

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch,  
Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/8731 –**

### **Gleisanschlüsse im deutschen Bahnnetz**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Gleisanschlüsse auf Firmengeländen oder in Industriegebieten sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Güter unkompliziert mit der Bahn transportiert werden können. Wenn Güter hingegen aufgrund des Fehlens eines Gleisanschlusses auf Lkw verladen werden müssen, werden diese meist über die gesamte Strecke mit dem Lkw transportiert, da eine spätere Verladung auf die Bahn zeit- und kostenaufwändig ist.

Seit der Bahnreform von 1993/1994 wurden jedoch über 80 Prozent der Gleisanschlüsse stillgelegt: Im Jahr 2016 gab es nur noch 2 371 Gleisanschlüsse gegenüber 11 913 im Jahr 1994 (vgl. Verkehr in Zahlen 2000 und Verkehr in Zahlen 2017/2018). In vielen Fällen sollten dadurch die Kosten für den Betrieb der zugehörigen Weichen eingespart werden.

Durch den Wegfall der Gleisanschlüsse und den parallelen Abbau weiterer Güterverladestellen ist eine Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene enorm erschwert worden, vielfach geschieht sogar das Gegenteil. Dies ist einer der Gründe für die stagnierenden und in den letzten Jahren sogar leicht abnehmenden Marktanteile des Schienengüterverkehrs (vgl. Verkehr in Zahlen 2017/2018) und insbesondere für den geringen Marktanteil der Schiene im Gütertransport auf kurzen und mittleren Distanzen.

Seit dem 7. Oktober 2004 gibt es ein Förderprogramm für Gleisanschlüsse im deutschen Schienennetz, das den Bau von Gleisanschlüssen mit bis zu 50 Prozent fördert, wenn dadurch eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erwarten ist. Zum 31. Dezember 2012 trat die heute gültige Gleisanschlussförderrichtlinie ([www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/Gleisanschluesse/44\\_RIL\\_Gla.pdf](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/Gleisanschluesse/44_RIL_Gla.pdf)) in Kraft. Die tatsächliche Verlagerung einer Menge von Gütern auf die Schiene muss dabei für jeden einzelnen Gleisanschluss über fünf Jahre lang (innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren) nachgewiesen werden.

Im „Masterplan Schienengüterverkehr“ (Seite 27) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Drucksache 18(15)530 bzw. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf))

heißt es: „Das existierende Gleisanschlussprogramm sollte fortgeführt und offensiv weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob analog zu anderen Staaten und zur Straßenanbindung für aufkommensstarke Standorte bereits im Planungs-/Umweltrecht die Anbindung an die Schiene verbindlich gefordert werden kann.“

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg der bisherigen Gleisanschlusspolitik zur Förderung des Schienengüterverkehrs insbesondere in Anbetracht der zahlenmäßigen Entwicklung der Gleisanschlüsse (bitte begründen)?

Die Förderung nach den Bestimmungen der „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaues sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen“ (Gleisanschlussförderrichtlinie) war in Bezug auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angemessen. Da private Gleisanschlüsse eine der Voraussetzungen für eine Stärkung des Schienengüterverkehrs sind, will die Bundesregierung die Gleisanschlussförderrichtlinie im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr weiterentwickeln und fortführen.

2. Wie viele Anträge wurden in den Jahren 2004 bis 2018 zur Gleisanschlussförderung gestellt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Anträge Land	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summe
SH	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	4
HH	-	2	-	1	-	-	1	3	-	-	-	1	2	1	1	12
NI	-	4	2	2	2	2	2	4	2	4	1	2	5	1	2	35
HB	-	1	3	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	6
NW	-	5	4	-	3	3	4	3	3	-	-	1	2	2	2	32
HE	1	2	-	2	1	2	3	2	1	-	-	2	1	-	1	18
RP	-	1	-	2	3	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-	10
BW	2	7	5	1	1	6	-	2	1	-	-	1	1	-	-	27
BY	2	5	5	8	5	2	1	2	1	1	3	3	7	2	1	48
SL	-	1	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	5
BE	-	-	-	-	1	2	-	1	-	1	1	1	-	-	1	8
BB	1	-	3	-	1	-	1	1	-	-	1	-	2	1	-	11
MV	-	4	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	8
SN	-	2	1	-	1	2	-	1	2	-	3	1	3	-	1	17
ST	-	3	-	-	1	1	1	-	2	-	-	1	3	-	-	12
TH	1	1	2	2	-	2	-	1	2	-	-	1	-	-	-	12
<b>Summe</b>	<b>7</b>	<b>39</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>28</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>264</b>

Hinweis: Bei den dargestellten Zahlen handelt es sich um die verbuchten Ein- und Ausgänge. Dabei kann es vorkommen, dass ein Antragseingang in einem Jahr erfolgt ist, jedoch erst im Folgejahr beschieden wurde. Zurückgezogene oder nicht beschiedene Anträge wurden nicht besonders ausgewiesen.

