründen erforderlich, dass der Gesetzgeber die Planfeststellung an sich zieht und nicht dem herkömmlichen Verwaltungsverfahren überlässt:

- Erstens wird die politische Bedeutung der Verkehrsinfrastrukturprojekte durch die Einbettung in den Gesamtkontext von Klimaschutz und Energiepolitik, der über verkehrspolitische Belange weit hinausgeht, so hoch, dass sie einem rein

administrativen Verfahren „entwachsen“ und stattdessen eine Entscheidung des Gesetzgebers erfordern.

- Zweitens legt es der gesetzliche Regelungszusammenhang, dass der Zeitpunkt des Kohleausstiegs von der Wirksamkeit geeigneter Maßnahmen der Strukturentwicklung abhängt, zwingend nahe, dass der Gesetzgeber selbst im Rahmen der Planfeststellung über die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten befindet. Mit einem planfeststellenden Gesetz wird gleichsam eine „Regelungslücke“ innerhalb der Kausalkette zwischen Strukturentwicklung und Ausstiegszeitpunkt geschlossen, mit der der Zeitpunkt des vorzeitigen Kohleausstiegs steht und fällt.

Eine Schiefelage zu Gunsten der Verkehrsprojekte und zum Nachteil entgegenstehender privater Belange ist dabei im Falle einer gesetzlichen Interessenabwägung nicht zu besorgen. Der Gesetzgeber hat ein besonders hohes Interesse daran, dass die Haushaltsmittel des Bundes nur für solche Verkehrsinfrastrukturprojekte verwendet werden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen großen Beitrag dazu leisten, dass die Strukturentwicklung in den Braunkohleregionen zügig und erfolgreich voranschreitet und damit die vom Gesetzgeber selbst festgelegten Ausstiegszeitpunkte eingehalten oder sogar vorgezogen werden können.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts für die Politik auf nationaler, europäischer und globaler Ebene.

Die gesellschaftliche Debatte und die Gesetzgebung zum Klimaschutz bestimmen seit Jahren die politische Agenda nicht nur in Deutschland, sondern auch in der Europäischen Union und weltweit. Die internationale Staatengemeinschaft hat sich mit den Beschlüssen vom Pariser Klimagipfel ehrgeizige Ziele gesetzt, die Erderwärmung zu vermindern und die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Im Hinblick auf die für Deutschland geltenden Klimaziele wird Deutschland vorzeitig, d. h. bis zum Ende des Jahres 2038 den Abbau und die Verstromung von Braunkohle im Lausitzer, im Mitteldeutschen und im Rheinischen Revier beenden.

Dem Entwurf der Bundesregierung für ein entsprechendes Kohleausstiegsgesetz gingen Beratungen in der von der Bundesregierung eingesetzten Kommission „Wachstum, Beschäftigung und Strukturwandel“ (KWSB) voraus, deren Empfehlungen aus dem Abschlussbericht vom 26. Januar 2019 nach dem übereinstimmenden Willen der Bundesregierung und der Landesregierungen vollständig („1:1“) umgesetzt werden sollen.

Eine der zentralen Empfehlungen der KWSB besteht darin, dass die Beendigung der Kohleverstromung erst dann erfolgen kann, sobald der ausstiegsbedingte Wegfall von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung in den hiervon betroffenen Regionen durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze und Wertschöpfung ausgeglichen worden ist.

Auf diese Weise soll ein nochmaliger ungeordneter Strukturbruch vermieden werden, wie ihn die beiden ostdeutschen Braunkohlereviere bereits in den 1990er Jahren nach der Wiedervereinigung durchschritten haben, als Kraftwerkskapazitäten in einer Größenordnung stillgelegt wurden, die – über alle

Sektoren hinweg (Verkehr, Landwirtschaft, Gebäude und Energie) - bis heute den größten Beitrag zum bundesweiten CO₂-Abbau seit 1990 geleistet hat.

Diese Verknüpfung der Abschaltungen mit einer vorherigen Strukturentwicklung in den Braunkohleregionen ist nicht allein deshalb erforderlich, um bei den dortigen Menschen und Unternehmen Akzeptanz für den vorzeitigen Kohleausstieg zu schaffen. Die Kompensation wegfallender Beschäftigung und Wertschöpfung ist vielmehr Ausdruck der im Grundgesetz verankerten Ziele der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse, der Wahrung der Wirtschaftseinheit (vgl. Art. 72 Abs. 2 Grundgesetz) und des Ausgleiches unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet (vgl. Art. 104b Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Grundgesetz).

Die herausragende Bedeutung von Strukturwandel, Wachstum und Beschäftigung in den Braunkohleregionen für das Gelingen des vorzeitigen Kohleausstiegs schlägt sich nicht nur im Namen der KWSB nieder, sondern wird auch in deren Abschlussbericht an verschiedenen Stellen hervorgehoben. Im Abschlussbericht der KWSB heißt es insoweit wie folgt:

KWSB-Bericht, S. 64:

„Als Abschlussdatum für die Kohleverstromung empfiehlt die Kommission Ende des Jahres 2038. Sofern die energiewirtschaftlichen, beschäftigungspolitischen und die betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen vorliegen, kann das Datum in Verhandlungen mit den Betreibern auf frühestens 2035 vorgezogen werden. Die Überprüfung, ob dies möglich ist, erfolgt im Jahr 2032 („Öffnungsklausel“). Diese Überprüfung umfasst auch, ob die Annahmen für die Beendigung der Kohleverstromung insgesamt realistisch sind.

Das Abschlussdatum für die Kohleverstromung sollte im Jahr 2026 und 2029 einer umfassenden Überprüfung durch ein unabhängiges Expertengremium hinsichtlich der Auswirkungen auf die Erreichung der Klimaziele, der Entwicklung der Strompreise und der Versorgungssicherheit, der Beschäftigung, der strukturpolitischen Ziele und der realisierten strukturpolitischen Maßnahmen sowie der regionalen Wertschöpfung unterzogen und gegebenenfalls angepasst werden (vgl. Kapitel 6). Ein gegebenenfalls notwendiger Eingriff in Eigentumsrechte ist in diesem Zusammenhang ebenfalls zu berücksichtigen.“

KWSB-Bericht, S. 106 f.:

„In den Kapiteln 4 und 5 empfiehlt die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ ein eng miteinander verzahntes Maßnahmenpaket. Die Kommission betont, dass die Einzelmaßnahmen einander bedingen, um in den Regionen neue, zukunftsfähige Perspektiven zu schaffen und den erwarteten Folgen der schrittweisen Reduktion und Beendigung der Kohleverstromung mit Blick auf den Klimaschutz, die Versorgungssicherheit, die Industrie und Endverbraucher, die Beschäftigten sowie den Tagebaubetrieb und die Tagebaunachsorge angemessen zu begegnen. Voraussetzung hierfür ist, dass die von der Kommission empfohlenen Maßnahmen synchron umgesetzt werden und ihre intendierte Wirksamkeit entfalten.

Die Kommission empfiehlt deshalb, die Annahmen, die Umsetzung des Maßnahmenpaketes und ihre Wirkungen in regelmäßigen Abständen umfassend zu evaluieren. Dafür ist es erforderlich, die angestrebten Wirkungen der Maßnahmen zu erfassen und deren Auswirkungen auf Klimaschutzziele, Versorgungssicherheit, Stromkosten, regionale Entwicklung und Beschäftigung einzuordnen. Sofern die Ziele in einzelnen Bereichen absehbar nicht erreicht werden, empfiehlt die Kommission, zunächst in den betroffenen Bereichen konsequent nachzusteuern.

(...)

Die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ geht davon aus, dass notwendige Gesetzesnovellen und Gesetzgebungsvorhaben im nationalen und europäischen Rahmen noch im Jahr 2019 auf den Weg gebracht werden. Sie hält es für erforderlich, dass bis zu den Überprüfungszeitpunkten in den Jahren 2023, 2026 und 2029 die folgenden Kriterien und Maßnahmen wie in Kapitel 4 und 5 beschrieben umgesetzt wurden und ihre bis dahin intendierte Wirksamkeit entlang der in Kapitel 2 dargelegten Bewertungsmaßstäbe entfalten.

Wenn die Überprüfungen in den Jahren 2023, 2026 und 2029 ergeben, dass die nachfolgenden Kriterien und Maßnahmen nicht erfüllt sind, soll bei den in Kapitel 4 und 5 beschriebenen Maßnahmen nachgesteuert werden. Hierzu soll die Bundesregierung entsprechende Schritte schnellstmöglich in die Wege leiten. Relevant in diesem Sinne sind die folgenden aufgeführten Kriterien und Maßnahmen:

Strukturentwicklung, Wertschöpfung und Beschäftigung

- *Erkennbarer Aufbau neuer Beschäftigung und neuer Wertschöpfung in den Regionen in ausreichendem Maße im Hinblick auf den gleichwertigen Ersatz für die durch die Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung wegfallenden Arbeitsplätze und die sinkende Wertschöpfung (im Jahr 2023 und weitere Prüfung in den Jahren 2026 und 2029);*

- *Verabschiedung und Umsetzung eines umfassenden Gesetespaketes zur „Stärkung von Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ (im Jahr 2023), bestehend aus:*

 - o einem strukturpolitischen Sofortprogramm und einem Sofortprogramm für unternehmerische Investitionen;*

 - o einem Maßnahmengesetz, in dem etwa Maßnahmen des Bundes beziehungsweise mit Bundesbeteiligung insbesondere im Bereich Infrastrukturausbau, Wirtschafts- und Innovationsförderung sowie Ansiedlung von Behörden und von Forschungseinrichtungen geregelt werden;*

 - o der Einrichtung der Finanzierungsmöglichkeit zur kurz- und langfristigen Absicherung strukturpolitischer Maßnahmen sowie eines Sonderfinanzierungsprogramms für Verkehrsinfrastrukturen.*

- *Trägerinstitutionen für Strukturentwicklung wurden etabliert (im Jahr 2023);*

- *Erste Investitionsprojekte in Industrieansiedlungen beantragt oder umgesetzt sowie fortgeschrittene Planung und erste Umsetzung von Verkehrs- und Digital-*

Infrastrukturprojekten (im Jahr 2023 und weitere Prüfung in den Jahren 2026 und 2029);

- *Erste Neuansiedlungen von Behörden und anderen öffentlichen Einrichtungen wurden in die Wege geleitet (im Jahr 2023);*
- *Schaffung eigener Programme für die Reviere zur Förderung gemeinsamer Forschung und Entwicklung von Wissenschaft und Wirtschaft und erste Ansiedlungen von Forschungsinstitutionen (im Jahr 2023);*
- *Schaffung partizipativer Gremien, die sicherstellen, dass Sozialpartner und wirtschaftliche sowie zivilgesellschaftliche Akteure vor Ort institutionell an der Bewilligung von Förderprojekten und der Mittelvergabe beteiligt werden (im Jahr 2023);*
- *Sozialverträgliche Ausgestaltung der Beendigung der Kohleverstromung, d. h. soziale Absicherung der Beschäftigten durch entsprechende rechtliche, tarifvertragliche und finanzielle Verankerung (im Jahr 2023);*
- *Konkrete Fortschritte bei der Weiterentwicklung der betroffenen Reviere zu zukunftsfähigen Energieregionen durch die Schaffung der entsprechenden regulatorischen Rahmenbedingungen (im Jahr 2023 und weitere Prüfung in den Jahren 2026 und 2029).“*

Das Junktim zwischen Kohleausstieg und vorheriger erfolgreicher Strukturentwicklung wird sowohl im Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen, als auch im Kohleausstiegsgesetz an verschiedenen Stellen normenkonkret kodifiziert.

So tritt das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen gemäß seinem Artikel 4 erst am Tag nach der Verkündung des Kohleausstiegsgesetzes in Kraft.

§ 6 Abs. 5 wiederum macht die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes in den beiden Förderperioden ab dem Jahre 2026 beziehungsweise ab 2032 davon abhängig, dass in der jeweils vorausgehenden Förderperiode in den Revieren nach § 2 Stilllegungen von Braunkohleanlagen in dem im Kohleausstiegsgesetz vorgesehenen Umfang erfolgt oder rechtsverbindlich vereinbart worden sind. In der Gesetzesbegründung zu § 6 Abs. 5 wird dabei betont, dass die Fördermittel zeitlich vor den Stilllegungen von Kraftwerken und Tagebauen fließen sollen, damit Strukturwandelmaßnahmen greifen können, bevor die Stilllegungen erfolgen.

Die enge Verknüpfung beider Gesetze zu den strukturpolitischen und den energiepolitischen Maßnahmen des vorzeitigen Kohleausstiegs bringt auch § 2 Abs. 3 des Kohleausstiegsgesetzes zum Ausdruck: Demnach ist die schrittweise und möglichst stetige Reduzierung und Beendigung der Erzeugung elektrischer Energie durch den Einsatz von Kohle in Deutschland Grund und Bedingung für die strukturpolitische Unterstützung des Bundes für die Regionen nach § 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen.

Hinweis: Der folgende Absatz setzt voraus, dass die Bundesregierung dem Beschluss des Bundesrates vom 28. Februar 2020 folgt und die Kriterien Beschäftigung und Wertschöpfung in § 49 des Kohleausstiegsgesetzes als Kriterien der Überprüfungen nach § 49 ergänzt:

Die Wirksamkeit der strukturpolitischen Maßnahmen zur Bewahrung bestehender und Schaffung neuer Beschäftigung und Wertschöpfung in den Braunkohleregionen ist auch Gegenstand der regelmäßigen Überprüfungen nach § 49 des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen zum 15. August 2022, zum 15. August 2026, zum 15. August 2029 sowie zum 15. August 2032. Diese Überprüfungen sind nicht nur auf die Auswirkungen der Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung auf die Versorgungssicherheit, auf die Anzahl und installierte Leistung der von Kohle auf Gas umgerüsteten Anlagen, auf die Aufrechterhaltung der Wärmeversorgung und auf die Strompreise gerichtet, sondern auch auf die Auswirkungen der strukturpolitischen Maßnahmen auf die Entwicklung von Beschäftigung und Wertschöpfung in den Braunkohleregionen.

Vom Ergebnis dieser Überprüfung macht § 51 des Kohleausstiegsgesetzes zudem abhängig, ob die Reduzierung und Beendigung der Kohleverstromung nach dem Jahr 2030 jeweils drei Jahre vorgezogen und damit das Abschlussdatum 31. Dezember 2035 erreicht werden kann.

Struktur- statt rein verkehrspolitische Begründung der Verkehrsinfrastrukturprojekte

Die Notwendigkeit einer Planfeststellung durch den Gesetzgeber ergibt sich auch daraus, dass die Interessenabwägung wegen der Spezifik der strukturpolitisch begründeten Verkehrsinfrastrukturprojekte aus den o. g. Gründen ein gänzlich anderes Gepräge haben wird als bei sämtlichen früheren behördlichen Planfeststellungsverfahren.

Es ist absehbar, dass sich die vorliegenden Vorhaben nicht uneingeschränkt in die bisherige behördliche Abwägungs- und Planfeststellungspraxis einfügen werden, sondern anhand von Maßstäben zu beurteilen sind, die erst noch entwickelt werden müssen, insoweit Neuland darstellen und daher dem Gesetzgeber selbst vorbehalten bleiben sollten.

Im Rahmen von herkömmlichen Planfeststellungsverfahren, für deren Durchführung unterschiedliche Behörden zuständig wären, könnte zudem nicht gewährleistet werden, dass das im gesamtstaatlichen Interesse erforderliche Abweichen von dem üblichen Prozedere durch sämtliche Behörden in gleicher Weise anerkannt und damit die Vorhaben tatsächlich realisiert werden würden. Damit wird auch der Erwägung Rechnung getragen, dass wesentliche Fragen durch den Gesetzgeber selbst zu entscheiden sind.

- a) Dies gilt zuvörderst für den Umgang bei der Interessenabwägung mit der gesetzlichen Verknüpfung der Strukturentwicklung mit dem Zeitpunkt der Abschaltungen, mit der ein Regelungszusammenhang zwischen den Projekten und der Einhaltung der Ausstiegs- und Klimaschutzziele geschaffen und der Gesetzgeber im Falle einer Zielabweichung auf den Plan gerufen wird.
- b) Dieser Regelungsmechanismus gibt auch der Beschleunigung eines Vorhabens bei der Interessenabwägung im Hinblick auf eine etwaige enteignungsrechtliche Vorwirkung eines Maßnahmengesetzes ein besonderes Gepräge.

Üblicherweise besteht die Gemeinwohlrelevanz des Zeitfaktors der Vorhabenrealisierung schon allein darin, dass die mit den Maßnahmen bezweckten verkehrs- oder strukturpolitischen Wirkungen möglichst zeitnahe eintreten.

Zusätzliches Gewicht erhält dieser Belang aus dem gesetzgeberischen Auftrag des Investitionsgesetzes Kohleregionen zum Ausgleich der Wirtschaftskraft und zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums, der den Infrastrukturmaßnahmen in den Braunkohlerevieren einen außergewöhnlichen Beschleunigungsbedarf verleiht. Dieser Bedarf wird weiter dadurch verstärkt, dass das gesetzlich vorgegebene Gemeinwohlziel „Bewältigung des Strukturwandels“ nicht schon im Zeitpunkt der Fertigstellung der Infrastruktur erreicht wird, sondern erst durch hieran anknüpfende Struktureffekte. Die Infrastrukturprojekte müssen also mit einigem zeitlichen Vorlauf vor den Abschaltzeitpunkten fertiggestellt sein, damit sie in der Folgezeit bis zur Stilllegung der Kraftwerke und Tagebaue bereits eine spürbare strukturpolitische Wirkung entfalten.

