

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/6953 –**

### **Weiterentwicklung der Förderrichtlinie zum Neu- und Ausbau und zur Reaktivierung von Gleisanschlüssen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Inkrafttreten der ersten Gleisanschlussförderrichtlinie im September 2004 ist ein Instrument zur gezielten Stärkung des Verkehrsträgers Schiene und zur Verlagerung von Güterverkehr geschaffen worden.

Nach der Verlängerung der Richtlinie bis zum 31. August 2012 im Jahr 2009 stellt sich die Frage, wie die Förderung von privaten Gleisanschlüssen künftig gestaltet werden muss, damit eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die energieeffiziente Bahn erreicht werden kann.

85 Prozent des Aufkommens im Güterverkehr auf der Schiene (Ganzzug- und Wagenladungsverkehr) wird in Deutschland zum Teil von Gleisanschluss zu Gleisanschluss abgewickelt. Der private Gleisanschluss ist damit eine wichtige Schnittstelle zu der verladenden Wirtschaft und insbesondere geeignet, den Einzelwagenverkehr zu stärken.

Bereits seit 1986 praktiziert die Schweiz erfolgreich die Förderung von Privatgleisanschlüssen; 1995 legte Österreich ein Programm auf, das sich am schweizerischen Modell orientiert.

Nach den Einschnitten durch das so genannte Marktorientierte Angebot Cargo (MORA C), in dessen Folge die Deutsche Bahn AG zwischen 2002 und 2004 die Bedienung zahlreicher Gleisanschlüsse einstellte, trägt das Programm zur Förderung von Gleisanschlüssen seitdem zur Konsolidierung in diesem Bereich bei. In der kurzen Laufzeit der deutschen Gleisanschlussförderung konnte mit einer vergleichsweise geringen Fördersumme eine Verkehrsleistung von mehr als eine Milliarde Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Mit dem Nachweis eines Mindestgüterverkehrsaufkommens und einer Mindestgüterverkehrsleistung für einen Gleisanschluss sollen Investitionsruinen verhindert werden.

Die bisherige Förderpraxis belegt, dass mit einer Verbesserung der Anschlussbedingungen der Verloader an das Eisenbahnnetz das Verkehrsaufkommen auf der Schiene im Einzelwagenverkehr gesteigert werden kann. Angesichts der

energie- und klimapolitischen Herausforderungen wird die Bedeutung des Güterverkehrs auf der Schiene in einem intermodalen Güterverkehrssystem weiter wachsen. Der direkten Förderung von Gleisanschlussverkehren kann dabei eine bedeutende Rolle zukommen.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Prognosen weisen für Deutschland gegenüber dem Ausgangsjahr 2004 eine Zunahme der Verkehrsleistung bis zum Jahr 2025 von über 70 Prozent beim Güterverkehr aus. Die Bundesregierung verfolgt daher das Ziel, die Schiene in die Lage zu versetzen, einen möglichst großen Anteil dieses erwarteten Zuwachses aufzunehmen. Die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von Gleisanschlüssen hat dazu einen Beitrag geleistet. Diese Förderrichtlinie des Bundes läuft zum 31. August 2012 aus. Zurzeit wird die Evaluierung vorbereitet. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird über die Fortführung der Förderrichtlinie entschieden.

1. Wie hat sich die Zahl der Gleisanschlüsse seit der Bahnreform bis heute entwickelt?  
Wie hat sich die über die Gleisanschlüsse abgewickelte Transportmenge in diesem Zeitraum entwickelt?
2. Wie viele Gleisanschlüsse wurden seit Einführung der Gleisanschlussförderrichtlinie im Jahr 2004 mit den entsprechenden Bundesmitteln reaktiviert, erweitert bzw. neu errichtet (bitte jahresweise nach Bundesländern bzw. mit Ortsangaben angeben)?
  - a) Welche Bundesmittel standen jeweils zur Verfügung, und welche Mittel sind tatsächlich über das Programm abgeflossen?
  - b) Welche Transportmenge und Verkehrsleistung stehen hinter den geförderten Gleisanschlüssen?
  - c) Welche Menge CO<sub>2</sub> konnte im Vergleich zum Lkw-Transport eingespart werden?
3. Wie viele Gleisanschlüsse wurden seit 2004 ohne Förderung über die Gleisanschlussförderrichtlinie reaktiviert oder neu errichtet?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Anzahl der seit 2004 mit Bundesmitteln reaktivierten, erweiterten bzw. neu errichteten Gleisanschlüsse:

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010	Summe
Bayern	1	4	4	4	5	1		19
Niedersachsen	1	1	1	2	3	2	3	13
Nordrhein-Westfalen	2		1	3	2	3	1	12
Baden-Württemberg	3	4	1	1	2		1	12
Rheinland-Pfalz				2	3	1		6
Brandenburg	1	1			1		2	5
Hessen			1	1	1	2		5
Sachsen		2	1	1	1			5
Sachsen-Anhalt	2			1		1		4
Mecklenburg-Vorpommern	2					1		3
Hamburg		1			1	1		3
Saarland	1		1				1	3
Schleswig-Holstein	1				1			2
Bremen	1		1					2
Berlin					1			1
Thüringen					1			1
<b>Summe</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>96</b>

