

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/8607 –

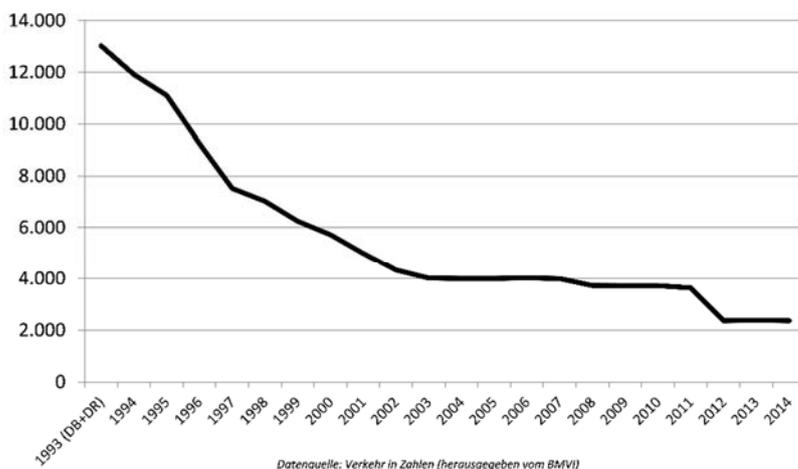
Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Schienengüterverkehr (SGV) befindet sich in einer Krise. Nachdem sein Modal Split schon seit der Bahnreform von 1994 bei 17 Prozent stagniert und eine mit der Bahnreform eigentlich beabsichtigte Verlagerung von Marktanteilen auf die Güterbahn offenbar nicht erreicht werden konnte, sind für die nächsten Jahre sogar sinkende Marktanteile zu befürchten. Der Grund dafür ist vor allem eine weitere Rückzugsstrategie des größten SGV-Betreibers, der DB Cargo AG.

Schon seit den 90er-Jahren verfolgt die Deutsche Bahn AG (DB AG) im mit wechselnden Namen betriebenen SGV (DB Cargo bzw. Railion bzw. DB Schenker Rail bzw. DB Cargo) eine kontinuierliche Abbaustrategie. So wurden der Stückgutverkehr und der Postverkehr komplett aufgegeben, zahlreiche Güterverkehrsstellen geschlossen und insbesondere massiv Gleisanschlüsse stillgelegt, die Unternehmen eine direkte Verladung auf die Bahn ermöglichen.

Anzahl der Gleisanschlüsse (DB AG):



Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. Juni 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die DB AG kündigte im Dezember 2015 an, weitere 500 Güterverkehrsstellen schließen und zwischen 2000 und 3000 Stellen im SGV abbauen zu wollen. Damit hat sie deutlich gemacht, dass sie statt eines Strategiewechsels eine verschärfte Fortsetzung der Abbaustrategie beabsichtigt. Im Kontrast dazu kündigte sie an, ins Paketgeschäft einsteigen und selbst Lang-Lkw betreiben zu wollen.

In der „nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ wird „Mobilität sichern – Umwelt schonen“ als eine Aufgabe definiert (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/Nachhaltigkeit-wiederhergestellt/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, S.177 ff.), mit deren Hilfe die Bundesregierung in ihrem eigenen Verantwortungsbereich die Nachhaltigkeitsziele erreichen will. Die Bundesregierung hat darin das Ziel formuliert, bis zum Jahr 2015 den Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung auf 25 Prozent zu erhöhen. Der Indikatorenbericht 2014 stellt jedoch fest, dass „bei einer Fortsetzung [der aktuellen] Entwicklung [...] das für 2015 angestrebte Ziel nicht erreicht werden [könne]“ und „ein statistisch signifikanter Trend nicht erkennbar [ist].“

1. Für welche Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz sind seit dem Jahr 1994 nach Kenntnis der Bundesregierung Subventionen der Europäischen Union, des Bundes oder der Länder gezahlt worden (bitte tabellarisch mit Zuwendungsjahr, Betrag und den damit umgesetzten Maßnahmen auflisten)?