Darüber hinaus bekommt die Beschleunigung des Vorhabens eine besondere Dimension durch den Regelungszusammenhang mit dem Kohleausstieg: Werden die Verkehrsprojekte nicht zeitnah geplant und realisiert und können sie deshalb nicht rechtzeitig ihre Wirkung für die Strukturentwicklung in den Braunkohleregionen entfalten, so kann dies zu einer Verschiebung der Abschaltzeitpunkte und damit zur Gefährdung der deutschen Klimaziele führen.

Aufgrund des bestehenden Grundkonsenses „erst neue Arbeitsplätze, dann Kohleausstieg“ bedarf es also einer schnellstmöglichen Realisierung der Verkehrsvorhaben als strukturpolitische Kernprojekte, um damit die grundlegenden Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Strukturentwicklung zu schaffen und rechtzeitig vor dem kohleausstiegsbedingten Wegfall der Arbeitsplätze neue Beschäftigungsmöglichkeiten und Wertschöpfung zu erschließen sowie den betroffenen Regionen eine wirtschaftliche Perspektive für die Zeit nach der Braunkohleverstromung zu eröffnen.

Werden die Verkehrsinfrastrukturprojekte nicht mit dem erforderlichen zeitlichen Vorlauf vor dem Wegfall der bislang strukturbildenden Industrie-arbeitsplätze in der Braunkohleindustrie realisiert, entsteht eine Lücke in Beschäftigung, Aus- und Fortbildung, die einen „Brain Drain“ in Gestalt eines unumkehrbaren Fachkräfteverlustes auslöst.

Um rechtzeitig strukturwirksam zu werden und dadurch die Wahrung von Beschäftigung und Wirtschaftsstruktur als überragende Gemeinwohlziele zu erreichen, müssen Planung und Umsetzung gegenüber den üblichen Verfahrensdauern beschleunigt werden, die etwa für vergleichbare Schienenausbauvorhaben bei durchschnittlich rund 20 Jahren liegen. Werden die Vorhaben durch konventionelles Planfeststellungsverfahren ab 2021 umgesetzt, so entfalten sie ihre arbeits- und wirtschaftspolitische Wirksamkeit erst nach dem kritischen Zeitpunkt der Kraftwerksstilllegungen, insbesondere weil Verbesserungen an Infrastrukturen erst verzögert Struktur- und Wirtschaftseffekte erzielen. Eine nachträgliche Fertigstellung der Infrastruktur würde die durch den vorzeitigen Kohleausstieg drohende Abwärtsspirale in den betroffenen Regionen nicht mehr aufhalten. Durch eine Planfeststellung per Maßnahmengesetz ist demgegenüber für Schienenverkehrsprojekte eine Beschleunigung um fünf Jahre zu erwarten (vgl. Rompf, Dirk, DB Netz AG, redigiertes Wortprotokoll der 23. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag vom 15.10.2018 zum MgvG, S. 7).

- c) Auch die für ein planfeststellendes Gesetz erforderliche „Systemrelevanz“ eines Verkehrsinfrastrukturprojektes bekommt auf diese Weise eine weitere beziehungsweise andere Dimension:

Im herkömmlichen Zusammenhang ist mit „System“ das Verkehrssystem gemeint, für das Maßnahmen wie ein Knotenpunkt, ein Lückenschluss oder eine Engpassbeseitigung eine herausragende Bedeutung haben, weil ihre Auswirkungen sich nicht auf rein lokale oder regionale Verbesserungen beschränken, sondern für das bundesweite Netz von Verkehrswegen von Nutzen ist.

Im Kontext des Kohleausstiegs entfalten die Verkehrsinfrastrukturprojekte auch in dem Sinne „Systemrelevanz“, dass ihre Realisierung einer der Bestimmungsgründe für die Einhaltung der im Kohleausstiegsgesetz festgelegten Abschaltzeitpunkte ist. Die übliche verkehrspolitische (System-)Relevanz der Projekte wird also durch eine klimapolitische Systemrelevanz ergänzt beziehungsweise ersetzt.

- d) Eine im Vergleich zu anderen Verkehrsprojekten spezifische beziehungsweise herausragende Bedeutung ist hinsichtlich der im vorliegenden Gesetz benannten Verkehrsprojekte darin zu sehen, dass für die vom Ausstieg aus der Braunkohleverstromung betroffenen Regionen abweichend von dem üblicherweise für die Realisierung von Verkehrsvorhaben geltenden Bundesverkehrswegeplan auch eine Angebotsorientierung gelten muss, vgl. hierzu Anschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, S. 55:

„Ein angebotsorientierter Neu- und Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur, verbunden mit entsprechenden Mobilitätskonzepten (z. B. gut abgestimmte Taktungen, umweltfreundliche Verkehrsträger) ist vor allem in den ländlich geprägten Revierräumen eine grundlegende Rahmenbedingung für eine erfolgreiche Strukturentwicklung. Optimale Erreichbarkeiten innerhalb der Reviere (Nahverkehr), aber auch die überregionale Anbindung der Reviere an umliegende Ballungsräume (Fernverkehr) sind entscheidend für die Fachkräftegewinnung oder Anreize für Wirtschaftsansiedlungen sowie die generelle Lebensqualität der Menschen vor Ort. Durch eine bessere Anbindung kann die Attraktivität einer Region erhöht werden, durch die Verknüpfung mit regionalen Wachstumskernen können Wachstumsimpulse auf die Reviere ausstrahlen. Durch eine passgenaue Einbindung von Regionen in Verkehrsnetze können diese Regionen zudem in überregionale Wertschöpfungsketten eingebunden werden.“

Anders als bei Lückenschlüssen oder Engpassbeseitigungen, die bereits vorhandene Verkehrsströme optimieren und bestehende Überlastungen abbauen sollen, kommt es bei den vorliegenden Verkehrsprojekten in den Braunkohleregionen mithin darauf an, durch gezielte Investitionen in das Verkehrsnetz Kapazitäten aufzubauen, die die aus strukturpolitischen Gründen angestrebten zusätzlichen Verkehrsströme nicht nur auffangen, sondern überhaupt erst hervorrufen.

Insbesondere für die vom Braunkohleausstieg betroffenen strukturschwachen Regionen ist es daher von besonderer Bedeutung, zunächst die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für das Entstehen neuer Arbeitsplätze und die Attraktivität der Regionen für Wirtschaftsansiedlungen zu schaffen, um den Wegfall der Arbeitsplätze und der Wertschöpfung infolge des Ausstiegs aus der Braunkohleverstromung kompensieren zu können.

Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die vom Braunkohleausstieg betroffenen Länder in dem Sinne ein „Sonderopfer“ erbringen, als sie im gesamtstaatlichen Interesse des Klimaschutzes die Konsequenzen des kohleaus-

stiegsbedingten Strukturwandels zu tragen haben, damit die Bundesrepublik ihre Klimaschutzziele erreicht.

Aus diesem Grund bedarf es im Gegenzug außergewöhnlicher und vom gewöhnlichen Prozedere abweichender Maßnahmen, um zu verhindern, dass diese Regionen infolge des mit dem Braunkohleausstieg einhergehenden Strukturwandels wirtschaftlich abgehängt werden. Die durch die Bundesregierung im gesamtstaatlichen Interesse getroffene klimapolitische Entscheidung, aus der Braunkohleverstromung auszusteigen, verpflichtet diese auch, die vier hiervon betroffenen Länder bei der Bewältigung des damit einhergehenden Strukturwandels zu unterstützen.

Wie die KWSB in ihrem Abschlussbericht hervorgehoben hat, bedarf es hierfür u.a. eines „angebotsorientierten Neu- und Ausbaus der Straßen- und Schieneninfrastruktur“ als „grundlegende Rahmenbedingung für eine erfolgreiche Strukturentwicklung“.

Damit unterscheiden sich die im vorliegenden Gesetz genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte von anderen Vorhaben, indem sie partiell ein Abweichen von den üblichen Kriterien des Bundesverkehrswegeplans erfordern, um eine bessere regionale und überregionale verkehrliche Anbindung und Erreichbarkeit der Reviere unabhängig von einem bestehenden verkehrlichen Bedarf zu erzielen.

Der für die Realisierung der in im vorliegenden Gesetz genannten Verkehrsvorhaben vorgesehene Verfahrensablauf weicht wesentlich von dem üblichen Planfeststellungsverfahren ab, das für die Feststellung des verkehrlichen Bedarfs eine Berechnung des verkehrsbezogenen Nutzen-Kosten-Verhältnisses nach der Methodik des Bundesverkehrswegeplans erfordert. Für die vorliegenden Verkehrsprojekte rücken hingegen andere – strukturpolitische – Kriterien für die Rechtfertigung der Verkehrsmaßnahmen in den Vordergrund. Daher ist die Regelung in Form eines Maßnahmengesetzes erforderlich, um der besonderen gesamtstaatlichen Bedeutung dieser Verkehrsvorhaben gerecht zu werden.

Schließlich fordert die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts für die Zulässigkeit eines Einzelfallgesetzes einen sachlichen Grund und lässt hierfür jeden „einleuchtenden“ Grund ausreichen. Dieser ist in der aufgrund der Realisierung mittels Maßnahmengesetz zu erzielenden Beschleunigungs- und Vereinheitlichungswirkung zu sehen. Hinzu kommt, dass zumindest einige der im vorliegenden Gesetz genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte auf dem üblichen Weg nicht realisiert werden könnten, weil diese nicht die Voraussetzungen für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan erfüllen.

Soweit das Maßnahmengesetz eine enteignungsrechtliche Vorwirkung anordnet, bedarf es einer Rechtfertigung für die Zulassung in Gesetzesform. Grundrechtlich relevant ist auch die mit einem planfeststellenden Gesetz verbundene Minderung des gerichtlichen Rechtsschutzes.

Erfolgt die Zulassung durch Gesetz, ist der verwaltungsgerichtliche Rechtsweg, der gegenüber behördlichen Planfeststellungsbeschlüssen eröffnet ist, ausgeschlossen. Der rechtsschutzverkürzende Akt, der in der Wahl der Handlungsform des Gesetzes liegt, unterliegt dem Maßstab der materiell betroffenen Grundrechte.

Vor dem Hintergrund der Rechtsschutzverkürzung müssen triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass die Durchführung einer behördlichen Planfeststellung mit erheblichen Nachteilen für das Gemeinwohl verbunden wäre, denen

nur durch eine gesetzliche Regelung begegnet werden kann (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93). Planfeststellende Gesetze haben Ausnahmecharakter; dem Gesetzgeber steht nicht generell eine Kompetenz zur Zulassung von Infrastrukturvorhaben anstelle der Verwaltung zu, sondern nur für einzelne, besonders ausgewählte Projekte.

Es ist daher erforderlich und entsprechend zu begründen, warum das Vorhaben bei Durchführung einer Administrativenteignung gefährdet wäre. Hierfür sieht das Bundesverfassungsgericht eine Gefährdung von zeitlichen Realisierungszielen des Gesetzgebers als ausreichend an, d.h. es bedarf nicht einer Bedrohung der Realisierung des Vorhabens als solches.

In Bezug auf die in § 2a genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte ist deren zügige Realisierung deshalb von besonderer Wichtigkeit für die vom Braunkohleausstieg betroffenen Regionen, weil - wie bereits oben ausgeführt - zuerst die Verkehrsinfrastruktur realisiert werden muss, um günstige Rahmenbedingungen für die Ansiedlung neuer Unternehmen sowie den Zuzug von jungen Familien und Fachkräften zu schaffen. Erst dadurch werden die Voraussetzungen für den Aufbau neuer Beschäftigung und neuer Wertschöpfung als Kompensation für den Wegfall der Arbeitsplätze und die sinkende Wertschöpfung infolge der Beendigung der Kohleverstromung geschaffen.

Die Verkehrsvorhaben müssen daher zwingend realisiert werden bevor die ersten Kraftwerke abgeschaltet werden. Dies macht es im Gemeinwohlinteresse erforderlich, die geplanten Vorhaben planungsbeschleunigt durch ein Maßnahmengesetz statt im Wege des üblichen Planfeststellungsverfahrens zu verwirklichen. Aufgrund der bestehenden Rechtsschutzmöglichkeiten von Betroffenen gegen einen Planfeststellungsbeschluss sowie der Abweichung von den üblichen Bedarfskriterien im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass das Verfahren der Administrativenteignung für jedes einzelne Vorhaben langwieriger beziehungsweise sogar nicht realisierbar wäre. Der Zeitfaktor der Vorhabenrealisierung ist hier daher von besonderer Gemeinwohlrelevanz, der dazu führt, dass von einer Gefährdung der zeitlichen Realisierungsziele des Gesetzgebers im Falle einer Administrativenteignung ausgegangen werden muss.

Die Planvorbereitung liegt weiterhin vor dem Hintergrund des Grundsatzes der horizontalen Gewaltenteilung bei der Exekutive. Zudem darf der Gesetzgeber auf Initiative und Vorbereitung durch die Verwaltung einen Plan nur durch Gesetz beschließen, wenn die Materie ihrer Natur nach geeignet ist, gesetzlich geregelt zu werden und sonstige verfassungsrechtliche Gründe nicht entgegenstehen. Es darf keine generelle Kompetenzverlagerung von der Exekutive auf die Legislative erfolgen (BVerfG, Beschluss vom 17.07.1996, Az. 2 BvF 2/93, Rn. 55).

§ 2a des Gesetzes sieht vielmehr besonders ausgewählte Verkehrsinfrastrukturprojekte vor, die durch Maßnahmengesetz zugelassen werden können.

Die besondere Bedeutung der in § 2a eingefügten Projekte wird im Einzelnen wie folgt begründet:

Mit dem beschlossenen Ausstieg aus der Braunkohleverstromung bis zum Jahr 2038 wird eine konsistente strukturpolitische Flankierung in den betroffenen Revieren notwendig. Selten verändern sich wirtschaftliche Ausrichtungen von Regionen so allumfassend, wie dies für die Lausitz, Mitteldeutschland und das Rheinland mit ihren heutigen Braunkohlerevieren in den nächsten Jahren und

Jahrzehnten bevorsteht. In den Revieren stellen die Sektoren Bergbau und Energie wesentliche industrielle Kerne dar, die wiederum enge Verflechtungen zur weiteren Schlüsselbranchen aufweisen (u. a. Chemie-, Metall- und weitere Grundstoffindustrien, Maschinen- und Anlagenbau, (Schiene-)Fahrzeugbau). Aktuell sind in der Lausitz, in Mitteldeutschland und im Rheinland insgesamt etwa 20.000 Arbeitsplätze direkt und weitere 40.000 Arbeitsplätze indirekt von der Gewinnung und Verstromung von Braunkohle abhängig. Es ist nun wichtig, den Regionen und ihrer Bevölkerung über gezielte strukturpolitische Maßnahmen kurzfristig klare Perspektiven zu verschaffen, die über das Jahr 2038 hinaus reichen.

Dabei gilt es, bereits vorhandene Stärken weiter zu fördern und zur Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur beizutragen. In den Regionen besteht bereits jetzt eine große Kompetenz z. B. in den Bereichen Energie- und Umweltwirtschaft, Chemie und Bioökonomie, Automotive sowie Life-Sciences. Darüber hinaus stellt die Stärkung des Innovationssystems eine wesentliche Bedingung für das Gelingen der Strukturentwicklung dar. Die Ansiedlung neuer Forschungsinstitute beziehungsweise die Stärkung der Verwertung bestehender Forschungskompetenzen sowie die Schaffung qualitativ hochwertiger Industrie- und Gewerbeflächen sind daher wichtige strukturpolitische Maßnahmen. Auch der Breitbandausbau sowie die Einführung und der Ausbau der 5G-Mobilfunktechnologie gehören dazu, um in 5G-Forschungsfeldern an Technologien der Zukunft arbeiten zu können. Innovationen wie diese werden vor allem Start-ups und mittelständischen Unternehmen Chancen bieten, sich breiter markadäquat aufzustellen, sich zu etablieren und erfolgreich zu entwickeln.

Ebenso haben die Reviere eine gute geografische Lage zwischen bereits vorhandenen Ballungszentren. Auch die Nähe zu den aufstrebenden Märkten in Polen und Tschechien wie auch zu etablierten Märkten in Frankreich, Belgien und den Niederlanden ist ein wichtiger Faktor, der die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen in den kommenden Jahren positiv beeinflussen kann.

Um die vorstehenden Maßnahmen leistungsfähig zu gestalten, kommt den Verkehrsprojekten dieses zweiten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes eine Schlüsselfunktion, nicht nur für den wirtschaftlichen Aufschwung der Braunkohlegebiete, sondern in gleicher Weise für das verkehrliche Zusammenwachsen mit den umliegenden Verflechtungsräumen, zu. Dabei muss es auch darum gehen, die durch die Tagebaustandorte über Jahrzehnte beeinträchtigte Raumstruktur wieder mit einer angemessenen Binnenerschließung zu versehen. Die neuen Verkehrsinfrastrukturen sind unabdingbare Voraussetzung für eine funktionierende industrielle und dienstleistungsorientierte Wirtschaft sowie für zu hebende Potentiale zur Erhöhung der Standortattraktivität. Damit ist die schnelle Verwirklichung dieser Projekte von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl (vgl. BVerfGE 95,1, 17).