3. Wie viele dieser Anträge zur Gleisanschlussförderung wurden in den Jahren 2004 bis 2018 bewilligt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Anträge Land	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summe
SH	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3
HH	-	-	1	-	-	1	1	-	3	-	-	1	1	-	-	8
NI	-	1	-	1	2	3	1	5	1	3	3	2	1	1	2	26
HB	-	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3
NW	-	2	1	1	3	2	3	2	4	2	-	-	1	-	3	24
HE	-	-	-	1	1	1	2	-	-	1	-	-	1	-	1	8
RP	-	-	-	-	2	3	1	-	-	-	-	-	-	-	1	7
BW	-	3	3	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	10
BY	-	1	4	4	5	6	1	-	2	2	1	2	-	2	3	33
SL	-	1	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	5
BE	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
BB	-	1	2	-	-	1	-	2	-	1	1	1	2	-	1	12
MV	-	2	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	5
SN	-	-	2	1	1	1	-	2	2	-	-	2	-	-	-	11
ST	-	2	-	-	1	-	2	-	2	-	-	-	-	4	-	11
TH	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1	-	-	1	-	-	4
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>171</b>

Hinweis: Bei den dargestellten Zahlen handelt es sich um die verbuchten Ein- und Ausgänge. Dabei kann es vorkommen, dass ein Antragseingang in einem Jahr erfolgt ist, jedoch erst im Folgejahr beschieden wurde. Zurückgezogene oder nicht beschiedene Anträge wurden nicht besonders ausgewiesen.

4. Welche finanzielle Summe erhielt die Wirtschaft durch die Gleisförderungs- politik des Bundes (bitte nach Jahren 2004 bis 2018 sowie nach Bundeslän- dern aufschlüsseln)?

Land	Bundes- mittel (Mio. €)															
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summe
SH	-	0,3	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	1,4	-	2,3
HH	-	-	0,4	-	-	1,1	0,3	-	2,9	-	-	0,7	0,7	-	-	6,1
NI	-	0,9	-	0,6	2,6	2,9	1,7	5,6	0,9	2,2	0,7	2,5	1,5	1,4	1,0	24,5
HB	-	1,1	-	0,4	-	-	-	-	3,3	-	-	-	-	-	-	4,8
NW	-	1,5	0,5	0,1	2,7	1,3	0,9	1,0	3,1	2,3	-	-	0,5	-	3,2	17,1
HE	-	-	-	0,3	-	0,5	0,2	-	-	1,6	-	-	1,1	-	0,3	4,0
RP	-	-	-	-	0,6	1,4	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,3	2,4
BW	-	1,1	1,0	0,4	-	0,3	-	0,1	-	1,2	-	-	-	-	-	4,1
BY	-	0,1	3,0	2,9	3,8	7,4	0,2	-	0,5	2,2	1,0	0,3	-	0,3	0,7	22,4
SL	-	0,5	-	0,5	-	-	-	0,7	-	-	-	-	-	-	1,8	3,5
BE	-	-	-	-	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,6
BB	-	1,1	0,6	-	-	0,2	-	1,0	-	0,8	0,1	0,2	0,4	-	5,3	9,7
MV	-	0,8	-	-	-	0,6	0,8	-	0,2	-	-	-	-	-	1,8	4,2
SN	-	-	2,6	0,1	0,1	0,4	-	4,4	2,4	-	-	1,1	-	-	-	11,1
ST	-	0,1	-	-	2,1	-	4,4	-	0,2	-	-	-	-	2,4	-	9,2
TH	-	-	-	-	-	0,7	-	-	0,8	0,6	-	-	2,6	-	-	4,7
<b>Summe</b>	<b>0</b>	<b>7,5</b>	<b>8,1</b>	<b>5,3</b>	<b>11,9</b>	<b>18,0</b>	<b>8,6</b>	<b>12,8</b>	<b>14,3</b>	<b>10,9</b>	<b>1,8</b>	<b>4,8</b>	<b>6,8</b>	<b>5,5</b>	<b>14,4</b>	<b>130,7</b>

5. Wie viele Gleisanschlüsse sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform von 1994 stillgelegt, und wie viele sind abgebaut worden (bitte nach den Jahren 1994 bis 2018 sowie nach Bundesländern auflisten)?