Weder im Rahmen der EFRE-Bundesprogramme der Förderperiode 2000 bis 2006 und der Förderperiode 2007 bis 2013 noch durch die TEN-Haushaltlinie erhielten die Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz EU-Subventionen.

Zurechenbare Investitionen (Bundesmittel) erfolgten im Rahmen der Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Schiene nach Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) lediglich im Bereich der Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) zu Gunsten nicht bundeseigener Unternehmen.

Siehe hierzu auch die Zusammenstellung in der beigelegten Anlage.

Zu den im Einzelnen seit 1996 geförderten KV-Anlagen wird auf den aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 18/5520) verwiesen.

2. Welche Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz sind seit dem Jahr 1994 stillgelegt, rückgebaut, erweitert oder neu eröffnet worden (bitte tabellarisch mit Datum von Stilllegung, Rückbau, Erweiterung bzw. Neueröffnung auflisten)?

Die Planung des Angebots im Schienengüterverkehr nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist eine unternehmerische Aufgabe der DB AG und ihrer Wettbewerber.

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467 vom 10. März 2008) verwiesen.

3. Welche Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz sollen nach Kenntnis der Bundesregierung den Planungen der DB AG zufolge im Rahmen der aktuellen Sanierungsmaßnahmen bei der DB Cargo AG geschlossen werden (bitte tabellarisch geordnet nach Bundesländern auflisten) bzw. welche Informationen hat die Bundesregierung von Seiten der DB AG bislang zu diesen Planungen erhalten?
4. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Abbaustrategie der DB AG im Schienengüterverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Entscheidungen des Unternehmens, ins Paketgeschäft einsteigen zu wollen und selbst Lang-Lkw („Gigaliner“) betreiben zu wollen?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erreichbarkeit des Ziels einer signifikanten Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Bahn in Anbetracht der SGV-Strategie der DB AG?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) handelt es sich um ein in privatrechtlicher Form geführtes, gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen, das der Vorstand gemäß § 76 Absatz 1 AktG in eigener unternehmerischer Verantwortung führt. Auf dieser Grundlage obliegt auch die Bedienung von Güterverkehrsstellen nach wirtschaftlichen Kriterien der operativen Verantwortung des Vorstands.

Welche Änderungen sich in Bezug auf die DB Cargo AG konkret ergeben, steht noch nicht endgültig fest. Die Erörterungen mit den betroffenen Kunden, Gremien und der Politik sind noch nicht abgeschlossen. Diesen kann nicht vorgegriffen werden.

Vor diesem Hintergrund kann eine Bewertung und die Abschätzung möglicher Konsequenzen für potenziell berührte verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erfolgen.

6. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um die Wettbewerbsfähigkeit des SGV gegenüber dem Lkw-Verkehr zu verbessern?
7. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um insbesondere Transporte über mittlere und kurze Entfernungen wieder stärker auf die Bahn zu verlagern?
Wie beurteilt sie den bisherigen Erfolg dieser Strategie, und plant sie einen Strategiewechsel?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Jahre 1993 auf den Weg gebrachte Bahnstrukturreform mit staatlicher Verantwortung für die Infrastruktur und privatrechtlicher Organisation der Deutschen Bahn AG wird weitergeführt. Der Verkehrsträger Schiene soll weiter gestärkt und ausgebaut werden. Denn für die künftige Verkehrsbewältigung müssen die Verkehrsträger besser verzahnt und mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagern werden. Der Koalitionsvertrag sieht eine Reihe von Maßnahmen zur weiteren Stärkung des Eisenbahnverkehrs in Deutschland vor. Im Bereich der Infrastruktur haben DB AG, Bundesministerium der Finanzen und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Wirkung

zum 1. Januar 2015 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in das bestehende Netz (Investitionen zum Ersatz der verbrauchten Anlagen) mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 2019 abgeschlossen.