Um noch vor der Abschaltung der Kohlekraftwerke strukturwirksam zu werden und dadurch die Wahrung von Beschäftigung und Wirtschaftsstruktur als überlegende Gemeinwohlziele zu erreichen, müssen Planung und Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturprojekte beschleunigt werden. Durchschnittlich dauern den im vorliegenden Gesetz genannten Projekten vergleichbare Schienenausbauvorhaben rund 20 Jahre (vgl. Rompf, DB Netz AG, redigiertes Wortprotokoll der 23. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag vom 15.10.2018 zum MgvG, S. 7). Werden die Vorhaben durch konventionelles Planfeststellungsverfahren ab 2021 umgesetzt, so entfalten sie ihre strukturpolitische Wirksamkeit erst deutlich nach dem kritischen

Zeitpunkt der Kraftwerksabschaltungen. Der Kohleausstieg würde eine ungebremste Abwanderung von Unternehmen und Fachkräften aus den Braunkohleregionen auslösen. Eine nachträgliche Fertigstellung der Infrastruktur würde diese Abwärtsspirale nicht mehr aufhalten. Das Gelingen des kohlespezifischen Strukturwandels in der Region hängt deshalb maßgeblich auch von der Beschleunigung der im vorliegenden Gesetz genannten Verkehrsinfrastrukturprojekte durch Maßnahmengesetz ab. Hierdurch ist eine Beschleunigung um fünf Jahre zu erwarten (vgl. Rompf, ebd).

Für die unterschiedlichen Kohleregionen, in welchen sich die Projekte nach § 2a befinden, sind folgende Besonderheiten hervorzuheben.

Lausitzer Revier

Das Lausitzer Revier ist in zweierlei Hinsicht in besonderer Weise von den wirtschaftlichen Folgen der vorzeitigen Beendigung der Kohleverstromung betroffen:

Die enorme Bedeutung des Energiesektors in der Lausitz, insbesondere in den nördlichen Teilen der Landkreise Görlitz und Bautzen sowie Spree-Neiße, zeigt sich in einer durchschnittlichen Bruttowertschöpfung von ca. 30 % im industriellen Bereich. Daraus resultierten auch die bisher einseitig auf die Kohlegewinnung und -verstromung ausgerichteten Verkehrsinfrastrukturen. Die weiter fehlende diversifizierte regionale Wirtschaftsstruktur benötigt daher zusätzliche Impulse durch die Neuausrichtung der Verkehrsinfrastruktur, hin zu einer den Anforderungen an einen modernen Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort genügenden Verkehrswegekonzeption, um auf den Wegfall der industriellen Wertschöpfung in geeigneter Art und Weise zu reagieren.

Zum anderen wird die Region der Lausitz auf Grundlage verschiedener Gutachten mit ihren Herausforderungen im KWSB-Bericht als ländliche Region bezeichnet, für die die folgenden Ausführungen im KWSB-Bericht in besonderem Maße gelten:

„Ein angebotsorientierter Neu- und Ausbau der Straßen- und Schieneninfrastruktur, verbunden mit entsprechenden Mobilitätskonzepten (z. B. gut abgestimmte Taktungen, umweltfreundliche Verkehrsträger) ist vor allem in den ländlich geprägten Revierräumen eine grundlegende Rahmenbedingung für eine erfolgreiche Strukturentwicklung. Optimale Erreichbarkeiten innerhalb der Reviere (Nahverkehr), aber auch die überregionale Anbindung der Reviere an umliegende Ballungsräume (Fernverkehr) sind entscheidend für die Fachkräftegewinnung oder Anreize für Wirtschaftsansiedlungen sowie die generelle Lebensqualität der Menschen vor Ort. Durch eine bessere proaktive Anbindung kann die Attraktivität einer Region erhöht werden, durch die Verknüpfung mit regionalen Wachstumskernen können Wachstumsimpulse auf das Revier ausstrahlen. Durch eine passgenaue Anbindung von Regionen in Verkehrsnetze können diese Regionen zudem in überregionale Wertschöpfungsketten eingebunden werden.“

So besteht ein positiver Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, wenn dadurch eine verbesserte Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaft resultiert. In der Lausitz kann hierbei von großen Potenzialen ausgegangen werden, da einerseits der Entwicklungskorridor zu Berlin gestärkt wird, welcher mit der Eröffnung des Berliner Flughafens am äußersten Rand eine zusätzliche Entwicklungsdynamik erfahren wird. Andererseits stärkt eine verbesserte Anbindung an Dresden und Leipzig einen weiteren

Entwicklungskorridor. Gemeinsam mit den Anbindungen nach Prag, Breslau und Posen entsteht so mit der Lausitz ein zentraler, europäischer Verflechtungsraum.

Für die wirtschaftliche Entwicklung in der Lausitz ist es daher von außerordentlich hoher Bedeutung, bereits zu Beginn des Transformationsprozesses zentrale Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen, um so die Voraussetzungen für spürbare Wachstumseffekte zu schaffen.

Aus diesem Grunde bedarf die Planung und Realisierung der Verkehrsprojekte einer über das allgemeine Interesse an einer zügigen Umsetzung von Verkehrsprojekten hinausgehenden Beschleunigung, da sich das mit den Vorhaben verfolgte Gemeinwohlziel nicht in deren Fertigstellung erschöpft, sondern in der Bewältigung des Strukturwandels, der durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur positiv beeinflusst werden soll. Soll der ausstiegsbedingte Wegfall von Beschäftigung und Wertschöpfung in den Braunkohleregionen rechtzeitig vor der Stilllegung der Kraftwerke und Tagebaue kompensiert werden, müssen die Infrastrukturprojekte bereits deutlich vor den Abschaltzeitpunkten abgeschlossen werden, um rechtzeitig eine spürbare strukturpolitische Wirkung entfalten zu können.

Durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wird zuvorderst die Erreichbarkeit der Region deutlich verbessert. Daneben führen Modellprojekte in den Bereichen Gesundheit, Wissenschaft und digitale Infrastruktur zu einer Aufwertung der Lausitz als Arbeits- und Wohnraum, welche im nächsten Schritt durch Teilraumstrategien z. B. Ansiedlungspolitik, Innovationspolitik in einer verstärkten wirtschaftlichen Dynamik in der Lausitz mündet.

Durch die Ausgangssituation in der Lausitz sind Verkehrsinfrastrukturprojekte von besonders hoher Bedeutung. Trotz eines überdurchschnittlichen Industrialisierungsgrades ist die Region mit Arbeitsplätzen unterversorgt. Im Jahr 2017 ergab sich beispielsweise ein negativer Pendlersaldo von knapp 30.000. Trotzdem verfügt die Lausitz etwa mit den Städten Cottbus, Spremberg, Senftenberg oder Schwarzhöhe im brandenburgischen Teil sowie Görlitz, Weißwasser, Hoyerswerda, Boxberg O.L. und Bautzen im sächsischen Teil über wichtige Arbeitsplatzzentren mit hoher wirtschaftlicher Wertschöpfung. Diese sollen und werden bereits im Transformationsprozess gezielt gestärkt. In Cottbus entsteht eines der landesweit bedeutendsten Wissenschaftszentren zwischen den Metropolräumen Berlin-Brandenburg und Dresden-Leipzig. Durch die gezielte Nutzung von Flächenpotenzialen, etwa in der Gewerbegebietsentwicklung und regenerativer Energieerzeugung, entstehen in der Lausitz hervorragende Bedingungen für die Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen und Geschäftsmodellentwicklung. Mit angebotsorientierten Verkehrskorridoren können über nachgelagerte Querverbindungen attraktive Entwicklungsräume in der Fläche entstehen.

Das Beispiel Tesla konnte in Brandenburg bereits zeigen, wie ein erfolgreiches Zusammenspiel von starken Wissenschaftsstandorten mit einer entsprechenden Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und Flächenpotenzialen mit hervorragender Erreichbarkeit zu großen Ansiedlungserfolgen führen kann.

Der ländliche Raum ist an die Oberzentren attraktiv anzubinden um ein „Ausbluten“ zu verhindern und Anreize für den Zuzug zu setzen. Aus diesem Grund wird im Kontext der Verbesserung der Verbindungen stets auch die generelle

Standortverbesserung, gerade in Bezug auf weiche Standortfaktoren, hier insbesondere die Schaffung attraktiver Lebensräume, fokussiert.

Die Stärkung der Stadt-Umland-Beziehungen wird entscheidend von der Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. Durch eine stärkere funktionale Teilung von Arbeits- und Wohnort erfahren ländliche Gebiete eine Aufwertung als attraktiver Lebensraum, indem eine Verbesserung der Erreichbarkeit zu einer Erhöhung des Angebotes an potenziellem Wohnraum für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus Metropolregionen führt.

Hochwertige Arbeitsplätze in der Region entstehen gerade auch für Dienstleister der wachsenden Metropolen. Unternehmen und deren Mitarbeiter aus den Metropolen werden diese Funktion allerdings nur dann wahrnehmen, wenn die verkehrstechnischen CO₂-armen Infrastrukturen erheblich verbessert werden. Die Lausitz ist eine Region, umgeben von den Metropolregionen Berlin, Dresden und Leipzig sowie den benachbarten EU-Ländern Polen (Breslau/Posen) und Tschechien (Prag). Die verkehrliche Vernetzung mit diesen Regionen ist zentral für eine positive Entwicklungsperspektive. Voraussetzung ist eine Verbesserung von Mobilitätsangeboten nicht nur in der Region, sondern auch grenzüberschreitend mit dem Ziel der verkehrlichen Vernetzung mit den umgebenden Metropolregionen auf Schiene und Straße. Insofern gehört die infrastrukturelle Vernetzung zu den wichtigsten, zentralen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Strukturentwicklung.

Mitteldeutsches Revier

Das Mitteldeutsche Revier ist flächendeckend strukturschwach und daher vor allem auf eine Anbindung an das Zentrum Leipzig/Halle angewiesen. Eine Anhebung des wirtschaftlichen Wachstums in den Regionen des mitteldeutschen Braunkohleabbaus beziehungsweise der Braunkohleverstromung und ein Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft lässt sich insbesondere dadurch befördern, dass die Schranken und Hindernisse für den wirtschaftlichen Verkehr zwischen Burgenlandkreis, Landkreis Leipzig (jeweils Braunkohleabbau) und Saalekreis (Braunkohleverstromung) sowie der Stadt Leipzig verringert werden. Die Stadt Leipzig weist in den vier Indikatoren der wirtschaftlichen Strukturschwäche (Arbeitslosenquote, Einkommensniveau, Erwerbstätigenprognose, Infrastrukturindikator) deutlich bessere Ausprägungen aus als die umliegenden Braunkohleregionen. Für das Mitteldeutsche Revier ist die infrastrukturelle Anbindung an den Wachstumskern Leipzig einschließlich umliegender Verflechtungsgebiete daher im Sinne des Investitionsgesetzes Kohleregionen von herausragender Bedeutung. Optimale Erreichbarkeiten innerhalb des Reviers, aber auch die regionale Anbindung des Reviers an umliegende Ballungsräume sind entscheidend für die Fachkräftegewinnung und Unternehmensansiedlungen.

Gemäß Ziel 3.4.3 des Landesentwicklungsplans 2013 des Freistaates Sachsen ist im Verdichtungsraum Halle/Leipzig in Abstimmung mit den benachbarten Bundesländern ein mitteldeutsches S-Bahn-Netz einzurichten und als länderübergreifendes Gesamtverkehrssystem zu einem qualitativ und tariflich weitgehend einheitlichen und benutzerfreundlichen Nahverkehrssystem bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dieses länderübergreifende S-Bahn-System soll eine qualitativ hochwertige Anbindung der umliegenden Mittelzentren an das Oberzentrum Leipzig sicherstellen.

Die Ausdehnung des Verdichtungsraums Leipzig sowie die sich daraus ergebenden Verflechtungsbeziehungen, insbesondere die starken Pendlerströme erfordern leistungsfähige Schienenverbindungen.

Rheinisches Revier

Durch die Beschlüsse der WSB-Kommission entfallen im Rheinischen Revier bis 2038 rund 9.000 Arbeitsplätze in der Braunkohlewirtschaft. Rund 6.000 weitere Arbeitsplätze sind indirekt oder induziert in ihrem Bestand bedroht. Durch die Energiepreisentwicklung stehen zudem die Betriebe der energieintensiven Industrie – wie beispielsweise an den Chemiestandorten Hürth-Knapsack oder Wesseling – in den nächsten Jahrzehnten vor erheblichen Herausforderungen. Die strukturpolitischen Ansätze des Landes sind darauf ausgerichtet, einen Beitrag zur Lösung dieser Herausforderungen zu leisten, indem Impulse für Wertschöpfung, Beschäftigung und Ausbildung gesetzt und die Wettbewerbsfähigkeit der bestehenden Wirtschaft weiter erhöht wird.

Neben der Sicherung und Schaffung von Beschäftigung und Ausbildungsplätzen sowie der Steigerung der Wertschöpfung stehen die Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und die Verbesserung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts im Fokus der Bemühungen der Landesregierung. Die darin liegende Dynamik dient einer Stärkung der Potenziale zwischen und hin zu den umliegenden Metropolen sowie Oberzentren Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln und Mönchengladbach. Zugleich entsteht mit Anbindungen nach Paris (Frankreich), Brüssel (Belgien) und Amsterdam (Niederlande) für den südlichen Teil des Rheinischen Reviers (Städtereion Aachen, Kreis Düren, Kreis Heinsberg) ein zentraler, europäischer Verflechtungsraum, der eine Verbesserung der Qualität für Güter-, Fern- und Nahverkehr erreicht. Als Europäische Modellregion für Energieversorgungs- und Ressourcensicherheit setzt das Rheinische Zukunftsrevier auf die nachhaltige Weiterentwicklung der industriellen Wertschöpfungsketten im Rheinischen Revier. Die verkehrliche Vernetzung mit diesen Regionen ist zentral für eine positive Entwicklungsperspektive. Voraussetzung ist eine Verbesserung von Mobilitätsangeboten nicht nur in der Region, sondern auch grenzüberschreitend mit dem Ziel der verkehrlichen Vernetzung mit den umgebenden Metropolregionen auf Schiene und Straße. Insofern gehört die infrastrukturelle Vernetzung zu den wichtigsten, zentralen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Strukturentwicklung. Ziel ist es daher, für die sinkende beziehungsweise wegfallende Wertschöpfung aus der Kohle adäquate Surrogate bei Wertschöpfung und Beschäftigung zu schaffen. Das Rheinische Zukunftsrevier leistet so auch einen Beitrag für die nachhaltige Modernisierung des Industrielandes Deutschland.

Zur Schaffung neuer Wertschöpfungsketten und zukunftssicherer Arbeitsplätze bestehen im Rheinischen Revier Ansatzpunkte in folgenden Zukunftsfeldern:

- Energie und Industrie
- Innovation und Bildung
- Ressourcen und Agrobusiness
- Raum und Infrastruktur

Um in den Zukunftsfeldern tatsächlich neue Wertschöpfungsketten und zukunftssichere Arbeitsplätze zu schaffen, benötigt die Region zusätzliche Impulse in der Verkehrsinfrastruktur, hin zu einer den Anforderungen an einen modernen Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort genügenden Verkehrswegekonzepktion. Mit angebotsorientierten Verkehrskorridoren können über nachgelagerte Querverbindungen attraktive Entwicklungsräume in der Fläche entstehen. Dies als geeignete Reaktion auf wegfallende industrielle Wertschöpfung einerseits und

vor dem Hintergrund jetzt bereits bis zur Kapazitätsgrenze überlasteter Strecken, der stark frequentierten Knotenpunkte im Revier, andererseits. Für eine auf Dauer ausgerichtete wirtschaftliche Perspektive, die durch Mehrverkehre im Rheinischen Revier entstehen, sind punktuelle und streckenbezogene Lösungsansätze zur Beseitigung der regionalen Flaschenhalse / Engpässe unabdingbar. So besteht eine positive Kausalität zwischen Wirtschaftswachstum und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, wenn damit eine verbesserte Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaft einhergeht.

Für die Weiterentwicklung des Reviers hinsichtlich der Gewinnung von Fachkräften und Anreizen für die Wirtschaftsansiedlungen sind optimale Erreichbarkeiten innerhalb des Reviers (Nahverkehr), aber auch die überregionale Anbindung des Reviers an die umliegende Metropolregion (Fernverkehr) sowie die generelle Lebensqualität der dort lebenden Menschen entscheidend und für die gesamte Attraktivität der Region elementar. Durch bessere Anbindung und Vernetzung der Verkehrsflüsse zu den regionalen Wachstumskernen können Wachstumsimpulse auf das Revier ausstrahlen. Durch eine passgenaue Anbindung von Regionen in Verkehrsnetze können diese Regionen zudem in überregionale Wertschöpfungsketten eingebunden werden.