Übersicht zu den Fragen 2a und b:

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Summe
Haushaltsansatz [TEuro]	8 000	32 000	32 000	32 000	32 000	32 000	32 000	200
Mittelabfluss [TEuro]	0	3 424	8 569	3 675	12 016	14 227	6 246	48 157
Transportmenge [Tsd. t]	0	1 746	1 407	1 316	1 817	3 140	1 074	10 500
Verkehrsleistung [Mio. tkm]	0	364	385	477	581	1 055	282	3 144

t = Tonnen; tkm = Tonnenkilometer

Hinweis: Die Richtlinie trat erst im August 2004 in Kraft. Die in 2004 bewilligten Projekte konnten von den Investoren nicht rechtzeitig bis Jahresende fertig gestellt werden, sodass es zu keinem Mittelabfluss oder zur Erbringung von Verkehrsleistung in 2004 gekommen ist.

Angaben über privat realisierte Gleisanschlüsse ohne Förderung (Frage 3) oder über die auf Gleisanschlüssen abgewickelte Transportmenge seit der Bahnreform (Frage 1) liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zu Frage 2c liegen der Bundesregierung ebenfalls keine Informationen vor. Die Betrachtung der Umweltauswirkungen wird Bestandteil der Evaluierung des Gleisanschlussförderprogramms sein (vgl. Vorbemerkung der Bundesregierung).

4. Wie viele Anträge zur Förderung eines Gleisanschlusses wurden insgesamt gestellt (bitte jeweils jahresweise ab 2004)?
- Wie viele Anträge wurden wegen Nichterfüllung der Zuwendungsvoraussetzungen abgelehnt?
  - Was waren die häufigsten Gründe für die Ablehnung der Anträge zur Gleisanschlussförderung (bitte Fallzahl nennen)?
  - Wie viele Anträge mussten abgelehnt werden, weil die Antragsunterlagen die formalen Kriterien nicht erfüllten?

Gestellte Anträge seit 2004 pro Jahr:

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
10	37	24	15	26	25	12

Die zuständige Bewilligungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), hat insgesamt elf Anträge wegen Nichterfüllung der Zuwendungsvoraussetzungen zurückgewiesen. Dafür gab es maßgeblich folgende Gründe:

- Maßnahme befand sich bei Antragstellung bereits im Bau (haushaltsrechtlich unzulässig gemäß VV Nr. 1.3 zu § 44 BHO) insgesamt 5 Anträge
- Realisierung des Projektes war auch ohne Förderung wirtschaftlich insgesamt 2 Anträge
- Keine Maßnahme i. S. d. Richtlinie insgesamt 2 Anträge
- Sonstiges (Antragsteller kein Privatunternehmen i. S. d. Richtlinie, Insolvenz des Antragstellers) insgesamt 2 Anträge.

Bislang mussten keine Anträge vom EBA abgelehnt werden, weil die Antragsunterlagen nicht den formalen Kriterien entsprachen.

5. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Gleisanschlussförderung bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft bekannt zu machen?
- Welche Aktivitäten sind in Zukunft geplant, um die Förderrichtlinie bei dieser Zielgruppe bekannter zu machen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie das Eisenbahnbundesamt (EBA) haben gemeinsam mit dem Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) und örtlichen Industrie- und Handelskammern im Rahmen verschiedener Veranstaltungen für das Gleisanschlussförderprogramm geworben. Weitere Aktivitäten sind auch in Zukunft geplant.

Zudem sollen im Zuge der Evaluierung der Richtlinie erarbeitet werden, welche weiteren öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen sinnvoll sind.

6. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Verkehre, die über die geförderten Gleisanschlüsse abgewickelt werden?

Auf Grundlage der erteilten Zuwendungsbescheide des EBA seit 2004 ergeben sich die nachfolgenden Informationen.

- Welche Angaben zu den Gütergruppen liegen der Bundesregierung in diesem Zusammenhang vor?

32 Prozent Baustoffe/Massengüter  
11 Prozent Metalle

11 Prozent Papier  
10 Prozent Holz  
10 Prozent Mineralöl/Biodiesel  
8 Prozent Logistik  
8 Prozent Chemie  
4 Prozent Lebensmittel  
4 Prozent Recycling  
1 Prozent Container  
1 Prozent Maschinenbau.

- b) Welche Informationen hat die Bundesregierung bezüglich der Verkehrsart?

Überwiegend handelt es sich um Wagenruppen oder Ganzzugverkehre. Ein Teil der Transporte erfolgt auch mittels Einzelwagenverkehr.

- c) Welche Angaben lassen sich zu der durchschnittlichen Transportentfernung machen?