Auch die Förderung der für das Schienengüterverkehrsnetz relevanten Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen wird fortgesetzt. Der Kombinierte Verkehr trägt dazu bei, dass die verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll miteinander verknüpft und ein möglichst großer Teil des Güterverkehrsaufkommens auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden kann. Der Bund unterstützt in Form von Baukostenzuschüssen den Aus- und Neubau von schienen- und wasserseitigen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) und eine Förderrichtlinie für nichtbundeseigene Unternehmen. Zur Erschließung neuer Potenziale für den Schienengüterverkehr stehen privaten Wirtschaftsunternehmen für den Neubau, den Ausbau und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen im Rahmen der Gleisanschlussförderrichtlinie Mittel zur Verfügung.

8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der DB AG, ca. 500 Güterverkehrsstellen schließen zu wollen und damit weitere Regionen von der Möglichkeit des Transports per Bahn faktisch komplett auszuschließen?

Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. herausgegebenen Studie „Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Erreichung der Klimaschutzziele“ (verfasst von Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Technische Universität Berlin, Bericht Nr. 10/2016, veröffentlicht am 2. Mai 2016), und welche der dort vorgeschlagenen Maßnahmen plant sie umzusetzen?

Die Bundesregierung nimmt das Gutachten zur Kenntnis. Hinsichtlich der aktuell von der Bundesregierung geplanten Maßnahmen wird auf die Antwort zu den Fragen 6, 7 und 10 verwiesen.

10. Mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, die notwendige Trendwende zu schaffen und das formulierte Nachhaltigkeitsziel zu erreichen?

Mit dem Ende 2014 beschlossenen Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 hat die Bundesregierung ihre Absicht zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene bekräftigt und Maßnahmen dazu beschlossen. Dazu soll in deutlich höherem Umfang in die Schieneninfrastruktur investiert werden. Neben der Realisierung von Bedarfsplanvorhaben sollen auch die Mittel für den Kombinierten Verkehr für nichtbundeseigene Unternehmen auf ausreichend hohem Niveau erhalten werden. Die bessere Verzahnung der Verkehrsträger ist wichtig. Die Stärkung des Schienengüterverkehrs soll darüber hinaus durch Beseitigung von Engpässen in der Schieneninfrastruktur, insbesondere für den Korridor Rhein-Schiene und die Nordseehäfen-Hinterlandanbindung und weitere infrastrukturelle Maßnahmen wie Elektrifizierung und Optimierung der Knoten erfolgen. Die Engpassbeseitigung im Schienennetz wird mit Priorität im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und in der Mittelaufteilung berücksichtigt.

11. Wie plant die Bundesregierung, das Ziel eines erhöhten Anteils des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung auch in der für das Jahr 2016 anstehenden Fortschreibung der Nachhaltigkeitsstrategie abzubilden und so als Aufgabe einer nachhaltigen Regierungspolitik aufrechtzuerhalten?

Im Rahmen der Weiterentwicklung der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie aus dem Jahr 2002 wurde das Indikatorenset für Mobilität unter Bezugnahme auf die zwischenzeitlich verabschiedeten Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen (SDG) angepasst. Die neuen Indikatoren 22 a und b im SDG 11 „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen“ reflektieren die energiepolitischen Ziele der Bundesregierung im Verkehrsbereich:

- Endenergieverbrauch im Güterverkehr,
- Endenergieverbrauch im Personenverkehr.

Der Endenergieverbrauch ist ein zentrales Maß für den Einsatz von Energieressourcen im Verkehr. Die angestrebte Minderung kann durch Verlagerung von Verkehren auf energieeffizientere Verkehrsträger wie die Schiene, durch verkehrssparende Siedlungsstrukturen und Logistikabläufe sowie durch energieeffizientere Fahrzeuge erreicht werden. Die Bundesregierung reagiert mit der Fortentwicklung der Indikatoren auch auf die bisher kritisierte, geringe Treffsicherheit und Verständnisprobleme der bisherigen Indikatoren in Bezug auf die Umweltwirkungen. Damit wird die energiepolitische Ausrichtung der Nachhaltigkeitsstrategie im Verkehr geschärft. Gleichzeitig spricht sich die Bundesregierung damit weiterhin für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs und einer verstärkten Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene aus.