Im Zukunftsfeld Raum und Infrastruktur sollen die großen Herausforderungen als Möglichkeit für eine zukunftsfähige, ambitionierte und dynamische Raumentwicklung genutzt werden. Hierbei gilt die Handlungsmaxime: Innovation sowie Industrie folgen Infrastruktur als weicher und harter Standortfaktor. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Rheinischen Reviers ist es daher von außerordentlich hoher Bedeutung, bereits zu Beginn des Transformationsprozesses zentrale Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen, um so die Voraussetzungen für spürbare Wachstumseffekte zu schaffen. Dabei benötigen sowohl die Tagebaurandkommunen als auch die durch Neu- beziehungsweise Umplanung vormals geplanter Abbaugelände betroffenen Kommunen besondere Unterstützung, sodass die hauptbetroffenen Kommunen zu den hauptbeteiligten Kommunen des flächendeckenden Transformationsprozesses werden.

Die Neuordnung und -gestaltung des Raums und die Weiterentwicklung der Siedlungen als ORTE DER ZUKUNFT in einem MOBILITÄTSREVIER DER ZUKUNFT soll mit dem Anspruch verknüpft werden, wegweisende Schritte in eine innovative und klimafreundliche Zukunft mit hoher Lebensqualität zu gehen. Durch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wird zuvorderst die Erreichbarkeit der Region spürbar verbessert. Darüber hinaus ist eine gute infrastrukturelle Anbindung des Rheinischen Reviers zwischen den umliegenden, innovativen Forschungs- und Hochschulstandorten, beispielsweise in Aachen, Jülich sowie zum entstehenden Campus Rhein-Erft der TH Köln in Erftstadt ebenso, wie zu den Oberzentren Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln und Mönchengladbach und zur Entlastung dieser Oberzentren eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen dieses Konzepts. Die Stärkung der Stadt-Umland-Beziehung wird entscheidend von der Verkehrsinfrastruktur beeinflusst. So soll beispielsweise durch eine optimierte SPNV-Anbindung des nördlichen Rhein-Erft-Kreises (Kerpen, Bergheim, Bedburg) an das Oberzentrum Köln sowie des Rhein-Kreises-Neuss an das Oberzentrum Mönchengladbach ein erwarteter Siedlungszuwachs mit einem Beitrag zur klimaneutralen Mobilität abgedeckt werden. Dies gilt auch für Mönchengladbach und Grevenbroich in direkter Nachbarschaft zu Arbeitsplatzschwerpunkten, die Ausstrahlung in das Rheinische Revier haben. Im Kontext der Verbesserung der Verbindungen steht stets auch die generelle Standortverbesserung – gerade in Bezug auf weiche Standortfaktoren – die im hiesigen Revier insbesondere in einer möglichen touristischen Erschließung sowie in der Schaffung attraktiver Lebensräume aufgeht. Optimale

Erreichbarkeiten innerhalb des Reviers, aber auch die regionale Anbindung des Reviers an umliegende Ballungsräume sind entscheidend für die Fachkräftegewinnung und Unternehmensansiedlungen.

Aus diesem Grunde bedarf die Planung und Realisierung der Verkehrsprojekte einer über das allgemeine Interesse an einer zügigen Umsetzung von Verkehrsprojekten hinausgehenden Beschleunigung, da sich das mit den Vorhaben verfolgte Gemeinwohlziel nicht in deren Fertigstellung erschöpft, sondern in der Bewältigung des Strukturwandels, der durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur positiv beeinflusst werden soll. Soll der ausstiegsbedingte Wegfall von Beschäftigung und Wertschöpfung in den Braunkohleregionen rechtzeitig vor der Stilllegung der Kraftwerke und Tagebaue kompensiert werden, müssen die Infrastrukturprojekte bereits deutlich vor den Abschaltzeitpunkten abgeschlossen werden, um rechtzeitig eine spürbare strukturpolitische Wirkung entfalten zu können.

Das Rheinische Revier begreift insoweit den Strukturwandel als Chance für attraktive, integrierte und digitale Knotenpunkte grenzübergreifender Verkehre. Die gesamte Region soll als energiezentrierter Wirtschaftsstandort für die vor Ort lebenden Menschen attraktiv bleiben und zudem als intermodaler Mobilitätsknoten im Transformationsprozess zum Umschlagsplatz für Waren, zukünftige Energien und Mobilitätsformen dazu dienen, die Energiemärkte Strom, Wärme und Verkehr zu koppeln und überregionale Mobilität mit erneuerbaren Energien zu organisieren, um als Nukleus oder Blaupause für weitere Metropolregionen mit intensiven Verkehren (und Städten mit erhöhten NO_x-Werten) zu dienen. Diese Zielrichtung wird für eine gedeihliche Fortentwicklung des Gemeinwohls sowie für gleichwertige Lebensverhältnisse im Rheinischen Revier im Strukturwandel als unabkömmlich angesehen.

Auch nach der Ausweitung der Projektliste auf die in § 2a genannten Maßnahmen in den Kohleregionen ist eine gesetzliche Genehmigungsentscheidung nur für einzelne, besonders ausgewählte Projekte vorgesehen. Die Liste ist abschließend. Eine Verlagerung von originären Verwaltungsfunktionen auf die Legislative erfolgt nicht.

Zu Nummer 1 (Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Berlin über Cottbus, Weißwasser nach Görlitz)

Der Korridor Berlin – Cottbus – Görlitz bildet das Herzstück der Braunkohleregion Lausitz und wird von der Strecke Berlin – Cottbus – Görlitz durchzogen. In der Region leben aktuell etwa 350.000 Menschen. Die Maßnahme umfasst explizit auch die auf der Strecke liegenden Bahnhöfe sowie den Bahnhof Bischofsdorf. Darüber hinaus sind auch die abzweigenden Strecken von Cottbus nach Forst und von Graustein nach Spreewitz Bestandteil der Maßnahme.

Als einzig verbliebene durchgehende Nord-Süd-Verbindung in der Lausitz nimmt der Eisenbahnkorridor zwischen Berlin und Görlitz mit seinem Verlauf durch die Länder Brandenburg und Sachsen einen hohen strukturpolitischen Stellenwert ein. Für die Lausitz bedeuten der Ausbau und die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke zum einen die Anbindung an die Ballungszentren Berlin und Dresden sowie weiter grenzüberschreitend in Richtung Breslau, Posen und Warschau. Die damit verbundene Steigerung der Erreichbarkeit der Lausitz von Dresden und Berlin aus für Standortentscheidungen von Unternehmen, For-

schungseinrichtungen sowie Bundesbehörden von zentraler Bedeutung, um bspw. die für sie notwendigen Fachkräfte akquirieren zu können.

Im Rahmen der Strukturentwicklung werden sich die bestehenden Investitionen in den Flug-hafen Berlin Brandenburg sowie Maßnahmen im Bereich der Ansiedlung von Tesla auch auf die Lausitz auswirken („60-Minuten-Schiene“ für Zulieferer). Mit der Etablierung eines „ICE-Korridors“ wird sich ein Perspektivraum von der Hauptstadt in das Umland entwickeln. Mit einer guten Bahnanbindung, insbesondere an den BER, rückt die Lausitz an die boomende Metropole Berlin heran, verbunden mit dem Standortvorteil der Attraktivität deutlich niedrigerer Lebenshaltungskosten im Vergleich zur Hauptstadt. Vor dem Hintergrund eines direkten Arbeitskräfteeinzugspotenzials von rund 30 km und damit verbundenen Kannibalisierungseffekten im Speckgürtel Berlins werden sich im Zuge der Fachkräfteproblematik ebenso Ausgründungen und Unternehmensverlagerungen aus dem Speckgürtel heraus ergeben. Dies begründet im Umkehrschluss notwendige Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur. Die notwendige Takterhöhung kann nur durch eine Zweigleisigkeit im Abschnitt Lübbenau-Cottbus realisiert werden. Für die brandenburgische Lausitz ist die Strecke Cottbus-Berlin als Nord-Südverbindung ein zentrales Element der Strukturentwicklung.

Die Ausbaumaßnahmen lassen sich auch ökonomisch mit der schon eingeleiteten gezielten Ausrichtung auf den Bereich Logistik begründen. Mit den geplanten Maßnahmen bezüglich der KV-Terminals (Kombinierter Verkehr) an den Standorten Schwarzheide, Forst (Lausitz) und Industriepark Schwarze Pumpe in Kombination mit 740-Meter-Gleisen wird ein höheres Logistikaufkommen in der Region generiert. Gerade der Standort BASF in Schwarzheide wird in Verbindung mit der IPCEI-Investition für die Kathodenproduktion zu weiteren Wachstumsschüben in der Region beitragen und richtet sich in der Strategie bereits auf die „Neue Seidenstraße“ aus.

Darüber hinaus gehend unterstützt das benannte Verkehrsvorhaben die vorgesehene Erweiterung des Industrieparks Schwarze Pumpe, welcher als moderner, multifunktionaler Industriepark mit mehr als 80 Unternehmen und rund 4.200 Beschäftigten auf brandenburgischen und sächsischen Gebiet ein zentrales Infrastrukturprojekt der Lausitz darstellt. So sollen weitere 120 ha Industrieflächen ausgewiesen werden, auf denen sich in Zukunft zahlreiche weitere innovative Unternehmen ansiedeln und von den vorhandenen Kompetenzen in der Region sowie von der Nähe zu Unternehmen aus dem Energiesektor und komplementären Branchen profitieren werden. Dies wird neue Fachkräfte in die Region ziehen und die Nachfrage nach qualitativ hochwertigen Verkehrsangeboten deutlich erhöhen.

Mit der ergänzenden Ausrichtung zahlreicher Unternehmen im Sinne eines „grünen Fußabdruckes“ wird der schienengebundene Transport zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die Ausbaumaßnahme ist im Rahmen der Supply-Chain-Funktionalität des Standortes Lausitz eine Kernmaßnahme mit Bezug auf die Generierung von Synergieeffekten im Kontext der transeuropäischen Netze. Ergänzend prüfen die Standorte derzeit verschiedene nachhaltige Angebote der Unterstützung des Verkehrssektors im Bereich der Erneuerbaren Energien. So werden Elektromobilitäts- und möglichst Wasserstofflösungen eruiert, demnach würden weitere neue nachhaltige Wertschöpfungsketten entstehen, die bundesweiten Vorzeigecharakter aufweisen.

Bei durchgehender Elektrifizierung kann mit einer Vervierfachung des über diese Strecke transportierten Gütervolumens gerechnet werden. Das entspricht

einer Steigerung der Gütermenge auf fast vier Millionen Tonnen pro Jahr (Wagner & Herbst Management Consultants 2016). Bei durchgehender Elektrifizierung verkürzt sich außerdem die Fahrzeit von Berlin nach Breslau massiv und macht die Bahn im Vergleich zum Auto konkurrenzfähig.

Ohne Elektrifizierung werden Personen- und Güterzüge auf dieser Strecke zwischen Berlin und Breslau weiterhin rund 4:15 Stunden Fahrzeit benötigen, für die Relation Görlitz – Berlin mehr als drei Stunden. Damit ist die Schiene im Vergleich zum Straßenverkehr nicht wettbewerbsfähig. Unter diesen Voraussetzungen werden die Potentiale zur Erschließung der Entwicklungschancen für den deutsch – polnischen Verflechtungsraum nicht nutzbar. Dies betrifft sowohl die Deckung des Fachkräftebedarfs als auch die Vernetzung wichtiger Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte wie die Universitäten in Breslau, Zittau/Görlitz, Cottbus und Senftenberg.

Dies spiegelt sich auch in den Zielen des Sächsischen Landesentwicklungsplanes wider, wonach insbesondere die Eisenbahnstrecke Cottbus – Görlitz zur Anbindung des ostsächsischen Raumes an die Bundeshauptstadt Berlin und das Oberzentrum Cottbus auszubauen und zu elektrifizieren ist.

Die Strecke führt (bei Fortführung bis Breslau) zu einer Verbindung der TEN-T Korridore Orient/East Med und Baltic Adriatic und stellt somit wertvolle Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr bereit. Neben der Schaffung von schnellen Schienentransportkapazitäten, welche für ansiedelnde Unternehmen ein entscheidender Standortfaktor ist, ist die schnelle Erreichbarkeit der Region durch europäische Schnellzugverbindungen ein entscheidendes Kriterium bei der Ansiedlung von Forschungs- und Entwicklungsstandorten (z.B. Siemens in Görlitz) in der Lausitz, womit explizit Erhalt und Neuschaffung von Arbeitsplätzen in der Region verbunden sind.

Zu Nummer 2 (Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke von Dresden über Bautzen nach Görlitz (Grenze D/PL (-Zittau))

Die Elektrifizierung und der Ausbau der insgesamt 103 km langen Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze Deutschland / Polen und die Weiterführung nach Breslau ermöglicht den Lückenschluss einer national und international wichtigen Ost-West-Verbindungsachse und nimmt daher eine zentrale Bedeutung ein. Teil der Maßnahme ist ebenfalls die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Arnsdorf – Kamenz – Hosena mit dem Neubau einer Verbindungskurve in Hosena, die die Einbindung der Region in das Dresdener S-Bahn-Netz und neue direkte Zugverbindungen zwischen (Dresden –) Kamenz und Hoyerswerda, das strukturell besonders vom Strukturwandel betroffen ist, ermöglicht.

Der südliche Teil der Lausitz profitiert überaus erheblich von der Nähe zur Landeshauptstadt Dresden mit der Technischen Universität Dresden und ihren Instituten, der Fraunhofer-Gesellschaft mit zehn Instituten, dem Helmholtz-Zentrum Dresden-Rossendorf und den drei Standorten der Leibniz-Gemeinschaft. Dies ermöglicht den in der Lausitz ansässigen Unternehmen zum Beispiel Forschung an Materialien, Fertigungstechnik und Energieeffizienz.

Gleichzeitig haben sich entlang des beschriebenen Bahnkorridors in den vergangenen Jahren zahlreiche hochinnovative Unternehmen und Forschungseinrichtungen angesiedelt. Zu nennen sind hier z. B. TDDK in Straßgräbchen, Müller-

milch in Leppersdorf sowie Bombardier in Bautzen und Görlitz. Die Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG beschäftigt in der ersten großen Batteriefabrik Deutschlands in Kamenz ca. 2.300 Mitarbeiter.

Das Division Power and Gas – Turbinenwerk Görlitz bildet das Herzstück des Dampfmaschinengeschäfts der Siemens AG. Eine intensive Vernetzung mit über 200 Zulieferern allein in Ostsachsen unterstützt die Produktion und unterstreicht die Bedeutung der Metallindustrie der Region. Darüber hinaus hat das Turbinenwerk von Siemens in Görlitz strukturpolitisch für die Region eine enorme Bedeutung. Hier entsteht mit dem Innovationscampus Görlitz eine künftige Kooperationsplattform für jungen Unternehmen und Start-ups aus dem Bereich Energie und Umwelt. Der Innovationscampus ist ein Ökosystem mit neuen Strukturen und innovativen Konzepten und beschäftigt sich mit Forschungs- und Entwicklungsfeldern, die Antworten für die künftige Energieversorgung suchen. Flankiert wird der Innovationscampus von zahlreichen Forschungseinrichtungen in der Region sowie der Hochschule Zittau/Görlitz. Am neu geschaffenen deutsch-polnischen Forschungszentrum „Center for Advanced Systems Understanding“, CASUS, werden künftig Mathematiker, Computer- und Datenwissenschaftler aus aller Welt interdisziplinär zusammenarbeiten. Bereits durch jahrzehntelange Arbeit in Lehre und Forschung etabliert ist die Hochschule Zittau/Görlitz, welche sich besonders im Energiesektor ein internationales Renommee erarbeitet hat. Die sechs Fakultäten und die fakultätsübergreifenden Forschungsinstitute und zentralen Hochschuleinrichtungen befassen sich außerdem schwerpunktmäßig mit den Transformationsprozessen in Wirtschaft und Gesellschaft sowie Werkstoffen, Struktur und Oberflächen.

Die Zubringerstrecke Görlitz-Zittau ist von entscheidender Bedeutung für die regionale und überregionale – auch grenzüberschreitende - Vernetzung, Entwicklung und Stärkung des Hochschulstandortes Zittau/Görlitz in dem Dreiländereck Deutschland- Polen-Tschechien. Diese Strecke verläuft zu großen Teilen auf polnischem Staatsgebiet. Es bestehen diesbezüglich auch bereits Kontakte mit Polen auf Bundesebene.

Das Technologie- und Gründerzentrum Bautzen fördert als leistungsstarkes Innovationszentrum Unternehmensgründungen und koordiniert regionale Unternehmensnetzwerke zur produktiven Zusammenarbeit in Wirtschaft und Forschung. Außerdem betreut das Zentrum kleinere und mittlere Betriebe mit berufs begleitender Weiterbildung und unterstützt Firmen bei der internationalen Zusammenarbeit.

Die sächsische Lausitz mit den Landkreisen Bautzen und Görlitz wies im Jahr 2017 einen Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) im Verarbeitenden Gewerbe von 23,4 % gemessen an allen SvB auf und liegt damit über dem gesamtsächsischen Anteil von 19,8 %. Auch die Zahl der MINT-Angestellten liegt in den Landkreisen Bautzen und Görlitz etwas über Bundesdurchschnitt. Hierzu trägt insbesondere die Energiewirtschaft im Norden der Landkreise mit ihrem relativ hohen Anteil an Ingenieuren und Naturwissenschaftlern bei. Viele dieser MINT-Beschäftigten werden allerdings in den nächsten Jahren aus dem Berufsleben ausscheiden.

