

## Bewertung der Änderung der Gleisanschlussförderrichtlinie (2021) durch das NEE

### Vorbemerkung

Die erstmals 2004 aufgelegte Förderung hatte schon zu Beginn das Ziel, die seit 1994 stark gesunkene Zahl der Gleisanschlüsse wieder zu erhöhen. Zwar konnten mithilfe des zuletzt 2016 angepassten Förderprogramms in den 14 Jahren bis 2018 125 Gleisanschlüsse reaktiviert bzw. neu errichtet werden, dennoch konnte der weitaus stärkere Rückgang von 11.742 Gleisanschlüssen im Jahr 1994 auf 2.351 im Jahr 2018 durch das Programm nicht aufgehalten werden. Ähnlich durchwachsen zeigte sich die Abrufquote, die keinen vollständigen Abruf der Mittel sicherte. Nachdem immer wieder auch die hohen Voraussetzungen und aufwändigen Verfahren der Richtlinie kritisiert worden waren, ging der nun erfolgten Änderung eine Evaluierung (vom Juni 2020) voraus.

### Wichtige Änderungen gegenüber der „alten“ Richtlinie von 2016:

- Erhöhung der Mittel im Bundeshaushalt von 14 Mio. € auf 34 Mio. € p.a. ab diesem Jahr (ab 2024 sogar auf 49 Mio. € p.a. vorbehaltlich der Zustimmung des Haushaltsgesetzgebers)
- Neu förderfähig sind jetzt auch:
  - Multifunktionale Anlagen für den Umschlag Schiene/Straße (von „Gütern in überwiegend nicht genormten Ladeeinheiten“) (max. Förderhöhe 80%, aber ab einer Förderhöhe von 50% muss der Betrieb der so geförderten Anlage ausgeschrieben werden)
  - Zuführungs- und Industriestammgleise zu Gleisanschlüssen (max. Förderhöhe 50%)
  - Der Ersatz von Anschlussweichen (max. Förderhöhe 50%)
  - Erhalt (= Ersatz und Instandhaltung) privater Gleisanschlüsse, bislang waren nur Reaktivierung und Ausbau förderfähig
- Bei Nutzung eines Planungsbüros dürfen höhere Planungskosten ausgewiesen werden – 17,5% statt 10%
- Die Nachweiskriterien, die die Geförderten erfüllen müssen, wurden etwas „gelockert“:
  - Das Verhältnis Fördermittel je zusätzlichem Schienengüterverkehr wurde verbessert: 10 statt 8 Euro je Tonne, bzw. 40 statt 32 Euro /1000tkm, bei leichten Gütern 300 statt 220 Euro je Güterwagen, bzw. 120 statt 90 Euro je Güterwagenkilometer
  - Es werden nicht mehr die besten 5 aus 10 Jahren berücksichtigt, sondern der Mittelwert der besten 5 Jahre

### Welche Empfehlung aus der Evaluierung im Juni 2020 noch hätte übernommen werden sollen:

- Nicht nur private Unternehmen, sondern auch Gesellschaften und Institutionen ohne private Rechtsform (insb. Kommunen) als Antragssteller zuzulassen
- Kumulierung mit anderen Förderungen (z.B. der Bundesländer) auch über 50 bzw. 80% hinaus

### Bemerkung zur [PI des BMVI vom 05. Februar 2021](#)

- Zu „3. Faire Kostenteilung“:
  - Generell ist begrüßenswert, dass 50 % der Ersatzinvestitionskosten übernommen werden

- Sollte wie angekündigt nun auch §13 des AEG dahingehend angepasst werden, dass nicht die gesamten Ersatzinvestitionskosten auf die Nutzer der Anschlussweiche umgelegt werden, würden gegenüber heute 75% der auf die Nutzer umlegbaren Investitionskosten entfallen.
  - Da eine Anschlussweiche nie genutzt wird, ohne auch die restliche Gleisinfrastruktur des EIU zu nutzen und somit dort Umsatz zu generieren, bleibt fraglich, warum die „direkten“ Kosten für Investition und den Betrieb der Anschlussweiche überhaupt umlagefähig sind.
- Zu „5. Industrie- und Gewerbegebiete anbinden“: Die erneuerte Richtlinie enthält eine deutlich weniger verbindliche Formulierung als die mit dem BMVI gemeinsam formulierte Maßnahme aus dem [Masterplan SGV](#) (Forderung 5.1: „Verbindliche Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs-/Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten prüfen“). Zwar wurde vonseiten des BMVI angekündigt, dass die Forderung keineswegs abgeräumt sei, dennoch steht zu befürchten, dass der Zeithorizont nicht eingehalten werden kann.

### **Gesamtbewertung:**

Die Richtlinie wurde an einigen Punkten gezielt und mit Verstand nachgebessert, zum größten Teil basierend auf die direkte Empfehlung der Evaluierung aus dem Juni 2020. Kritikpunkte, wie das eher abschreckende Antrags- und Abrechnungsprozedere und die generelle Kostenumlage von Anschlussweichen bleiben jedoch weiter bestehen. Die in diesem Kontext über die Gleisanschlussförderrichtlinie hinausreichenden Anpassungen des AEG und des Planungs- bzw. Umweltrechts stehen weiter aus und sollten so schnell wie möglich umgesetzt werden. Dass die Fördermittel des Programmes trotz der bisher geringen Abrufquote um mehr als 140 Prozent erhöht wurden, ist wohl weniger mit der Erwartung verbunden, durch leicht angepasste Konditionen nun entsprechend mehr zusätzliche Gleisanschlüsse hinzuzugewinnen als vielmehr mit den neuen zusätzlichen Fördertatbeständen. Nun liegt es an der verladenden Wirtschaft, von diesen und den entsprechenden zusätzlichen Mitteln Gebrauch zu machen, um die Gleisanschlussförderung in Deutschland auf einen Erfolgskurs zu bringen.

### **NEE-Stellungnahme vom 05. Februar 2021:**

Mit der neuen Förderung von Gleisanschlüssen und Güterumschlaganlagen landet Bundesverkehrsminister Scheuer einen wichtigen Treffer. Der Güterbahnenverband Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V. begrüßt die Erweiterung der 2004 erstmals aufgelegten Gleisanschlussförderrichtlinie durch Scheuers „Investitionsoffensive für den Schienengüterverkehr“. Mit 34 statt wie bisher 14 Millionen Euro pro Jahr können Anschlussgleise und Weichen zwischen Gewerbeflächen und Eisenbahnnetz und auch neue Anlagen für den Umschlag zwischen Straße und Schiene bezuschusst werden. Der NEE-Vorstandsvorsitzende Ludolf Kerkeling sagte dazu in Berlin: „Nur mit mehr Zugängen können wir mehr Verkehr auf die Schiene holen.“ Wermutstropfen ist nach Kerkelings Worten, dass das eher abschreckende Antrags- und Abrechnungsprozedere weitgehend unverändert aus der alten Richtlinie übernommen werde. Für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene brauchen Eisenbahnverkehrsunternehmen maximale unternehmerische Flexibilität.