Anlage zu Frage 1:

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen wurden seit 1998 folgende Maßnahmen mit Schienenbezug (Umschlaganlage Schiene/Schiene, Schiene/Straße, trimodal) gefördert:

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Germersheim	1998	3,583 Mio. €	Ausbau
Ludwigshafen	1998	19,257 Mio. €	Neubau
Koblenz	1998	3,646 Mio. €	Beschaffung Umschlaggerät
Dörpen	1999	0,185 Mio. €	Beschaffung Umschlaggerät
Koblenz	1999	3,103 Mio. €	Neubau
Marl	1999	5,969 Mio. €	Neubau
Haldensleben	1999	3,602 Mio. €	Neubau
Hamburg Waltershof	1999	2,720 Mio. €	Neubau
Mannheim (Neckarhafen)	1999	3,713 Mio. €	Neubau
Salzgitter	2000	6,296 Mio. €	Neubau
Wustermark	2000	7,423 Mio. €	Neubau
Lübeck	2000	17,733 Mio. €	Neubau
Hamburg Waltershof	2000	16,574 Mio. €	Neubau
Dörpen (GVZ)	2000	5,024 Mio. €	Neubau
Wörth	2000	3,677 Mio. €	Ausbau
Köln-Niehl Stapelkai	2000	6,475 Mio. €	Ausbau
Hürth-Knapsack	2000	2,476 Mio. €	Neubau
Aken	2000	4,488 Mio. €	Neubau
Brunsbüttel	2000	1,310 Mio. €	Ausbau
Frankfurt/Main	2000	3,562 Mio. €	Ausbau
Duisburg DIT	2000	22,452 Mio. €	Neubau
Hamburg Altenwerder	2001	9,933 Mio. €	Ausbau
Braunschweig	2001	3,679 Mio. €	Neubau
Minden	2001	0,988 Mio. €	Neubau
Frankfurt/Main (Höchst)	2001	12,918 Mio. €	Ausbau
Wanne Westhafen	2001	4,258 Mio. €	Neubau
Dresden-Friedrichstadt	2001	18,865 Mio. €	Neubau
Kassel	2001	6,045 Mio. €	Neubau
Karlsruhe	2001	4,088 Mio. €	Ausbau
Hamburg Burchardkai	2001	4,499 Mio. €	Ausbau
Emmelsum (Süd/West)	2001	3,772 Mio. €	Neubau
Ludwigshafen/Kaiserwörthhafen	2001	32,493 Mio. €	Neubau
Stuttgart	2001	8,577 Mio. €	Ausbau
Hof/Coburg	2002	1,720 Mio. €	Neubau