Für die Strecke Dresden – Görlitz – Grenze Deutschland / Polen ergibt sich daraus besondere strukturpolitische Herausforderung. Ziel muss es sein, junge Fachkräfte über kurze Wege und gute Anbindungen in den ostsächsischen Raum zu locken, um bestehende Arbeitsplätze sowie durch den Strukturwandel neu geschaffene Stellen adäquat besetzen zu können.

Die von Dresden in die Republik Polen führende Strecke ist Bestandteil des Abkommens vom 30.04.2003 zwischen Deutschland und Polen über die „Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Dresden – Breslau (Wroclaw)“ (E 30/L - E30). Auch die gemeinsame Erklärung zwischen Deutschland und der Republik Polen verweist hierauf.

Der Ausbauzustand ermöglicht derzeit keine akzeptable Reisezeit und keine ausreichende Durchlassfähigkeit für den Güterverkehr.

Zu Nummer 3 (Ausbau der Eisenbahnstrecke von Leipzig über Falkenberg nach Cottbus)

Dieses Verkehrsinfrastrukturprojekt umfasst den Ausbau der Strecke Leipzig – Falkenberg – Cottbus einschließlich des Knotens Falkenberg.

Leipzig gilt als einer der Automobilstandorte in Deutschland. Mit den aktuellen Entwicklungen der Kathodenproduktion am Standort BASF Schwarzheide sowie der Investitionen im Bereich Grünheide mit Tesla werden strukturelle Effekte bis hin nach Leipzig erwartet. Insbesondere wird die schnelle Anbindung zu verstetigten Lieferbeziehungen der im Umbruch befindlichen Automobilbranche führen.

Durch den teilweise zweigleisigen Ausbau, die Elektrifizierung und die Geschwindigkeitserhöhung auf größtenteils 160 km/h auf der Strecke Cottbus – Falkenberg – Leipzig wird die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrskorridors in die Lausitz gesteigert. Dieses wird für den notwendigen Fachkräftebedarf in den Regionen aufgrund der Verkürzung der Fahrtzeit zu einer Attraktivierung des Schienenverkehrs in Bezug auf Berufspendler führen. Mit einem schnellen und attraktiven Anschluss an den Fernverkehrsknoten in Leipzig ermöglicht das Vorhaben eine optimale Anbindung der Stadt Cottbus an westliche und südliche Destinationen des nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehrs.

Ergänzend bieten auch die in den Bereich Leipzig und Cottbus befindlichen Universitäten zahlreiche Anknüpfungspunkte in verschiedenen Kooperationen zum Thema alternative Antriebe, insbesondere mit den Fraunhofer Instituten. Darüber hinaus wird der Ausbau des „Bahnwerks Cottbus“ der DB AG einen weiteren Fachkräftebedarf nach sich ziehen.

Des Weiteren führt die Maßnahme zu einer enormen Verbesserung der horizontalen Anbindung der sehr ländlich geprägten Landkreise Oberspreewald-Lausitz und Elbe Elster an die Zentren wie Leipzig, und trägt neben der Verbesserung weicher Standortfaktoren zu einer Nachfragesteigerung bezüglich der Ansiedlung von kleinen und mittleren Unternehmen bei. Gerade Oberzentren wie Cottbus bilden eine Schlüsselrolle der Strukturentwicklung der Lausitz. Neben dem Pendlerüberschuss aufgrund des Arbeitsplatzangebotes nimmt Cottbus eine wichtige Versorgungsfunktion für Waren des überregionalen Bedarfs ein und erfährt mit der Maßnahme ein breiteres Einzugsgebiet im Bereich der West-Ost-Achse.

Die strukturpolitische Bedeutung spiegelt sich auch in den Zielformulierungen des sächsischen Landesentwicklungsplans wider, wonach die Strecke Leipzig – Falkenberg – Cottbus eine wesentliche Verbindung der westlichen und südwest-

lichen Industriezentren mit der für den Güterverkehr bedeutsamen niederschlesischen Magistrale darstellt. Zudem würden neben Cottbus und Falkenberg auch Mittelzentren wie Eilenburg und Torgau mit leistungsfähigen Güterzugverbindungen an die TEN-T Strecken Scandinavian – Mediterranean und Orient/East Med angeschlossen werden, wovon ebenfalls erhebliche positive struktur- und arbeitsmarktpolitische Impulse zu erwarten sind.

Abschließend ist darauf zu verweisen, dass die Trasse die beiden Strukturwandelregionen Lausitz und Mitteldeutschland effektiv miteinander verbindet. Regionalökonomische Spill-Over-Effekte sind eher zu erwarten, wenn die Fachkräfte mobil sind und über die Grenzen der Regionen hinaus miteinander kooperieren können. So können sich die strukturpolitischen Maßnahmen in beiden Regionen miteinander multiplizieren und weitere positive Effekte entstehen.

Zu Nummer 4 (Ausbau der Eisenbahnstrecke von Cottbus über Priestewitz nach Dresden)

Die Maßnahme bildet strukturpolitisch das Pendant zur Strecke Leipzig – Falkenberg – Cottbus und umfasst den Ausbau der Strecke Cottbus – Priestewitz – Dresden einschließlich des Knotens Ruhland.

Die Strecke Cottbus – Priestewitz – Dresden ist eine wichtige Maßnahme im Zuge der Ausrichtung auf den Bereich Logistik und damit strukturbestimmend. Hier wird es Skaleneffekte aufgrund des erfolgten Ausbaus des Bahnhofs Ruhland geben, der damit eine Entwicklung in Richtung „Neue Seidenstraße“ bietet. Des Weiteren ist diese Strecke auch im Sinne der „kulturellen“ Verbindung von Cottbus und Dresden eine positive Ergänzung für die Bevölkerung. Gerade die Stärkung der internen brandenburgischen wie sächsischen Lausitz wird in diesem Korridor Wachstumsimpulse generieren. Ebenfalls ergeben sich positive Effekte durch die optimierte Verbindung der Universitäten BTU Cottbus-Senftenberg und der TU Dresden.

Die Verbindung wird zu einer Erhöhung der Nachfrage nach Gewerbeflächen führen, die im Kontext Schiene und Straße attraktive Standorte zwischen den Metropolen bilden und damit gerade für Zulieferbetriebe und Ausgründungen aus dem Speckgürtel Berlins an Bedeutung gewinnen. Die schnelle und direkte Verbindung der Oberzentren Dresden und Cottbus über die bestehenden regionalen Wachstumskerne wie u.a. Senftenberg gibt hier einen wichtigen strukturpolitischen Impuls. Die Standorte Dresden und Cottbus ergänzen sich dabei durch ihre übergeordnete Funktion in der regionalen Bedeutung für die Bereitstellung von Waren, die über den täglichen Bedarf hinausgehen.

Nicht zuletzt führen der Geschwindigkeitsausbau und die Errichtung von Begegnungsabschnitten zu Reisezeitverkürzung und der Anbindung des SPNV an den Fernverkehr im Knoten Dresden in Richtung Tschechien. Dies hat weiterhin eine verbesserte internationale Anbindung der Region zur Folge und bringt die Region mit dem Wachstumsmarkt in der Tschechischen Republik näher zusammen.

Zu Nummer 5 (Ausbau der Eisenbahnstrecke von Leipzig über Bad Lausick und Geithain nach Chemnitz)

Das Mitteldeutsche Revier zeichnet sich insbesondere durch eine räumliche Nähe zu den wertschöpfungsintensiven Ballungsräumen Leipzig-Halle sowie Chemnitz-Zwickau aus. Um nachhaltige Synergieeffekte zu erzeugen, ist es unabdingbar, dass die verkehrliche Infrastrukturanbindung des Mitteldeutschen Reviers an diese beiden Wirtschaftsräume zeitnah und umfassend ausgebaut wird. Denn das vorhandene Innovations- und Wachstumspotential, bspw. im Bereich Automotive (BMW, Porsche in Leipzig, Volkswagen in Zwickau-Mosel), aber auch die gesamte Logistikbranche (z.B. Amazon, DHL in Leipzig) erfordert Fachkräfte, die die Unternehmen bei entsprechenden verkehrlichen Anbindungen dann auch aus dem ländlich geprägten und weiter entfernten Teilräumen im Mitteldeutschen Revier gewinnen können.

Die Universitätsstadt Leipzig als zentraler Ort zwischen dem Mitteldeutschen Revier und dem südlichen Raum bei Chemnitz bietet außerdem einen breiten Branchenmix von Energie- und Umwelttechnik über Maschinenbau, Biotechnologie bis zur Gesundheitswirtschaft. Darüber hinaus besteht ein hohes Potential an gut ausgebildeten Fachkräften, der stetig anwächst. Gleichzeitig wird mit der Ansiedlung der Agentur für Sprunginnovationen jungen Forschern und Unternehmen die Möglichkeit gegeben, mit hochinnovativen Ideen zum wirtschaftlichen Durchbruch zu kommen.

All diese Aspekte lassen ein hochdynamisches Wirtschaftswachstum in den kommenden Jahren erwarten, welches noch mehr Unternehmen und Fachkräfte in das Mitteldeutsche Revier locken wird. Die der Eisenbahninfrastruktur im Mitteldeutschen Revier und in der Metropolregion Leipzig zugrundeliegenden Anforderungen werden mit der infolge des Braunkohleausstieg eintretenden strukturwirtschaftlichen Entwicklung im Freistaat massiv zunehmen.

In Verbindung mit der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Geithain – Chemnitz, die bereits Bestandteil des Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich ist (§ 2 Satz 1 Nummer 5 MgvG), ermöglicht das Vorhaben die Schaffung einer zukunftsfähigen Schieneninfrastruktur. Einerseits soll dadurch ein hoch qualitativer Schienenverkehr zwischen dem Mitteldeutschen Revier – insbesondere dem Oberzentrum Leipzig einschließlich dazugehöriger Entflechtungsgebiete – und der Region Chemnitz beziehungsweise Südwestsachsen etabliert werden. Andererseits soll eine bestmögliche Anbindung an das nationale und an das europäische Eisenbahnnetz gewährleistet werden. Zudem ist der Südraum des Landkreises Leipzig innerhalb des sächsischen Teils des Mitteldeutschen Reviers besonders vom bestehenden Strukturwandel betroffen. Eine leistungsfähige Verbindung über Bad Lausick ist daher von herausragender strukturpolitischer Bedeutung.

Zu Nummer 6 (Ausbau der S-Bahnstrecke von Leipzig über Markranstädt nach Merseburg/Naumburg)

Die Region des mitteldeutschen Braunkohleabbaus ist allein über die beiden Verbindungen „Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera“ und „Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg“

bahn technisch an das Oberzentrum Leipzig angebunden. Das Ausbauprojekt „Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg“ bezweckt den Lückenschluss im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), um den Bewohnern von Saalekreis, Burgenlandkreis und des Landkreises Leipzig die Teilhabe am Aufschwung Leipzigs zu ermöglichen und die Arbeitsplatzverluste zu begrenzen, die durch den Weggang der Energiewirtschaft und energieintensiver Industrien entstehen.

Weder das Mittelzentrum Merseburg, noch der zwischen Leipzig und Merseburg liegende Industriestandort Leuna besitzen eine Direktverbindung zum Oberzentrum Leipzig. Dieser erhebliche Standortnachteil muss umgehend behoben werden. Mit dem Ausbau der Bahnverbindung „Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg“ werden die notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen, um die Standorte der Braunkohlewirtschaft stärker mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz zu verbinden. Die Taktfolgen des SPNV sowie die damit verbundene Reisezeit können deutlich verkürzt werden. Darüber hinaus ermöglicht das Projekt die deutlich verbesserte Einbindung des Hochschulstandortes Merseburg. Dies alles muss jedoch vor dem Wegfall der strukturbildenden Industriearbeitsplätze erfolgen. Andernfalls entsteht eine Lücke in Beschäftigung, Aus- und Fortbildung, die einen „Brain Drain“ in Gestalt eines unumkehrbaren Fachkräfteverlustes auslöst.

Die Stärkung des SPNV zwischen Leipzig, Merseburg und Naumburg ist besonders dringlich. Ohne neue Haltefaktoren führt der politisch motivierte Braunkohleausstieg zu erheblichen Beschäftigungsverlusten und zieht ein Abwandern der Fachkräfte nach sich. Mit dem Kohleausstieg fallen für die strukturbestimmenden Unternehmen wichtige Haltefaktoren – günstiger Industriestrom beziehungsweise Prozesswärme – weg. Rund 15 % der versicherungspflichtig Beschäftigten im Saalekreis (Merseburg) und Burgenlandkreis (Naumburg) arbeiten in der Energiewirtschaft oder in energieintensiven Industrien. Die derzeitigen, bundes- und landesweit überdurchschnittlichen Verdienstmöglichkeiten halten sie in der Region; fallen sie weg, lässt das regionale Gesamteinkommensniveau überproportional nach. Insbesondere im Raum zwischen den Hochschulstandorten Leipzig und Merseburg sind viele junge Menschen und Familien angesiedelt, die für die bereits ansässigen Unternehmen sowie für zukünftige Investitionen ein enormes Fachkräftepotential bieten. Dieses Potential gilt es zu nutzen, in dem die Fachkräfte über infrastrukturelle Maßnahmen ein breites Angebot erhalten, ihren jetzigen und zukünftigen Arbeitgeber zu erreichen. Andernfalls ist zu erwarten, dass diese Menschen direkt in die Stadt Leipzig ziehen oder gänzlich abwandern, was das Stadt-Land-Gefälle in dieser Region erhöhen würde sowie negative Effekte auf die bereits angesiedelten Unternehmen hätte.

Durch den Ausbau der S-Bahn-Verbindung von Leipzig über Markranstädt nach Merseburg beziehungsweise nach Naumburg auf bis zu 160 km/h rückt das Oberzentrum für die Bewohner der Mittelzentren in Pendelentfernung. Wesentlichen Anteil an der Beschleunigung hat auch die als gesondertes Vorhaben aufgeführte „Verbindungskurve Großkorbetha“, die Bestandteil dieser Strecke ist. Durch den Anschluss an das Arbeitsmarktzentrum profitiert das Revier vom überdurchschnittlichen Beschäftigungs- und Einkommensniveau der Stadt Leipzig. Der demografische Trend wird gelindert und die Wirtschaftskraft ausgeglichen, das langfristige Wachstumspotential erheblich verbessert. Das mit der Beschleunigung verbundene zusätzliche Passagieraufkommen lässt zudem einen selbstverstärkenden Prozess hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des SPNV erwarten.

Die Trasse „Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg“ ist bereits vorhanden und soll ausgebaut und ertüchtigt werden. Ein Streckenneubau ist nicht erforderlich, wodurch sich der Planungs- und Genehmigungsaufwand entsprechend reduziert. Die Projektrealisierung ist somit deutlich früher möglich als bei Neubauprojekten, so dass die intendierte strukturpolitische Wirkung noch rechtzeitig eintreten kann. Das Gelingen des kohlespezifischen Strukturwandels in der Region hängt deshalb von der Beschleunigung des Schieneninfrastrukturprojektes „S-Bahn-Verbindung Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg“

durch Maßnahmengesetz ab. Hierdurch ist eine Beschleunigung um fünf Jahre zu erwarten.

Alternative infrastrukturelle Anbindungen des (Kern-)Reviere an die Stadt Leipzig, anstelle der beiden o.g. Bahnverbindungen, liegen im Neu- oder Ausbau von Straßenwegen, verbunden mit einer Stärkung des Individualverkehrs. Da der Strukturwandel in den Kohleregionen durch das Strukturstärkungsgesetz explizit als „Teil eines umfassenden Transformationsprozesses hin zu einer weitgehend treibhausgasneutralen Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland bis Mitte des Jahrhunderts“ und als Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimazielen angesehen wird, besteht eine gesetzgeberische Präferenz für die Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger. Für Bahnverbindungen ergibt sich daraus ein zumindest förderpolitischer Vorrang vor Projekten, die auf eine Stärkung des Individualstraßenverkehrs zielen.

Die Entscheidung für oder gegen eine unverzügliche Realisierung der Ausgleichsmaßnahme für die Transformation besitzt deshalb gesamtstaatliche Relevanz. Der öffentliche Diskurs über diese wesentliche und strukturpolitische Entscheidung unter der Führung des Bundesgesetzgebers verspricht gegenüber der fachplanungsbehördlichen Abwägung einen entscheidenden Mehrwert.

Zu Nummer 7 (Ausbau und die Elektrifizierung der S-Bahnstrecke von Leipzig über Pegau und Zeitz nach Gera)

Die S-Bahn-Verbindung „Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera“ fördert die im Strukturstärkungsgesetz formulierten Gemeinwohlziele in besonderer Weise.