Die durchschnittliche Transportentfernung liegt bei ca. 281 km.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die erzielte Verkehrsverlagerung, die mit der Gleisanschlussförderung angestoßen wurde, in Relation zu den ausgereichten Fördermitteln?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung die Fortführung der Gleisanschlussförderung nach dem 31. August 2012?
- a) Wenn nein, was sind die Gründe für die Einstellung des Förderprogramms?
- b) Wenn ja, soll die Förderrichtlinie unverändert fortgeführt werden, oder plant die Bundesregierung Veränderungen?
- c) In welchen Punkten sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf, und warum?
9. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie?
- Wenn ja, wann sollen entsprechende Ergebnisse vorliegen?
12. Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Veränderungen, die darauf abzielen, die Regelungen zur Garantie von Transportmengen zu lockern, um so den Mittelabfluss zu verbessern und die Anzahl reaktiver bzw. neuer Gleisanschlüsse zu erhöhen?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung darüber hinaus die Anforderungen beim Mindestgüterverkehrsaufkommen und der Mindestgüterverkehrsleistung zu verändern?
- Wenn ja, welche?
14. Sind Veränderungen bei den Höchstwerten der Förderung für Neubau, Ausbau und Reaktivierung von Gleisanschlüssen bzw. bei der Höhe der förderfähigen Kosten geplant?
- Wenn ja, welche?

Die Fragen 7 bis 9 und 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Gleisanschlussförderprogramm soll nach dem 31. August 2012 fortgeführt werden. Die bisherige Richtlinie wird daher zunächst evaluiert und die erzielte Verkehrsverlagerung bewertet. Ob und inwieweit es zu Veränderungen kommen wird, kann erst nach Abschluss der Evaluation entschieden werden. Erste Zwischenergebnisse werden voraussichtlich Ende 2011 vorliegen. Der Abschlussbericht soll bis Ende Januar 2012 erstellt werden.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die vergleichsweise restriktive Handhabung bei den zu garantierenden Transportmengen?  
Hält die Bundesregierung eine Transportgarantie über fünf Jahre noch für angemessen?
11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die Garantie von Transportmengen über einen Zeitraum von fünf Jahren für viele Unternehmen nicht zu leisten ist und diese Regelung dazu führt, dass nur für eine begrenzte Zahl von Unternehmen ein neuer Gleisanschluss attraktiv ist?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Einführung von Transportgarantien und die Bindung der Förderung an Mengenzusagen der Unternehmen ist haushaltsrechtlich notwendig. Dadurch sollen Fehlförderungen vermieden und dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (§ 7 BHO) Rechnung getragen werden.

Der Zuwendungsempfänger kann beim EBA eine Verlängerung des Zeitraums von fünf auf sieben Jahre beantragen. Dadurch können die Unternehmen den durch Wirtschaftskrise im Jahr 2009 bedingten Rückgang im Güteraufkommen ausgleichen.

Ob eine Bindung an Mengenzusagen potenzielle Antragsteller von Förderanträgen abhält, soll im Rahmen der Evaluierung näher untersucht werden.

15. Welche Informationen hat die Bundesregierung zur ergänzenden Förderung von Gleisanschlussverkehren außerhalb der Gleisanschlussförderung des Bundes in den Bundesländern?  
Welche Länder haben bzw. hatten eigene Programme, die auf Verkehrsverlagerung auf die Schiene abzielen?  
Auf welche Förderprogramme können die Bundesländer hierfür grundsätzlich zurückgreifen?

In den Bundesländern kann Verkehrsverlagerung auf der Grundlage von allgemeinen Wirtschaftsprogrammen der Länder gefördert werden.

16. Wie viele Gleisanschlüsse in Deutschland wurden seit 1995 mit Mitteln der österreichischen Gleisanschlussförderung reaktiviert, erweitert bzw. neu errichtet (wenn möglich, mit Ortsangabe und Jahr der Inbetriebnahme)?
17. Wäre statt der Förderung aus dem österreichischen Fördertopf nach Inkrafttreten des deutschen Förderprogramms grundsätzlich auch eine Förderung nach diesem Programm möglich gewesen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie teilte mit, dass mit Mitteln der österreichischen Gleisanschlussförderung in Deutschland folgende Gleisanschlüsse realisiert wurden:

<b>Ort</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Jahr</b>
Voerde	2	2002, 2009
Fischach	1	2004
Regensburg A	2	2005, 2007
Genthin	1	2007
Finsterwalde	1	2007
Duisburg	1	2009
Regensburg B	2	2009, 2010

Über eine Förderung muss in jedem Einzelfall gesondert entschieden werden. Eine pauschale Beurteilung ist daher für die genannten zehn Fälle nicht möglich.

18. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Förderung neuer Gleisanschlüsse wegen der energie- und klimapolitischen Relevanz aus dem Energie- und Klimafonds?

Es ist nicht beabsichtigt, neue Gleisanschlüsse aus dem Energie- und Klimafonds zu fördern.