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Düsseldorf	2002	10,709 Mio. €	Ausbau
Cuxhaven	2002	4,556 Mio. €	Ausbau
Worms	2002	2,800 Mio. €	Beschaffung Umschlaggerät
Ludwigshafen	2002	1,449 Mio. €	Ausbau
Nürnberg Hafen	2002	27,362 Mio. €	Neubau
Elsterwerda	2003	1,220 Mio. €	Neubau
Kiel Ostuferhafen	2003	3,671 Mio. €	Neubau
Brunsbüttel	2003	4,836 Mio. €	Ausbau
Duisburg DeCeTe	2003	6,640 Mio. €	Ausbau
Ludwigshafen	2003	15,440 Mio. €	Ausbau
Gerolstein	2003	1,353 Mio. €	Neubau
Wörth	2003	2,060 Mio. €	Ausbau
Wanne Westhafen	2003	0,811 Mio. €	Ausbau
Wismar	2003	0,323 Mio. €	Ausbau
Magdeburg	2003	12,562 Mio. €	Neubau
Emmerich	2003	2,374 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Koblenz	2003	4,719 Mio. €	Ausbau
Salzgitter	2003	1,025 Mio. €	Ausbau
Hannover	2004	12,105 Mio. €	Neubau
Schwarzheide	2004	1,145 Mio. €	Neubau
Dörpen	2004	2,836 Mio. €	Ausbau
Neuss	2004	10,772 Mio. €	Ausbau
Unna/Bönen	2004	7,541 Mio. €	Neubau
Seehafen Rostock	2004	4,329 Mio. €	Ausbau
Bremen	2004	5,414 Mio. €	Ausbau
Rehden	2004	0,223 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Singen	2004	1,053 Mio. €	Ausbau
Braunschweig	2004	1,276 Mio. €	Ausbau
Wanne Westhafen	2004	1,308 Mio. €	Ausbau
Schkopau	2004	5,049 Mio. €	Neubau
Köln-Niehl	2005	15,107 Mio. €	Ausbau
Duisburg PKV	2005	9,614 Mio. €	Neubau
Stade Brunshausen	2005	1,715 Mio. €	Ausbau
Duisburg DIT	2005	10,298 Mio. €	Ausbau
Philippsthal	2005	5,835 Mio. €	Neubau
Hamburg Burchardkai	2005	7,881 Mio. €	Ausbau
Duisburg RRT	2005	7,942 Mio. €	Ausbau
Minden	2005	0,530 Mio. €	Ausbau

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Coevorden	2005	6,473 Mio. €	Neubau
Berlin Westhafen	2005	2,337 Mio. €	Neubau
Mannheim (Mühlauhafen)	2005	7,681 Mio. €	Neubau
Hamburg Altenwerder	2005	0,694 Mio. €	Ausbau
Aken	2006	0,361 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Andernach	2006	7,896 Mio. €	Ausbau
Braunschweig	2006	4,983 Mio. €	Ausbau
Germersheim	2006	11,665 Mio. €	Ausbau
Minden	2006	1,189 Mio. €	Ausbau
Stuttgart Hafen	2006	1,594 Mio. €	Ausbau
Hürth-Knapsack	2006	1,347 Mio. €	Ausbau
Duisburg DeCeTe	2006	2,048 Mio. €	Ausbau
Haldensleben	2006	0,514 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Hamburg Burchardkai	2006	4,332 Mio. €	Ausbau
Düsseldorf	2006	6,718 Mio. €	Ausbau
Glauchau	2007	2,998 Mio. €	Neubau
Dortmund	2007	6,177 Mio. €	Ausbau
Bönen	2007	2,558 Mio. €	Ausbau
Nürnberg Hafen	2007	0,188 Mio. €	Ausbau
Heilbronn	2008	11,548 Mio. €	Neubau
Duisburg PKV	2008	3,021 Mio. €	Ausbau
Hamburg Altenwerder	2008	6,863 Mio. €	Ausbau
Hamburg Waltershof	2008	12,700 Mio. €	Ausbau
Bremerhaven	2008	10,498 Mio. €	Neubau
Hamburg Tollerort	2008	10,163 Mio. €	Neubau
Kassel	2008	0,659 Mio. €	Ausbau
Duisburg PKV	2009	0,187 Mio. €	Ausbau
Aschaffenburg	2009	0,425 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Hafen Halle	2009	0,938 Mio. €	Ausbau
Ludwigshafen	2009	45,677 Mio. €	Ausbau
Bremerhaven	2009	15,997 Mio. €	Ausbau
Schwarzheide	2009	3,492 Mio. €	Ausbau
Emmerich	2009	2,140 Mio. €	Ausbau
Mainz	2010	13,002 Mio. €	Neubau
Berlin Westhafen	2010	4,764 Mio. €	Ausbau
Duisburg Rheinhausen	2010	3,179 Mio. €	Ausbau
Emmelsum (Ost)	2010	1,333 Mio. €	Beschaffung Umschlaggerät
Hamburg Waltershof	2010	9,592 Mio. €	Ausbau