Durch die Tagebaue Profen und Schleenhain, die Kohlekraftwerke in Lippendorf, Teuchern, Wähltitz und Zeitz sowie die unmittelbare Nähe zum Kraftwerk Schkopau werden der Burgenlandkreis und der Landkreis Leipzig in außergewöhnlicher Weise durch die Braunkohleverstromung geprägt. Das gesamte mitteldeutsche Braunkohlerevier ist schon heute durch stillgelegte Tagebaue gekennzeichnet, die erhebliche Negativeffekte für Infrastruktur und Daseinsvorsorge zeitigen. Bereits vor dem intendierten Kohleausstieg gilt das Mitteldeutsche Revier flächendeckend als wirtschaftlich strukturschwach und zählt daher ausnahmslos zum Fördergebiet der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

Die geringe Wirtschaftskraft der Region zeigt sich dabei in den relevanten Indikatoren der Arbeitslosenquote, des Einkommensniveaus, des demografischen Trends und der Infrastrukturausstattung. Alle Gebietskörperschaften des Mitteldeutschen Reviere mit Ausnahme der Stadt Leipzig zählen zudem zu den Regionen mit den schwächsten Entwicklungsperspektiven in Deutschland. Exemplarisch belegt der Burgenlandkreis im aktuellen Prognose Zukunftsatlas Platz 382 von 402 Landkreisen und kreisfreien Städten, der Ausblick des Kreises sei mit „hohen Zukunftsrisiken“ behaftet. Die Bevölkerungszahl des heutigen Burgenlandkreises hat seit dem Jahr 1990 um rund 27 % abgenommen. Bis zum Jahr 2030 werden weitere 15 % den Landkreis verlassen. Der demografische Trend fällt in der Braunkohleregion damit noch ungünstiger aus als im gesamten Bundesland (Sachsen-Anhalt: -23 % seit 1990 beziehungsweise -11 % bis 2030). Maßgeblich geprägt wird der Negativeffekt durch die Stadt Zeitz, die sich im Zentrum der Braunkohleregion befindet und seit 1990 rund 42 % seiner Einwohner verloren hat und weitere 13 % bis zum Jahr 2030 verlieren wird (vgl. 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2014-2030 der Landesregierung Sachsen-Anhalt).

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterstreichen die geringe Wirtschaftskraft des Mitteldeutschen Reviers. Die einzige Ausnahme bildet die Stadt Leipzig, die sich in den Indikatoren der GRW, aber auch des Zukunftsatlas von Prognos deutlich von den umliegenden Gebietskörperschaften des Reviers abhebt. Diese Divergenz der Wirtschaftskraft droht sich durch den sog. Kohleausstieg weiter zu verschärfen. Einer der größten Arbeitgeber der Region ist der in Zeitz ansässige Tagebaubetreiber MIBRAG, der über 10 % der deutschen Rohbraunkohle fördert und damit u.a. die Kohlekraftwerke in Schkopau und Lippendorf, das Stadtwerk Chemnitz und die Südzucker AG in Zeitz beliefert. Der klimapolitisch motivierte Kohleausstieg entzieht der MIBRAG das Hauptgeschäftsfeld und gefährdet damit die direkt in den Tagebauen und Kraftwerken Beschäftigten sowie die indirekt Beschäftigten der ansässigen energieintensiven Industrie. Mit dem Ausscheiden der Kohlewirtschaft geht der Verlust der dortigen bundes- und v.a. landesweit überdurchschnittlichen Entlohnung dieser Beschäftigtengruppe einher. Die Folge ist ein überproportionaler Einbruch des ohnehin niedrigen Einkommensniveaus der Region.

Gleichzeitig wird die Region absehbar ihre zwei wesentlichen Standortvorteile verlieren: die günstige Prozess- und Fernwärme für die energieintensiven Unternehmen und die Verfügbarkeit von Fachkräften in den Bereich Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik („MINT“). Der Verbleib energieintensiver Unternehmen in der Region, wie im Chemie- und Industriepark Zeitz, ist nach der Abschaltung der Braunkohlekraftwerke mit höheren Kosten verbunden. Diese wiederum hemmen den Fortbestand bestehender und die Ansiedlung neuer Unternehmen. Damit verliert der Standort auch für die notwendigen Fachkräfte an Attraktivität. Wandern diese ab, so erlöschen wiederum gewichtige Haltefaktoren für Unternehmen: der hohe technisch-naturwissenschaftliche Sachverstand und die Industrieoffenheit der Bevölkerung. Der ohnehin bestehende Fachkräftemangel aufgrund der demografischen Entwicklung wird somit verschärft und als weiteres Hemmnis für Unternehmensansiedlungen wirken.

Um den Zielen des Investitionsgesetzes Kohleregionen gerecht zu werden, d.h. in der Braunkohleregion das wirtschaftliche Wachstum zu fördern und einen Ausgleich der Wirtschaftskraft herbeizuführen, müssen die Standortattraktivität durch gezielte Verbesserung einschlägiger Standortfaktoren für Unternehmen und Fachkräfte erhöht werden.

Voraussetzungen für einen Strukturwandel in dünn besiedelten Regionen mit kleinteiliger Wirtschaftsstruktur sind die Anbindung an regionale Märkte, ein breit gefächertes Fachkräfteangebot, und die Vernetzung und Anbindung an prägende Unternehmen (KWSB-Abschlussbericht, S. 54). Für das Mitteldeutsche Revier ist die infrastrukturelle Anbindung an den Wachstumskern Leipzig einschließlich der umliegenden Verflechtungsgebiete daher von herausragender Bedeutung. Optimale Erreichbarkeiten innerhalb des Reviers, aber auch die regionale Anbindung des Reviers an umliegende Ballungsräume sind entscheidend für die Fachkräftegewinnung und Wirtschaftsansiedlungen. Die Schranken und Hindernisse für den wirtschaftlichen Verkehr zwischen Burgenlandkreis und Landkreis Leipzig sowie den Oberzentren Leipzig und auch Gera müssen verringert werden.

Um Arbeitnehmern und Unternehmen in der Region des heutigen Braunkohleabbaus eine Bleibperspektive zu geben, muss der Arbeitsmarkt beziehungsweise Wohn-, Kultur- und Wirtschaftsstandort von Leipzig und Gera durch eine direkte, schnelle Schienenverbindung erreichbar sein. Nur so kann die bestehende fachlich-technische Expertise in der Region gehalten werden. Die mittelstän-

dischen und die wenigen großen Unternehmen müssen eng an Hochschul- und Ausbildungsstandorte angebunden werden. Nur so können die Ausbildung der dringend benötigten Fachkräfte von morgen und eine Einbettung der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit in die industrielle Wertschöpfungskette gelingen.

Eine leistungsfähige, elektrische Verbindung zwischen dem thüringischen Oberzentrum Gera, dem sachsen-anhaltischen Mittelzentrum Zeitz und dem Wachstumszentrum Leipzig wirkt sich positiv auf das weitere Zusammenwachsen der „Metropolregion Mitteldeutschland“ aus. Insbesondere in den Bereichen der Chemie und Energie, Automotive/Logistik sowie Life Science wird sie als Innovationshub Antworten auf die wesentlichen Zukunftsfragen entwickeln, indem sie nicht nur der traditionellen Industrie, sondern auch für Start-ups und Kreative hochattraktive Bedingungen bietet. Die Stadt Zeitz ist als Hauptstandort der MIBRAG besonders vom bevorstehenden Strukturwandel betroffen. Eine leistungsfähige Schienenanbindung an den Verflechtungsraum Leipzig ist daher von herausragender strukturpolitischer Bedeutung.

Die Region des mitteldeutschen Braunkohleabbaus einschließlich des Mittelzentrums Zeitz ist bereits heute über die Bahn-Verbindung „Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera“ an die Oberzentren Leipzig und Gera angebunden. Die Strecke verläuft in unmittelbarer Nähe beider aktiven Tagebaue, Profen und Schleenhain, und sieht einen Halt u.a. in Profen und Zeitz vor. Der gegenwärtige Ausbauzustand der Verbindung steht jedoch einer dauerhaften Pendelverflechtung von Mittel- und Oberzentren entgegen. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf der Strecke gering, eine Elektrifizierung ist nicht durchgehend gegeben, so dass ein stets erforderlicher Lokwechsel für weitere Verzögerungen sorgt. Strukturpolitisch notwendig im Sinne des Investitionsgesetzes Kohleregionen sind daher der Ausbau, die (noch fehlende) Elektrifizierung und die Ertüchtigung der S-Bahn-Verbindung auf 120 km/h. Durch eine Elektrifizierung und den Ausbau auf 120 km/h werden die strukturpolitischen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des mitteldeutschen Kernreviers rund um den Industrie-, Verwaltungs- und Wohnstandort Zeitz deutlich verbessert. Der Personenverkehr wird mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen umweltfreundlicher, wirtschaftlicher und schneller. Im Güterverkehr werden Logistikketten spürbar vereinfacht, indem der aufwendige Lokwechsel von Elektro- auf Dieseltraktion entfällt. Diese Maßnahme ist entscheidend für die Attraktivität des Standorts für Industrieansiedlungen.

Eine derartige verkehrliche Anbindung des Mittelzentrums Zeitz an den Wachstumskern Leipzig wird auch ein gemeinhin akzeptables tägliches Pendeln aus den Regionen des Braunkohleabbaus zu Arbeitsorten in Leipzig ermöglichen. Auf diese Weise kann die Bevölkerung des Reviers von den überdurchschnittlichen Beschäftigungs- und Einkommensniveaus der Stadt Leipzig profitieren, so dass ein Ausgleich der Wirtschaftskraft und eine Linderung des demografischen Trends, mithin eine Verbesserung des langfristigen Wachstumspotenzials, erfolgen kann. Die Anbindung an Leipzig kompensiert gleichzeitig den Verlust des derzeitigen Haltefaktors, der durch den klimapolitisch notwendigen Braunkohleausstieg wegfällt: die überdurchschnittlichen Verdienstmöglichkeiten bei den Braunkohle- und energieintensiven Industrien in der ansonsten kleinteilig mittelständisch geprägten Region.

Ein Gelingen des Strukturwandels, als Zielstellung des Investitionsgesetzes Kohleregionen, kann attestiert werden, wenn das für den Ausgleich der Wirtschaftskraft erforderliche Wirtschaftswachstum auch ohne die Kohleindustrie erreicht wird. Mithin muss den ansässigen Fachkräften der Region des Braun-

kohleabbaus eine Bleibeperspektive aufgezeigt werden. Wenn Beschäftigungsmöglichkeiten in der Kohle- oder energieintensiven Industrie wegfallen, müssen neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die pendelfähige Anbindung der Region über den Ausbau der bestehenden (nicht pendelfähigen) Bahnstrecke an die Wachstumsregionen ermöglicht den Verbleib der Fachkräfte in der Region. Dies gilt jedoch nur dann, wenn der Ausbau noch deutlich vor dem Ende des Braunkohleabbaus im Revier, d.h. vor den Jahren 2034/35, bei einem entsprechenden Votum der Bundesregierung zu den Revisionszeitpunkten gegebenenfalls, sogar schon 2031/32, realisiert wird (Vgl. § 41 Abs. 1 Kohleausstiegsgesetz). Auch die für Unternehmensansiedlungen notwendigen Verbesserungen der Standortattraktivität durch die bessere Anbindung an den Wohn-, Kultur- und Wirtschaftsraum Leipzig müssen mit Blick auf die intendierte Wirkung des Investitionsgesetzes Kohleregionen noch deutlich vor den genannten Stilllegungszeitpunkten erfolgt sein.

Die Trasse ist bereits vorhanden und soll ausgebaut und ertüchtigt werden. Ein Streckenneubau ist nicht erforderlich, wodurch sich der Planungs- und Genehmigungsaufwand entsprechend reduziert. Die Projektrealisierung scheint somit deutlich früher möglich als bei Neubauprojekten, so dass bis zur Stilllegung der Braunkohlekraftwerke Schkopau und Lippendorf in den Jahren 2034 beziehungsweise 2035 eine strukturpolitische Wirkung entfaltet werden kann. Die Wirkung des Vorhabens auf das im Investitionsgesetz Kohleregionen formulierte Gemeinwohlziel wird erheblich erhöht, indem dessen Genehmigung durch ein Maßnahmen-gesetz beschleunigt wird. Ohne Rückgriff auf dieses Instrument ist keine nennenswerte Wirkung auf die Zielgrößen des Gesetzes zu erwarten.

Alternative infrastrukturelle Anbindungen der Region des Braunkohleabbaus an die Stadt Leipzig, anstelle der o.g. Bahnverbindung oder der S-Bahn-Verbindung Leipzig – Markranstädt – Merseburg/Naumburg, liegen im Neuausbau von Straßenwegen, verbunden mit einer Stärkung des Individualverkehrs. Da der Strukturwandel in den Kohleregionen durch das Investitionsgesetz Kohleregionen explizit als „Teil eines umfassenden Transformationsprozesses hin zu einer weitgehend treibhausgasneutralen Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland bis Mitte des Jahrhunderts“ und als Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimazielen angesehen wird, besteht eine gesetzgeberische Präferenz für die Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger. Für Bahnverbindungen ergibt sich daraus ein zumindest förderpolitischer Vorrang vor Projekten, die auf eine Stärkung des Individualstraßenverkehrs zielen.

Zu Nummer 8 (Neubau der Eisenbahnstrecke zwischen den Strecken von Leipzig nach Großkorbetha und von Halle nach Großkorbetha)

Der Neubau der Verbindungskurve Großkorbetha schließt die Lücke zwischen den Oberzentren Leipzig und Halle und stellt eine systemrelevante Schnittstelle für weitere strukturbestimmende Bahnverbindungen dar.

Wesentliche Voraussetzungen für einen gelungenen Strukturwandel in dünn besiedelten Regionen mit kleinteiliger Wirtschaftsstruktur sind die Anbindung an regionale Märkte, ein breit gefächertes Fachkräfteangebot sowie die Vernetzung und Anbindung an strukturprägende Unternehmen (vgl. KWSB, Abschlussbericht, S. 54). Für das flächendeckend strukturschwache Mitteldeutsche Braunkohlerevier ist demnach die infrastrukturelle Anbindung der Mittelzentren und Industriestandorte im Saalekreis und Burgenlandkreis an den Wachstumskern Halle/Leipzig von herausragender Bedeutung. Eine solche überregionale

Vernetzung erhöht die Standortattraktivität der Braunkohlestandorte entscheidend, indem regionale Märkte und ihre Unternehmen vernetzt werden und ein Zustrom an dringend benötigten Fachkräften durch Verbesserung ihrer Mobilität gewährleistet werden kann.

Für die bahntechnische Anbindung der Regionen von Braunkohleabbau und -verstromung an die beiden Oberzentren Leipzig und Halle ist die Verbindungskurve Großkorbetha das zentrale Element. Über diese Schnittstelle können die Standorte entlang der S-Bahn-Strecken „Naumburg – Weißenfels – Bad Dürrenberg – Leipzig“, „Merseburg – Leuna – Markranstädt – Leipzig“, aber auch der Regionalexpress-Verbindungen von Erfurt oder Jena bis nach Halle an die Oberzentren des Reviers angebunden werden. Die überwiegend kleinteilige Wirtschaft des Mitteldeutschen Reviers erhält damit eine Direktverbindung an die Universitäten in Halle und Leipzig und den Hochschulstandort Merseburg. Durch die Verknüpfung mit den regionalen Wachstumskernen Leipzig und Halle strahlen deren Wachstumsimpulse auf das Revier aus. Nur durch den Neubau der zentralen Verbindungskurve wird ein tägliches Pendeln und damit die Teilhabe an den überdurchschnittlichen Beschäftigungs- und Einkommensniveaus der Oberzentren Halle und Leipzig ermöglicht.

Der hohe technisch-naturwissenschaftliche Sachverstand in der Region bleibt erhalten und bindet Unternehmen an die Region. Für Fachkräfte verbreitert dies das Arbeitsmarktangebot. Einer Abwanderung wird entgegengewirkt. Im Sinne der Ziele des Investitionsgesetzes Kohleregionen wird im Ergebnis die Wirtschaftskraft angeglichen, der demografische Negativtrend gelindert und eine Verbesserung des langfristigen Wachstumspotenzials erreicht.

Darüber hinaus ist der Neubau der Verbindungskurve Großkorbetha eine Engpassbeseitigung für die Umsetzung weiterer strukturwirksamer Infrastrukturvorhaben. Die Verbindungskurve stellt einen Lückenschluss für weitere Ausbauvorhaben mit hoher strukturpolitischer Relevanz für das Mitteldeutsche Revier dar. Im Investitionsgesetz Kohleregionen aufgeführt sind davon exemplarisch die Verbindungen „Merseburg – Markranstädt – Leipzig“ und „Naumburg – Markranstädt – Leipzig“. Eine Reisezeitverkürzung ergibt sich durch die neue Verbindungskurve insbesondere auch für die Regionalverbindung „Leipzig – Markranstädt – Leuna – Merseburg – Halle (Saale)“. Das Vorhaben besitzt daher eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung und muss deshalb frühzeitig umgesetzt werden.

Die Kurve Großkorbetha stellt eine systemrelevante Schnittstelle dar und verringert die Ungleichgewichte bei Mobilitäts- und Versorgungsangeboten, die laut KWSB zu den größten Gefahren für ländliche Kohleregionen zählen (vgl. Abschlussbericht, S. 54). Im Süden des Reviers bindet sie die Mittelzentren Naumburg und Weißenfels über Markranstädt an die Stadt Leipzig an, die derzeit nur über eine stündliche Direktverbindung nach Leipzig verfügen. Im Norden erschließt und verbindet sie die Städteketten Leuna – Merseburg – Schkopau – Halle. Insbesondere der Chemiestandort Leuna und das Mittelzentrum Merseburg werden durch die Verbindungskurve erstmals per Direktverbindung an Leipzig angebunden.