Die DB Netz AG hat folgende Angaben zur Anzahl vorhandener privater Gleis- anschlüsse mitgeteilt:

1994: 11 742

1995: 11 111

1996: 9 264

1997: 7 524

1998: 7 024

1999: 6 252

2000: 5 724

2001: 4 997

2002: 4 336

2003: 4 020

2004: 4 004  
2005: 4 004  
2006: 4 023  
2007: 3 998  
2008: 3 732  
2009: 3 726  
2010: 3 732  
2011: 3 638  
2012: 2 374  
2013: 2 395  
2014: 2 373  
2015: 2 359  
2016: 2 367  
2017: 2 351  
2018: 2 351

Die Übersicht umfasst nur Anschlüsse an das Netz der DB AG. Entwicklung und Anzahl der Gleisanschlüsse bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind nicht bekannt. Eine Aufschlüsselung nach Ländern ist nicht möglich. Seit 2012 wird nur noch die Zahl der Gleisanschlüsse erfasst, die direkt an das DB-Netz anschließen. Es ist deshalb keine Aussage darüber möglich, wie viele Gleisanschlüsse tatsächlich stillgelegt und wie viele stillgelegte Anschlüsse abgebaut wurden.

6. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen eine Gleisanschlussförderung für den Wiederaufbau eines zuvor stillgelegten Gleisanschlusses bzw. eines Anschlussgleises bzw. eines Werksanschlusses bzw. Werksgleises bzw. eines Fabrikanschlusses bzw. eines Fabrikgleises beantragt oder sogar gewährt wurde (bitte Einzelfälle jeweils mit Jahr der Stilllegung, der Neubeantragung und ggf. der Wiederinbetriebnahme auflisten)?
7. Aus welchen Gründen gibt es nur ein Förderprogramm für den Neubau von Gleisanschlüssen, jedoch keines für den Erhalt und die Wiederbelebung derselben?

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

Der Bundesregierung liegen keine Informationen vor, nach denen eine Gleisanschlussförderung für den Wieder-Aufbau eines zuvor stillgelegten Gleisanschlusses/eines Anschlussgleises/eines Werksanschlusses/Werksgleises/eines Fabrikanschlusses/eines Fabrikgleises beantragt oder sogar gewährt wurde. Nach den Bestimmungen der Gleisanschlussförderrichtlinie kann auch die Reaktivierung (Wiederbelebung) privater Gleisanschlüsse gefördert werden.

8. Wie bewertet die Bundesregierung den Ausschluss der Gleisanschlussförderung für Städte, Gemeinden und Infrastrukturbetreiber (bitte begründen)?

Die Bundesregierung lässt im Rahmen der 2019 anstehenden Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie u. a. prüfen, ob und inwieweit der Kreis der möglichen Zuwendungsempfänger erweitert werden kann.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 9 und 16 verwiesen.

9. Warum hat sich die Bundesregierung dafür entschieden, nur die Investitionen in Gleisanschlüsse zu fördern, statt eine direkte Mengenförderung vorzunehmen (bitte begründen)?

Die finanzielle Förderung privater Gleisanschlüsse dient als Anschubfinanzierung, um privaten Unternehmen die Entscheidung über eine Verlagerung ihres Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erleichtern.

10. Welche Schwierigkeiten sind der Bundesregierung bekannt, die Unternehmen von einer Beantragung der Förderung eines Gleisanschlusses abhalten könnten (bitte ausführlich erläutern)?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, dass Unternehmen aus Risiko­gründen (z. B. aufgrund der langen oder aufwändigen Nachweispflichten) keine Gleisanschlussförderung beantragt haben?

Falls ja, welche Informationen liegen ihr dazu vor?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

12. Wie bewertet die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene, die Nachweiserbringung für die auf die Schiene verlagerten Gütermengen seitens der Unternehmen, um eine Förderung zu erhalten?

Die in der Gleisanschlussförderrichtlinie geregelte Nachweispflicht ist vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung notwendig und den geförderten Unternehmen zuzumuten. Gleichwohl wird die Nachweispflicht im Rahmen der 2019 anstehenden Evaluierung der Gleisanschlussförderrichtlinie auf ihre Praktikabilität hin überprüft werden.

13. Wie viele Gleisanschlussförderungen wurden durch negative Nachweiserbringungen in den Jahren 2004 bis 2018 zurückgefordert oder einbehalten (bitte nach Jahren und Bundesländern mitsamt der Höhe der Rückforderung bzw. des Einbehalts aufschlüsseln)?