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Wanne Westhafen	2010	8,020 Mio. €	Ausbau
Frankfurt/Oder	2010	5,676 Mio. €	Neubau
Lübeck	2010	1,961 Mio. €	Ausbau
Frankfurt/Main (Osthafen)	2011	5,111 Mio. €	Ausbau
Andernach	2011	2,997 Mio. €	Ausbau
Burghausen	2011	17,873 Mio. €	Neubau
Kiel Ostuferhafen	2011	1,397 Mio. €	Ausbau
Seehafen Rostock	2011	12,539 Mio. €	Ausbau
Köln Nord	2011	17,034 Mio. €	Neubau
Seehafen Rostock	2011	0,748 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Wilhelmshaven	2011	22,095 Mio. €	Neubau
Dörpen	2012	4,454 Mio. €	Ausbau
Straubing	2012	5,975 Mio. €	Neubau
Mannheim (Mühlauhafen)	2012	19,751 Mio. €	Ausbau
Coevorden	2012	0,400 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Gernsheim	2012	15,372 Mio. €	Ausbau
Minden	2012	0,191 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Riesa	2012	18,850 Mio. €	Neubau
Köln-Niehl	2013	0,357 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Kiel - Schwedenkai	2013	1,347 Mio. €	Beschaffung Umschlaggerät
Schwarzheide	2013	7,388 Mio. €	Ausbau
Dortmund „Am Hauptbahnhof“	2013	18,650 Mio. €	Neubau
Braunschweig	2014	0,355 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Emmerich	2014	0,323 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Hürth-Knapsack	2014	0,400 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Coevorden	2014	0,432 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Kreuztal	2014	5,127 Mio. €	Ausbau
Bremen (Hansakai)	2015	3,458 Mio. €	Ausbau
Duisburg RRT	2015	0,693 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Neuss	2015	1,052 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Osnabrück	2015	18,515 Mio. €	Neubau
Schkopau	2015	3,486 Mio. €	Ausbau
Duisburg PKV	2015	0,338 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät
Emmelsum (Süd/West)	2015	9,698 Mio. €	Ausbau
Hamburg Waltershof	2015	0,400 Mio. €	Ersatzinvestition Umschlaggerät

Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen wurden seit 2004 folgende Maßnahmen gefördert:

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Beckingen	2005	500,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Mannheim	2005	380,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Steinach	2005	71,39 T€	Ausbau/Reaktivierung
Breisgau	2005	521,99 T€	Ausbau/Reaktivierung
Alfeld	2005	896,00 T€	Neubau
Bremen	2005	1.134,84 T€	Neubau
Warstein	2005	1.239,21 T€	Ausbau/Reaktivierung
Brunsbüttel	2005	326,00 T€	Neubau
Aken	2005	80,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Frechen	2005	280,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Greifswald	2005	320,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Halle	2005	34,07 T€	Ausbau/Reaktivierung
Heiligengrabe	2005	1.105,95 T€	Ausbau/Reaktivierung
Wismar	2005	530,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Blaubeuren	2005	245,85 T€	Ausbau/Reaktivierung
Eltmann	2006	1.560,11 T€	Neubau
Altenwerder	2006	427,56 T€	Ausbau/Reaktivierung
Landshut	2006	320,00 T€	Neubau
Minden	2006	477,65 T€	Neubau
Unterbernbach	2006	1.007,92 T€	Neubau
Augsburg	2006	59,38 T€	Ausbau/Reaktivierung
Cunnersdorf	2006	200,00 T€	Neubau
Ehingen	2006	608,59 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hockenheim	2006	337,76 T€	Ausbau/Reaktivierung
Kodersdorf	2006	2.398,74 T€	Neubau
Blaubeuren	2006	84,96 T€	Ausbau/Reaktivierung
Wustermark	2006	552,41 T€	Neubau
Schelklingen	2006	28,93 T€	Neubau
Rosenheim	2007	289,14 T€	Neubau
Homburg	2007	449,64 T€	Ausbau/Reaktivierung
Bremerhaven	2007	462,04 T€	Ausbau/Reaktivierung
Neuherberg	2007	220,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Laar/Eschebrügge	2007	602,00 T€	Neubau
Schwarze Pumpe	2007	84,84 T€	Ausbau/Reaktivierung
Korbach	2007	328,65 T€	Ausbau/Reaktivierung
Kleinenbremen	2007	96,78 T€	Ausbau/Reaktivierung