In Verbindung mit der Geschwindigkeitsanhebung auf den bestehenden Bahnstrecken „Merseburg – Großkorbetha“ und „Großkorbetha – Leipzig“ wird eine erhebliche Reisezeitverkürzung erreicht. Die verkehrliche Verbundregion Leipzig – Halle wird gestärkt und die Mittelzentren und Industriestandorte werden an die Oberzentren angebunden.

Für Infrastrukturprojekte in den Braunkohlerevieren löst die Koppelung mit dem bundesweiten Kohleausstieg 2038 einerseits und der Stilllegung der Kraftwerke Schkopau (2034) und Lippendorf (2035) andererseits ein außergewöhnliches Beschleunigungsbedürfnis aus. Dieses wird verstärkt, da das formulierte Gemeinwohlziel des Investitionsgesetzes Kohleregionen nicht in der Fertigstellung relevanter Infrastrukturprojekte bis zum Jahr 2038 besteht, sondern in der Bewältigung des Strukturwandels. Die Infrastrukturprojekte müssen deshalb noch deutlich vor dem Jahr 2038 eine spürbare strukturpolitische Wirkung entfalten.

Die pendelfähige Anbindung der Region über den Ausbau der bestehenden (nicht pendelfähigen) Bahnstrecken an die Wachstumsregionen ermöglicht den Verbleib der Fachkräfte in der Region. Dies gilt jedoch nur dann, wenn der Ausbau noch deutlich vor dem Ende des Braunkohleabbaus im Revier, d.h. vor den Jahren 2034/35, bei einem entsprechenden Votum der Bundesregierung zu den Revisionszeitpunkten gegebenenfalls, sogar schon 2031/32 (§ 41 Abs. 1 Kohleausstiegsgesetz), realisiert wird. Auch die für Unternehmensansiedlungen notwendigen Verbesserungen der Standortattraktivität durch die bessere Anbindung an die Wohn-, Kultur- und Wirtschaftsräume Halle und Leipzig müssen mit Blick auf die intendierte Wirkung des Investitionsgesetzes Kohleregionen noch deutlich vor den genannten Stilllegungszeitpunkten erfolgt sein. Nur bei Wahl des Instruments des Maßnahmengesetzes ist mit einem für die Erreichung dieses gesetzgeberischen Ziels erforderlichen Zeitgewinn zu rechnen.

Die Umsetzung des im Strukturstärkungsgesetz gelisteten Schieneninfrastrukturprojektes ist erforderlich für das Erreichen der klima- und strukturpolitischen Ziele der Bundesregierung. Der Strukturwandel in den Kohleregionen soll „Teil eines umfassenden Transformationsprozesses hin zu einer weitgehend treibhausgasneutralen Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland bis Mitte des Jahrhunderts“ und ein Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimazielen sein. Darin liegt eine gesetzgeberische Präferenz für die Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger gegenüber Individualverkehrsprojekten. Als Teil der Debatte um einen klimapolitisch motivierten Transformationsprozess zu einer treibhausgasneutralen Wirtschaft und Gesellschaft gewinnt das Projekt zugleich eine gesamtstaatliche Relevanz, die durch parlamentarischen Diskurs erschöpfender geführt werden kann als durch einzelne Behörden. Dem trägt ein Maßnahmen-gesetz besser Rechnung als ein Planfeststellungsbeschluss.

Zu Nummer 9 (Knoten Köln / Ausbau und Neubau der Westspange)

Der Knoten Köln ist einer der am stärksten frequentierten Knotenpunkte im Schienennetz. Er stößt unabhängig von den geplanten Angebotsverbesserungen – wie z.B. dem RRR – schon heute an seine Kapazitätsgrenzen. Strukturprägende Unternehmen benötigen gerade an dieser strukturbestimmenden Bahnverbindung, die als systemrelevante Schnittstelle im gesamtdeutschen Streckennetz fungiert, eine besonders gute Vernetzung und Anbindung. Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen einer Studie für den Bahnknoten Köln punktuelle und streckenbezogene Lösungsansätze zur Beseitigung der Engpässe entwickelt.

Aus dieser Knotenstudie hat sich u.a. die Maßnahme Westspange entwickelt, die Voraussetzung für Mehrverkehre aus dem Umland – u.a. dem Rheinisches Revier – ist. Sie umfasst als wichtigen strukturpolitischen Impuls den Neubau einer S-Bahn-Infrastruktur zwischen Köln-Hansaring und Hürth-Kalscheuren. Dies bewirkt eine Entflechtung von Fern-, Nah- und Güterverkehr und führt zu einer

Entlastung des gesamten Netzes. Hinzu kommen eine Erhöhung der Betriebsqualität und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Mehrverkehr. Gerade für die in der Region ansässigen „hidden champions“ ist die intensive Vernetzung mit robusten und verlässlichen Distributionswegen ein bedeutendes Zeichen zur Unterstützung des Industrieumschlags im Bereich des Eifeltors.

In einer am 11.02.2019 unterzeichneten Planungsvereinbarung der Leistungsphasen 1+2 wurden die Einzelprojekte „Westspange“ und „Elektrifizierung der Eifelstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall“ subsumiert. Dabei ist die Maßnahme „Westspange“ eine Maßnahme aus dem BVWP (Vordringlicher Bedarf), die auch im Strukturstärkungsgesetz enthalten ist. Die Elektrifizierung der Eifelstrecke soll gemeinsam mit der Westspange das heutige S-Bahn-Netz von Köln bis Kall (Rhein-Erft-Kreis/ Kreis Euskirchen) erweitern (S 15). Die beiden Projekte Westspange und Eifelstrecke werden gemeinsam geplant und volkswirtschaftlich bewertet, eine Trennung bei der Finanzierung könnte zukünftig zu Problemen führen.

Durch das Vorhaben Westspange werden Kapazitätserhöhungen/ Entlastungen im Zulauf des Knoten Köln durch Verlagerung von Regionalbahn-Leistungen auf separate S-Bahn-Infrastruktur erreicht, was zu einer Verbesserung der Situation in den als überlastet bezeichneten Streckenabschnitten im Knoten Köln führt. Ein 10 bis 20-Minuten-Takt ist auf allen S-Bahn-Strecken Kölns vorgesehen (S-Bahn-Zielnetz 2030+). Ferner wird die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrskorridors in das Rheinland gesteigert. Für den notwendigen Fachkräftebedarf in der Region führt dies zu einer Attraktivierung des Schienenverkehrs in Bezug auf Berufspendler. Mit einem stabilen Anschluss an den Fernverkehrsknotenpunkt Köln ermöglicht das Vorhaben eine optimale Anbindung peripherer Gebiete an den nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr.

Der Bau der Westspange hat damit enorme strukturpolitische Bedeutung für den südlichen und östlichen Bereich des Rheinischen Reviers. Insbesondere die südlichen Bereiche des Rhein – Erft Kreises sowie des Kreises Euskirchen profitieren von den deutlich gesteigerten Kapazitäten der Schienenanbindung für Güter- und Personenverkehr in dem skizzierten Bereich. Eine Ansiedelung von großflächigen Industriegebieten, die entlang der Folgemaßnahme „Elektrifizierung der Eifelstrecke“ im Bereich Euskirchen laut Landesentwicklungsplan möglich ist, würde strukturpolitisch von einem Ausbau der Westspange profitieren.

Zu Nummer 10 (Ausbau der Strecke von Köln über Düren nach Aachen)

Die ABS Aachen – Köln ist Teil der Schnellfahrstrecke „PBKA“ (Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam). Da die Maßnahme noch immer nicht vollständig abgeschlossen ist und nach wie vor Störungen im Betrieb auf der Strecke auftreten, wurde vom Land NRW ein weiterer Ausbau der Strecke zwischen Aachen und Köln für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Davon profitiert insbesondere der südliche Teil des Rheinischen Reviers (Städteregion Aachen, Kreis Düren, Kreis Heinsberg) durch die verbesserte Anbindung im Regionalverkehr an die benachbarten Oberzentren Köln und Aachen als auch im Fernverkehr an die Hauptstadtmetropolen in den benachbarten europäischen Staaten.

Ziel ist der vollständige Ausbau eines dritten Gleises zwischen der Grenze B/D und Düren. Wichtig ist, dass durch den Ausbau unter der Berücksichtigung betrieblicher Belange tatsächlich eine Kapazitätserhöhung erreicht wird. Mit dieser

Relation würde eine deutliche Verbesserung der Anbindung des Hafens Antwerpen an das deutsche Schienennetz geschaffen.

Die Strecke Köln – Aachen als Bestandteil des Transeuropäischen Korridors „Rhine-Alpine“ leidet unter den Kapazitätsengpässen insbesondere zwischen Aachen und Düren. Eine nachhaltige strukturpolitische Weiterentwicklung der Achse Aachen – Düren hin zu einem führenden Logistikstandort kann nur über einen kapazitiven Ausbau des Streckenabschnitts führen. Besonders anspruchsvoll ist dabei die Aufgabenstellung der Strecke, Fernverkehr, transeuropäischen Güterverkehr und schnellen Regionalverkehr zu bündeln. Die Ausbaustrecke Aachen – Köln stellt das Grundgerüst einer umweltfreundlichen, aber auch leistungsstarken Verkehrsanbindung dar. Sie ist somit eine Grundlage für die strukturelle Weiterentwicklung des Rheinischen Reviers.

Dies ist von entscheidender Bedeutung für die regionale und überregionale – auch grenzüberschreitende – Vernetzung, Entwicklung und Stärkung, der in dieser Region liegenden Hochschul-, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen. Gerade an diesen hochentwickelten Bildungsorten droht in Folge eines Attraktivitätsverlusts ein „Brain-Drain“ in Gestalt eines irreversiblen Fachkräfteverlusts in den zukunftsweisenden und in der Region gefragten Technologien der energieintensiven Unternehmen im Bereich Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik (MINT). Regionalökonomische Spill-Over-Effekte sind eher zu erwarten, wenn Fachkräfte mobil sind und über die Grenzen der Regionen hinaus miteinander kooperieren können. So können sich die strukturpolitischen Maßnahmen in beiden Regionen miteinander potenzieren und weitere positive Effekte generieren.

Statistikdaten zum Güterverkehr zu den belgischen Seehäfen zeigen deutlich auf, dass Ausbaumaßnahmen im Korridor zwischen den beiden Knoten Aachen und Köln erforderlich sind.

Zu Nummer 11 (Ausbau und Elektrifizierung der S-Bahnstrecke von Kerpen-Horrem nach Bedburg)

In den kommenden Jahren erfolgt eine schrittweise Beendigung der Braunkohlegewinnung und -verstromung im Rheinischen Revier. Dieser Wandel hat massive Auswirkungen auf die gesamte Infrastruktur des Rheinischen Reviers. Mit langfristigem Blick und unter Abwägung aller individuellen Interessen von Gemeinden, Städten, Unternehmen und Anwohnern besteht die einmalige Chance, den Raum des Rheinischen Reviers so zu gestalten, dass er genug Flächen für Industrie und Gewerbe bietet. Forschungseinrichtungen sollen hier ebenso ihren Platz finden wie neue Wohnquartiere, Grünflächen und Freizeitareale.

Die Anbindung der neu entstehenden Strukturen an eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist dabei unverzichtbar – für die Menschen im Rheinischen Revier, aber auch für die bestehenden und neu wachsenden Strukturen in Industrie und Gewerbe. Da insbesondere im nördlichen Rhein-Erft-Kreis ein starker Siedlungszuwachs zu erwarten ist, soll durch das S 11-Ergänzungspaket unter anderem die klimaneutrale SPNV-Anbindung des Gebiets realisiert werden.

Das S 11-Ergänzungspaket besteht aus drei Einzelmaßnahmen. Jede einzelne Maßnahme wird dabei für sich genommen als strukturbestimmend wahrgenommen. Die Hauptmaßnahme ist der Ausbau der Erftbahn (RB 38) zu einer S-Bahn, auf der zwischen 2010 und 2017 die Nachfrage um 32 % anstieg. Hierfür

soll die heutige S-Bahnlinie S 12 im 20-Minutentakt von Kerpen-Horrem bis Bedburg verlängert werden. Dadurch wird die SPNV-Anbindung der Städte Kerpen, Bergheim und Bedburg (Erft) an die Stadt Köln deutlich verbessert sowie mehr S-Bahn-Haltepunkte entlang der Strecke angefahren. Mit einer guten Bahnanbindung rückt der umliegende Raum stärker an die wirtschaftlich prosperierende Rheinschiene heran. Vor dem Hintergrund eines direkten Arbeitskräfte-Einzugspotenzials spielen in dieser Maßnahme positive Agglomerationseffekte eine entscheidende Rolle für den strukturpolitischen Stellenwert. Gleichzeitig muss dieser Raum konkurrenzfähig für Standortentscheidungen von Unternehmen, Forschungseinrichtungen sowie Bundesbehörden bleiben. Dies begründet die notwendigen Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur.

Für die Aufwertung zur S-Bahn bedarf es u.a. der Elektrifizierung der Strecke Kerpen-Horrem bis Bedburg (14 km), des abschnittsweisen zweigleisigen Ausbaus, der Verbesserung der Signaltechnik und Sicherung von Bahnübergängen sowie des Neubaus einer Abstellanlage für S-Bahnfahrzeuge in Bedburg. Eine durchgehende Elektrifizierung steigert die Effizienz der Verbindung in das und aus dem Gebiet massiv und erhöht die Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr.

Des Weiteren sind Bahnsteigaufhöhungen für den S-Bahnbetrieb an den Haltepunkten Bergheim, Zieverich, Paffendorf, Glesch und Bedburg vorgesehen. Teilweise verfügen diese Haltepunkte im Ist-Zustand über eine Bahnsteighöhe von nur 38 cm.

Die zweite Einzelmaßnahme des S 11-Ergänzungspakets ist der Neubau der Weichenverbindung am Abzweig Köln-Müngersdorf-Technologiepark. Die Maßnahme der DB Netz AG ermöglicht die Führung von S-Bahnzügen im Stundentakt von der S-Bahn-Stammstrecke Köln auf die Strecke Köln-Mönchengladbach bis nach Pulheim-Stommeln, bei einem zeitnahen Ausbau von Bahnsteigen auch bis nach Rommerskirchen und Grevenbroich.

Die dritte Einzelmaßnahme ist der Neubau des S-Bahn-Haltespunktes Köln - Berliner Straße am Linienweg der S 6 (Mönchengladbach – Grevenbroich - Köln – Essen) zwischen den bestehenden Stationen Köln-Mülheim und Köln-Stammheim. Hier ist der Neubau eines Mittelbahnsteiges mit barrierefreien Zugängen an der Verknüpfung zur Stadtbahnlinie 4 und zahlreichen Busverbindungen in Köln in direkter Nachbarschaft eines Arbeitsplatzschwerpunktes mit Ausstrahlung in das Rheinische Revier geplant. Zum Bau des S-Bahnhofs sind umfangreiche Gleis und Oberleitungsanpassungen bei der DB Netz AG notwendig.

Die gesamte Maßnahme ist ein zentrales Projekt für den Strukturwandel im Rheinischen Revier, um die Wohn-, Arbeits- und Forschungsstandorte im nördlichen Rhein-Erft-Kreis attraktiver zu machen und bestehende wirtschaftliche Leuchttürme perspektivisch in der Region zu binden. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Erftbahn ermöglicht für die zentrale Erft-Achse eine zuverlässige und leistungsfähige Anbindung an das Oberzentrum Köln. Im Gegenzug kann das Regionalzentrum Bergheim auf das umfangreiche und diversifizierte Arbeitskräftepotenzial des Großraums Köln zurückgreifen. Darüber hinaus werden in diesem Entwicklungsraum Elektromobilitäts- und möglichst Wasserstofflösungen eruiert, die – einmal als Prototyp umgesetzt – bei nachgewiesener Eignung zu erhöhter Marktnachfrage von Produzenten und Endkunden und dadurch eintretenden Skaleneffekten konkurrenz- und marktfähig werden und das Rheinische Revier dadurch zu einem Zukunftsstandort in Nordrhein-Westfalen machen. Des Weiteren geht die Stärkung nachhaltiger Verkehrsträger an dieser

Stelle als Beitrag zu den nationalen und internationalen Klimazielen, die im Strukturstärkungsgesetz als „Teil eines umfassenden Transformationsprozesses hin zu einer weitgehend treibhausgasneutralen Wirtschaft und Gesellschaft in Deutschland bis Mitte des Jahrhunderts“ beschrieben werden, konform.

Somit liefert der Ausbau der Erftbahn der Region auch entscheidende strukturpolitische Impulse für nachfolgende Gewerbeansiedlungen insbesondere aus der Logistikbranche für die Region.

Mithin muss auch den ansässigen Fachkräften der Region des Braunkohleabbaus eine Bleibeperspektive aufgezeigt werden. Wenn Beschäftigungsmöglichkeiten in der wohnortnahen Kohle- oder energieintensiven Industrie wegfallen, müssen neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die pendelfähige Anbindung der Region über den Ausbau der Bahnstrecke an die Wachstumsregionen ermöglicht als eine Option den Verbleib der Fachkräfte in der Region.