Die Nachweispflicht über fünf Jahre kann in einem Zeitraum von bis zu zehn Jahren erbracht werden, sodass erst seit 2013 Angaben vorliegen (in Mio. Euro):

Bundes- land \ Bundes- mittel	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Summe
SH	-	-	-	-	-	-	-
HH	0,29	-	-	-	-	-	<b>0,29</b>
NI	1,98	-	-	-	-	-	<b>1,98</b>
HB	-	-	-	-	-	-	-
NW	-	-	-	-	0,04	-	<b>0,04</b>
HE	0,06	-	-	0,11	-	-	<b>0,17</b>
RP	-	-	-	-	0,02	0,06	<b>0,08</b>
BW	-	-	-	-	-	-	-
BY	0,14	-	-	2,83	0,50	-	<b>3,47</b>
SL	-	-	-	-	-	-	-
BE	-	-	-	-	-	-	-
BB	-	0,92	-	-	-	-	<b>0,92</b>
MV	-	-	-	-	-	-	-
SN	-	-	-	-	0,07	-	<b>0,07</b>
ST	-	-	-	-	-	-	-
TH	-	-	-	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>2,47</b>	<b>0,92</b>	-	<b>2,94</b>	<b>0,63</b>	<b>0,06</b>	<b>7,02</b>

14. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die administrativen Kosten für die Überprüfung der Nachweiserbringung für die Gleisanschlussförderung (bitte nach den einzelnen Jahren 2004 bis 2018 aufschlüsseln)?
15. Wie hoch ist die personelle Ausstattung für die Beantragung, Antragsprüfung und Auszahlung von Fördermitteln von Gleisanschlüssen beim Eisenbahn-Bundesamt (bitte für die Jahre 2004 bis 2018 aufschlüsseln)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Eisenbahn-Bundesamt sind seit 2004 mehrere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit variierenden Arbeitsanteilen mit der Gleisanschlussförderung beschäftigt (zwei volle Stellen).

16. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die im Masterplan Schienengüterverkehr geforderte „offensive Weiterentwicklung“ des Gleisanschlussprogramms zu bewerkstelligen (bitte begründen)?

Die Bundesregierung wird 2019 nach den Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung eine Evaluierung der bis 31. Dezember 2020 gültigen Fassung der Gleisanschlussförderrichtlinie durchführen lassen. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Evaluierung wird eine neue Fassung der Förderrichtlinie erarbeitet werden. Die Ergebnisse der Evaluierung sind abzuwarten.

17. Wie bewertet die Bundesregierung den aktuellen Stellenwert des Einzelwagenverkehrs, und wie schätzt sie seine Zukunft ein (bitte ausführlich begründen)?
18. Plant die Bundesregierung eine Initiative oder ein Förderprogramm zum Erhalt und Ausbau des Einzelwagenverkehrs in Deutschland?
- Wenn ja, in welcher Form (bitte ausführlich darstellen und bei positiver oder negativer Antwort begründen)?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie im Koalitionsvertrag festgelegt, wird die Bundesregierung prüfen, wie Einzelwagenverkehre wirtschaftlicher betrieben werden können. Dazu wurde im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Die Ergebnisse sind abzuwarten.

19. Wie bewertet es die Bundesregierung, insbesondere mit Blick auf eine gewünschte Verlagerung von Gütertransport auf die Schiene, dass neue Logistikzentren meist an Autobahnen, aber nur noch selten an Bahnstrecken errichtet werden (bitte ausführlich begründen)?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, dass größere Logistikzentren nur noch an Orten errichtet werden sollten, an denen ein Bahnanschluss ohne größere Neubaumaßnahmen hergestellt werden könnte (bitte ausführlich begründen)?
21. Plant die Bundesregierung eine entsprechende Initiative oder ein Förderprogramm, um die Errichtung von Logistikzentren nahe an Bahnstrecken zu fördern (bitte ausführlich darstellen und begründen)?
22. Beabsichtigt die Bundesregierung, die im Masterplan Schienengüterverkehr vorgeschlagene Verpflichtung zur Schaffung einer Schienenanbindung im Rahmen des Planungs- bzw. Umweltrechts umzusetzen (bitte begründen)?
- Wenn ja, in welcher Weise, und mit welchem Zeithorizont?

Die Fragen 19 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt es ausdrücklich, wenn Logistikzentren über einen genutzten Bahnanschluss verfügen. Die Zuständigkeit für das Planungs- und Umweltrecht bei der Genehmigung und dem Bau von aufkommensstarken Industrie- und Logistikstandorten liegt bei den Ländern. Die Bundesregierung hat aufgrund der o. g. Maßnahme aus dem Masterplan Schienengüterverkehr die Länder im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Frühjahr 2018 gebeten zu prüfen, inwieweit eine verbindliche Berücksichtigung von Schienenanbindungen im Planungs- und Umweltrecht möglich ist. Eine Antwort hierzu steht noch aus.