Vorhaben	Zuwendungs- bescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Ulm	2007	380,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Augsburg	2007	133,03 T€	Neubau
Plattling	2007	2.208,75 T€	Neubau
Landsberg	2008	3.116,30 T€	Neubau
Neidenfels	2008	82,12 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hannover	2008	79,70 T€	Neubau
Edenkoben	2008	525,58 T€	Neubau
Sengenthal	2008	52,80 T€	Ausbau/Reaktivierung
Sengenthal	2008	108,50 T€	Ausbau/Reaktivierung
Sengenthal	2008	85,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Emden	2008	2.549,91 T€	Ausbau/Reaktivierung
Dortmund	2008	1.478,46 T€	Neubau
Steeden/Lahn	2008	520,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Quedlinburg	2008	2.296,33 T€	Neubau
Paderborn	2008	256,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Dormagen	2008	816,72 T€	Ausbau/Reaktivierung
Glauchau	2008	96,76 T€	Ausbau/Reaktivierung
Weißenhorn	2008	94,13 T€	Ausbau/Reaktivierung
Burghausen	2009	2.280,84 T€	Ausbau/Reaktivierung
Ingolstadt	2009	1.250,80 T€	Ausbau/Reaktivierung
Fridingen	2009	623,99 T€	Neubau
Adelebsen	2009	2.170,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Ramstein	2009	927,47 T€	Neubau
Neustadt/Dosse	2009	181,68 T€	Neubau
Münchsmünster	2009	2.488,01 T€	Ausbau/Reaktivierung
Wörth/Rhein	2009	325,08 T€	Ausbau/Reaktivierung
Aalen	2009	174,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Wassertrüdingen	2009	683,47 T€	Ausbau/Reaktivierung
Etzbach	2009	192,55 T€	Ausbau/Reaktivierung
Niedersachswerfen	2009	697,07 T€	Ausbau/Reaktivierung
Lägerdorf	2009	552,07 T€	Ausbau/Reaktivierung
Kleinheubach	2009	524,00 T€	Neubau
Monheim	2009	1.192,87 T€	Neubau
Stadthagen	2009	109,45 T€	Ausbau/Reaktivierung
Bebra	2009	146,53 T€	Ausbau/Reaktivierung
Georgsheil	2009	622,18 T€	Neubau
Monheim	2009	99,60 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hamburg	2009	1.149,35 T€	Ausbau/Reaktivierung