Die Maßnahme wird als S11-Ergänzungspaket betitelt, da diese zusammen mit dem Ausbau der S 11 und des Kölner Hbf und Köln Messe/Deutz (S 11 Kernpaket) in Abhängigkeit steht. Das S 11 Kernpaket befindet sich in der Entwurfsplanung und soll über das GVFG-Bundesprogramm realisiert werden.

Zu Nummer 12 (Ausbau der S-Bahnstrecke von Köln nach Mönchengladbach)

Im Hinblick auf die Verbesserung des Schienennahverkehrs im Bereich des Knoten Köln und zur Kapazitätserweiterung insbesondere für den Güterverkehr streben sowohl der Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland (NVR) als auch das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) eine Verlagerung von Regionalbahnleistungen auf die S-Bahn-Infrastruktur an (analog Erftbahn RB 38). In diesem Zusammenhang wurde eine Verlängerung der S-Bahnlinie S 6 im Abschnitt Köln – Mönchengladbach für den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW angemeldet. Diese soll die aktuell zwischen Mönchengladbach und Koblenz verkehrende RB 27 ersetzen. Eine schnelle Verbindung von Mönchengladbach nach Köln wird mit der RE 8 im Stundentakt beibehalten. Allerdings hält diese im Gegensatz zur S-Bahn nicht an allen Haltepunkten der Strecke. Durch die Verlängerung der S 6 wird unter anderem die SPNV-Anbindung des Rheinischen Reviers (Rhein-Kreis-Neuss, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Mönchengladbach) an die Oberzentren Köln und Mönchengladbach optimiert und ein Beitrag zu klimaneutraler Mobilität geleistet.

Geplant ist ein 20-Minuten-Takt Köln – Grevenbroich mit einer stündlichen Weiterführung nach Mönchengladbach. Der zuständige Aufgabenträger VRR AöR prüft eine weitere Taktverdichtung für die S 6 zwischen Grevenbroich und Mönchengladbach.

Geplant ist ein Streckenausbau mit einer höhenfreien zweigleisigen Ausfädelung aus der S-Bahn-Stammstrecke Köln westlich des S-Bahnhofs Köln-Müngersdorf Technologiepark, ein zweigleisiger Ausbau zwischen Rheydt Hbf und Rheydt-Odenkirchen sowie einem Neubau von drei Haltepunkten in Köln-Bocklemünd, Pulheim-Gewerbepark und Grevenbroich Süd. Hinzu kommen Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen an vorhandenen Haltepunkten. Den ansässigen Fachkräften der Region des Braunkohleabbaus muss eine Bleibeperspektive aufgezeigt werden. Wenn Beschäftigungsmöglichkeiten in der wohnortnahen Kohle- oder energieintensiven Industrie wegfallen, müssen neue Beschäfti-

gungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die pendelfähige Anbindung der Region über den Ausbau der Bahnstrecke an die Wachstumsregionen ermöglicht den Verbleib der Fachkräfte in der Region.

Des Weiteren erfolgt der Neubau einer Wendeanlage in Grevenbroich sowie signaltechnische Anpassungen für eine höhere Geschwindigkeit und kürzere Blockabstände auf der Gesamtstrecke. Die Strecke wird in einem anderen Projekt auch für ETCS ausgerüstet, wonach alle Neufahrzeuge im S-Bahnnetz Köln mit ETCS-Fahrzeugausrüstung ausgestattet werden, da es sich um eine TEN-T-Strecke im Korridor Rhine-Alpine handelt. Die Optimierungen an dieser Stelle setzen gewinnbringende Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr frei, wovon ebenfalls positive struktur- und arbeitsmarktpolitische Impulse zu erwarten sind.

Geplant ist ein 20-Minuten Takt zwischen Grevenbroich und Köln zur Verbesserung der Verbindungen aus dem Rheinischen Revier an den Fernverkehrsknoten Köln. Zwischen Mönchengladbach und Köln ist ein Stundentakt mit der Option zur Taktverdichtung vorgesehen, sodass die Kommunen des Rheinischen Reviers ebenfalls besser an das Oberzentrum Mönchengladbach angebunden werden. Regionalökonomische Spill-Over-Effekte sind eher zu erwarten, wenn Fachkräfte mobil sind und über die Grenzen der Regionen hinaus miteinander kooperieren können. So können sich die strukturpolitischen Maßnahmen in beiden Regionen miteinander potenzieren und weitere positive Effekte generieren.

Zuständigkeitshalber streben zurzeit sowohl der Zweckverband NVR als auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) gemeinsam eine Planungsvereinbarung der LPH 1-2 mit der DB Netz AG und der DB Station & Service AG an.

Durch die Verlängerung der S 6 wird u.a. die SPNV-Anbindung des Rheinischen Reviers (Rhein-Kreis-Neuss, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Mönchengladbach) an die Oberzentren Köln und Mönchengladbach optimiert und ein Beitrag zu klimaneutraler Mobilität im ländlichen Raum geleistet. Das Mittelzentrum Grevenbroich ist ganz besonders geprägt durch die Kohleindustrie und deren nachfolgenden Produktionsbereiche wie zum Beispiel als Kraftwerksstandort. Eine Konversion der Industrielandschaft im Bereich Grevenbroich sowie der angrenzenden Kommunen in Folge des Kohlenausstiegs ist sozialverträglich und nachhaltig zu gestalten. Dazu trägt im besonderen Maße die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots der Achse Köln – Mönchengladbach von dem derzeitigen Regionalbahnangebot im Stundentakt hin zu einer S-Bahn mit einem attraktiven 20-Minuten-Takt bei. Die drei geplanten neuen Haltepunkte auf der Strecke verbessern die Zugänglichkeit zum System Schiene insgesamt. Dadurch dass die S-Bahn die Grundlast des Verkehrsangebots zwischen Mönchengladbach und Köln abbildet, kann der auch weiterhin verkehrende RE 8 durch Auflassung von Halten und durch Mitnutzung der erweiterten und verbesserten Infrastruktur deutlich beschleunigt werden und somit auch überregional über den Knoten Köln hinaus attraktive Reisezeiten für die Wirtschaft des strukturschwachen Raums anbieten.

Zu Nummer 13 (Bau- und Ausbau einer Bundesstraßenverbindung Mitteldeutschland – Lausitz (MiLau) vom Mitteldeutschen Revier bis Weißwasser/Bundesgrenze Polen)

Das Ziel des Projektes besteht in einer Ansiedlung neuer Industriezweige / Unternehmen in den Revieren Lausitz und Mitteldeutschland. Eine neue Verbin-

dungsstraße soll zwischen Landesgrenze Sachsen-Anhalt / Sachsen – B 87 – B 169 (Land Brandenburg) – A 13 – Hoyerswerda – Weißwasser und der Bundesgrenze Deutschland / Polen parallel zu den Bundesautobahnen A 4 und A 14 verlaufen und vorrangig durch einen Ausbau vorhandener Bundes- und Staatsstraßen gebildet werden.

Durch die innerdeutsche Teilung wurden im Osten Deutschlands vorrangig Straßen in Nord-Süd-Richtung gebaut, um Ostsee und Erzgebirge besser zu erschließen. Mit Ausnahme der A 4 blieben Ost-West-Verbindungen weitgehend unberücksichtigt. Das wirkt bis heute nach und führt insbesondere in Nord-sachsen, Südbrandenburg und der Lausitz zu erheblichen Nachteilen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Mobilität der Bevölkerung.

Mit dem Bau einer neuen Ost-West-Straßenverbindung sollen die infrastrukturellen Voraussetzungen für wirtschaftliche Neuansiedlungen und ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in den betroffenen Revieren Mitteldeutschland und Lausitz geschaffen werden.

Im gleichen Maße soll die neue Trasse dazu beitragen, die Rahmenbedingungen für klein- und mittelständischen Unternehmen in den beiden Regionen zu verbessern und deren Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Auch im digitalen Zeitalter müssen Waren transportiert, Kunden schnell erreicht werden und Mitarbeiter zügig zum Arbeitsort gelangen.

Zu Nummer 14 und 15 (Neu- und Ausbau einer Bundesstraßenverbindung zwischen den Autobahnen A 4 und A 15 und Bau- und Ausbau der Bundesstraße 97 - Ortsumgehung Cottbus, 3. Bauabschnitt und Ortsumgehung Groß Ossnig)

Mit dem Aus- und Neubau der Innerlausitzer Bundesfernstraßen soll eine schnelle Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 4 und A 15, z. B. über die Bundesstraßen B 96, B 156 und B 115 gewährleistet werden. Dies dient insbesondere dazu, die Erreichbarkeit der Region mit Hoyerswerda, Spremberg und Weißwasser wie auch die Erreichbarkeit des wichtigen Industriestandortes Boxberg zu verbessern. Neben möglichen Ausbaumaßnahmen auf den benannten Bundesstraßen sind auch Neubaumaßnahmen notwendig. Dies betrifft z. B. die bisher nicht im Bedarfsplan vorgesehene Ortsumgehung B 115 Kodersdorf, die durch die regionalen Ansiedlungen einen besonderen Stellenwert erlangt. Die B 115 ist schon bisher eine der viel befahrensten Straßen der Region und muss seit der Inbetriebnahme des neuen KV-Terminals in Kodersdorf zusätzlichen Schwerlastverkehr aufnehmen. Auch eine Nordverlängerung der Bundesstraße B 178 zwischen der Bundesautobahn A 4 (Anschlussstelle Weißenberg) und der Bundesautobahn A 15 (bei Roggosen) wird in die weiteren regionalen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzepte einbezogen.

Mit diesen Aus- und Neubaumaßnahmen, verbunden mit einer Verbesserung des ÖPNV, wird die gesamte Oberlausitzer Region wesentlich attraktiver für potenzielle Ansiedlungen von großen und kleinen Wirtschaftsunternehmen oder auch Forschungsinstituten. Zudem gewinnt sie neue Attraktivität als Wohnort für Berufspendler, wenn die derzeitigen langen Reise- und Transportzeiten auf den benannten Strecken deutlich reduziert werden können. Zudem ermöglicht der Aus- und Neubau der Innerlausitzer Bundesfernstraßen wirtschaftliche Transportketten, was insbesondere für die von der perspektivischen Schließung des Tagebaus Nochten und des Kraftwerks Boxberg besonders betroffene Region von existenzieller Bedeutung ist.

Die B 97 ist eine großräumige Verbindungsachse (VSF I) zwischen dem Oberzentrum Cottbus, der BAB 15, dem Mittelzentrum Spremberg sowie dem oberzentralen Städteverbund Bautzen, Görlitz, Hoyerswerda in Sachsen. Der B 97 als parallel Achse zur Staatsgrenze Deutschland –Polen obliegt eine wichtige Verbindungsfunktion und sie befördert den wirtschaftlichen Austausch zwischen den benachbarten brandenburgischen und sächsischen Oberzentren. Diese Funktion wird durch den Anstieg des LKW – Verkehrs von 1 % auf 7 % gemäß der aktuellen Verflechtungsprognose 2030 bestätigt.

Die B 97 spielt im Rahmen der industriellen Weiterentwicklung eine Schlüsselrolle für den Industriepark Schwarze Pumpe, der einen wirtschaftlichen Leuchtturm für die brandenburgische und sächsische Lausitz darstellt. Durch die direkte Anbindung an die A 15, die ab dem Dreieck Spreewald die Anbindung an die A 13 bildet, wird die B 97 zu einem wichtigen Ergänzungsprojekt der gezielten Strukturentwicklung. Parallel dazu ist eine „Südanbindung“ des Industrieparks Schwarze Pumpe geplant um eine tragfähige Infrastruktur mit gezielter Ausrichtung auf Wachstum bereitzustellen. Durch die zweite Papiermaschine der Firma Hamburger Rieger werden die Verkehrsbelastungen der Bundesstraße signifikant ab dem 2. Halbjahr 2020 steigen. Ergänzt wird dieser Zuwachs durch die Entwicklung eines KV-Terminals am Standort Schwarze Pumpe. Die geplante Entwicklung des Industrieparks würde aufgrund der Streichung des Ausbauprojektes abgebremst, die Ankerfunktion für weitere Industrieansiedlung würde begrenzt und es käme insgesamt zu enormen Einschränkungen bezüglich der bereits angestoßenen Projekte. An den Standort Schwarze Pumpe sind derzeit rund 6.000 Arbeitsplätze gebunden. Davon sind ca. 40 % als bergbaunah einzustufen. Wird hier nicht rasch und massiv in die Verbesserung der an- und zuliefernden Ströme auf der B 97 investiert, droht der gewollte Transformationsprozess bei den Industriearbeitsplätzen zu scheitern. Zudem bewirkt die neue Straßenführung eine nachhaltige Entlastung der Bevölkerung.

Zu Nummer 16 (Ausbau der A 13 Autobahnkreuz Schönefelder Kreuz – Autobahndreieck Spreewald)

Die A 13 übernimmt die wichtigste Verbindungsfunktion zwischen den Metropolregionen Berlin und Dresden und ab dem Autobahndreieck Spreewald Richtung Polen/Breslau. Als Nord-Süd-Achse hat sie eine herausragende Bedeutung in den Wirtschaftsraum Lausitzer Revier und aus diesem (siehe Logistikcenter Kaufland/Lübben). Während die Schienenlogistik auf Skaleneffekte im Rahmen des Transportes orientiert ist, sind in der Region und deutschlandweit Investitionen im Bereich des E-Commerce zu verzeichnen. Dieser Bereich ist logistisch an eine sehr gut ausgebaute Straßeninfrastruktur gebunden. Ergänzend werden auch verstärkte Verkehrsflüsse aus dem Osten zu erhöhten Straßenbelastungen führen. Derzeitige Regelungen auf der A 13 (Geschwindigkeitsbeschränkungen und eingeschränkte Überholverbote für LKW-Fahrzeuge) sind eine Reaktion auf die zunehmenden Aus- und Überlastungen. Der 6-spurige Ausbau ist daher eine strukturelevante unerlässliche Maßnahme für Brandenburg und auch für Sachsen, da die Transportflüsse ebenso in diese Richtung profitieren.

Aus den Feststellungen in der vom BMVI beauftragten Studie zu den Verkehrsverflechtungen geht hervor, dass die Verkehrsbelastungen um den Raum Berlin zunehmen werden. In der Verkehrsverflechtungsprognose bis 2030 liegt diese Strecke in Abschnitten im Höchstbelastungsbereich zwischen 50.000 bis 70.000 Fahrzeugen pro Werktag. Dies bedeutet eine Zunahme des Verkehrs auf der

BAB 13 um ca. 25 % einschließlich einer signifikanten Erhöhung der Anteile des Schwerlastverkehrs von teilweise 12 % auf 22 %. Im Dreiländereck (Deutschland – Polen – Tschechien) dient der Ausbau zugleich der verbesserten Anbindung der Nachbarregionen. Zum einen, um den Waren- und Güterverkehr zu verbessern, zum anderen, um potenziellen Arbeitskräften das Reisen zu erleichtern. Hinsichtlich der Grenzströme aus Richtung Polen und Tschechien bildet der Abschnitt der A 13 eine wesentliche Schlüsselrolle. Nach einer Studie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2014) sind Steigerungsraten von 35 % aus Polen und 22 % aus Tschechien zu erwarten. Ein großer Teil dieser Verkehrsströme wird in Richtung Metropolregion Berlin fließen und darüber hinaus.

Zu § 3 (Träger des Vorhabens: zuständige Behörde)

Es handelt sich um eine redaktionelle Ergänzung des Absatzes 1 in Folge des neueingefügten § 2a.

In Absatz 2 Nummer 1 zieht die Ergänzung die aufgrund des neueingefügten § 2a hinzugekommenen Schienenprojekte in die Regelung mit ein.

Bei der Änderung von Nummer 2 handelt sich um eine redaktionelle Korrektur aufgrund des Einfügens der neuen Nummer 3 in § 3 Abs. 2.

Die Ergänzung durch eine neue Nummer 3 regelt die Zuständigkeit für die gemäß dem neu eingefügten § 2a hinzugekommenen Straßenbauprojekte.

Zu § 4 (Vorbereitendes Verfahren)

Es handelt sich eine um redaktionelle Ergänzung in Folge des neueingefügten § 2a. Für die gemäß dem neu eingefügten § 2a hinzugekommenen Straßenbauprojekte wurde die entsprechende Regelung aus dem Bundesfernstraßengesetz ergänzt

Zu § 7 (Anhörungsverfahren)

Es handelt sich um eine redaktionelle Ergänzung in Folge des neueingefügten § 2a.

Zu § 8 (Abschlussbericht und Anlagen zum Abschlussbericht)

Es handelt sich um eine redaktionelle Ergänzung in Folge des neueingefügten § 2a.

Zu 11 (Ermächtigung zum Erlass von Rechtsnormen für Änderungen des Maßnahmengesetzes)

Die Regelung wurde auf die gemäß dem neu eingefügten § 2a hinzugekommenen Straßenbauprojekte ausgedehnt. Ein Zustimmungserfordernis nach Absatz 1 besteht hier nicht.

Zu § 14 (Überleitung von Verfahren)

Es handelt sich um eine redaktionelle Ergänzung in Folge des neueingefügten § 2a.

Zur Änderung der Begründung

1. A. Allgemeiner Teil

Die Änderung dienen der Erläuterung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung und der Darstellung der weiteren Kosten.

2. Bei den Änderungen des Besonderen Teils der Begründung handelt sich um Folgeänderungen aus den Änderungen des Regelungstextes.