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Treptow	2009	639,01 T€	Ausbau/Reaktivierung
Sohland	2009	379,54 T€	Ausbau/Reaktivierung
Haiger	2010	57,95 T€	Ausbau/Reaktivierung
Crivitz	2010	820,80 T€	Neubau
Erlenbach/Main	2010	190,90 T€	Ausbau/Reaktivierung
Emden	2010	174,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Bebra	2010	107,05 T€	Ausbau/Reaktivierung
Krefeld	2010	634,20 T€	Neubau
Walbek	2010	906,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Mülheim	2010	217,03 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hamburg	2010	250,46 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hamm	2010	94,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Ludwigshafen	2010	113,67 T€	Neubau
Magdeburg	2010	3.457,01 T€	Ausbau/Reaktivierung
Gütersloh	2011	645,12 T€	Ausbau/Reaktivierung
Brandenburg	2011	973,80 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hoya	2011	513,22 T€	Ausbau/Reaktivierung
Brandenburg	2011	90,34 T€	Ausbau/Reaktivierung
Salzgitter	2011	432,00 T€	Neubau
St. Ingbert	2011	93,90 T€	Ausbau/Reaktivierung
Heilbronn	2011	85,20 T€	Ausbau/Reaktivierung
Emden	2011	1.945,60 T€	Ausbau/Reaktivierung
Herzlake	2011	627,60 T€	Ausbau/Reaktivierung
Beckingen	2011	621,75 T€	Ausbau/Reaktivierung
Delitzsch	2011	289,39 T€	Ausbau/Reaktivierung
Wesseling	2011	306,14 T€	Ausbau/Reaktivierung
Aurich	2011	2.269,26 T€	Ausbau/Reaktivierung
Heidenau	2011	4.456,70 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hamburg	2012	661,87 T€	Ausbau/Reaktivierung
Elsinghorst	2012	252,14 T€	Neubau
Steinbach am Wald	2012	445,85 T€	Ausbau/Reaktivierung
Schweinfurt	2012	469,31 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hamburg	2012	990,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hamburg	2012	1.632,00 T€	Neubau
Dorndorf/Werra	2012	791,36 T€	Neubau
Hamminkeln	2012	623,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Hilden	2012	498,71 T€	Ausbau/Reaktivierung
Schwarzkollm	2012	263,30 T€	Ausbau/Reaktivierung

Vorhaben	Zuwendungsbescheid in	Fördersumme	umgesetzte Maßnahmen
Wittenberg	2012	87,84 T€	Ausbau/Reaktivierung
Salzgitter	2012	856,92 T€	Neubau
Wesseling	2012	1.757,08 T€	Ausbau/Reaktivierung
Torgau	2012	2.135,70 T€	Ausbau/Reaktivierung
Bremen	2012	3.263,68 T€	Ausbau/Reaktivierung
Neubrandenburg	2012	193,36 T€	Ausbau/Reaktivierung
Löbejün	2012	96,80 T€	Ausbau/Reaktivierung
Gelsenkirchen	2013	1.048,58 T€	Neubau
Muggensturm	2013	1.216,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Twistringen	2013	1.921,74 T€	Neubau
Braunschweig	2013	177,63 T€	Ausbau/Reaktivierung
Gera	2013	560,63 T€	Ausbau/Reaktivierung
Rohrdorf	2013	995,17 T€	Ausbau/Reaktivierung
Gütersloh	2013	1.207,28 T€	Ausbau/Reaktivierung
Vilshofen	2013	1.236,48 T€	Ausbau/Reaktivierung
Rüdersdorf	2013	776,64 T€	Ausbau/Reaktivierung
Thedinghausen	2013	65,60 T€	Ausbau/Reaktivierung
Limburg	2013	1.551,82 T€	Ausbau/Reaktivierung
Seesen	2014	149,07 T€	Ausbau/Reaktivierung
Braunschweig	2014	55,43 T€	Ausbau/Reaktivierung
Zossen	2014	142,52 T€	Ausbau/Reaktivierung
Regensburg	2014	1.060,61 T€	Ausbau/Reaktivierung
Braunschweig	2014	531,44 T€	Ausbau/Reaktivierung
Reichenbach/Lausitz	2015	660,48 T€	Ausbau/Reaktivierung
Delitzsch	2015	484,26 T€	Ausbau/Reaktivierung
Nürnberg	2015	240,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Spelle	2015	874,29 T€	Neubau
Hamburg	2015	705,10 T€	Ausbau/Reaktivierung
Deggendorf	2015	30,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Spelle	2015	1.616,40 T€	Neubau
Prenzlau	2015	190,00 T€	Ausbau/Reaktivierung
Blankenstein	2016	2.551,91 T€	Ausbau/Reaktivierung

