

# Anschlussunwillig 23

**Schiene:** Der Bund bezuschusst den Neu- und Ausbau von Gleisanschlüssen seit 2004. Weil nur wenige Firmen zugegriffen haben, sind die Fördertöpfe noch voll.

Das stellt der Staat Geld zur Verfügung und keiner will es. Das ist überspitzt gezeichnet die Lage bei der Gleisanschlussförderung. Seit September 2004 unterstützt der Bund Unternehmen, die einen Zugang zum Schienennetz neu- oder ausbauen oder reaktivieren wollen. Bis zur Hälfte der Kosten werden ersetzt, wenn damit mehr Frachtvolumen auf die Schiene kommt. Doch in fast fünf Jahren sind gerade einmal 35 Millionen Euro geflossen.

»Wir hätten das Vierfache der Mittel ausgeben können«, sagt Ludwig Fehr, Ansprechpartner für Gleisanschlussförderung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Das Bundesamt ist die zuständige Bewilligungsbehörde und verfügt gemäss der Gleisanschlussförderrichtlinie über 32 Millionen Euro – jährlich. Bislang hat das EBA lediglich 120 Anträge erhalten und für 60 Projekte eine Zahlung bewilligt. Das nicht verwendete Geld schießt der Bund den Containerterminals zu.

»Das ist die effizienteste Förderung für den Schienenverkehr«, sagt Marcus Gersinske, Fachbereichsleiter Absatz im Güterverkehr beim Verband der Verkehrsunternehmen (VDV). Mit einem relativ geringen Mittelsatz von 35 Millionen Euro sei die Straße bislang um jährlich rund sechs Milliarden Tonnenkilometer entlastet worden. Das mache rund zwei Prozent des Schienentransports aus.

Auf die Schiene gewechselt hat die Gesellschaft Abfallwirtschaft Breisgau (GAB): Sie lässt den Restmüll von 1,5 Millionen Personen, rund 100.000 Tonnen im Jahr, von der Bahngesellschaft Wincanton Rail zur Müllverbrennungsanlage im Gewerbepark Breisgau befördern. Die Mehrkosten für den Bahntransport liegen laut GAB-Geschäftsführer Bernd Fremgen bei fünf Euro pro Tonne. Hinzu kommen 30.000 Tonnen Schlacke für die benachbarte Schlackeverwertung Breisgau (SVB).

»Damit entlasten wir die umliegenden Gemeinden um 5.000 Lkw-Fahrten pro Jahr«, berichtet er. Die GAB nutzt die bestehende Gleisanlage auf dem

ehemaligen Militärgelände, das zum Gewerbepark umfunktionierte. Die Anlage wurde ausgebaut und erhielt zusätzlich einen Prellbock, eine Weiche und eine Beleuchtung für die angrenzende Ladestraße. Für rund 1,6 Milliarden Euro baute die GAB zudem zwei neue Be- und Entladegleise mit einer Ladestraße dazwischen sowie ein Umfahrgleis.

Die Vorteile des Gleisgangs teilt die Abfallgesellschaft auch gerne mit anderen Unternehmen. »Zur Zeit haben wir keine Nutzung durch Dritte, aber 2008 haben wir wöchentlich zwei Ganzzüge aus der Schweiz umgeschlagen«, sagt der Geschäftsführer.

Durchschnittlich bis zu 500.000 Euro hat der Bund bislang pro Antrag gewährt. Maßgeblich ist die Menge an Transporten, die von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Wer durch den Bau einer eigenen Gleisanlage mehr Tonnage oder mehr Verkehrsleistung auf der Schiene erzielt, kann mit einem dementsprechend höheren

## Nur 60 Projekte bislang genehmigt

Fördersatz rechnen. Um Mitnahmeeffekte zu verhindern, hat der Bund einige Voraussetzungen in die Gleisanschlussförderrichtlinie eingebaut. So müssen die Unternehmen nachweisen, dass sie innerhalb eines Zeitrahmens von fünf Jahren mehr Tonnage oder mehr Verkehrsleistung von der Straße auf die Schiene bringen. Den Nachweis können die Unternehmen selber oder über das Eisenbahnunternehmen erbringen. Gleichzeitig müssen sie zu Beginn eine Bürgschaft in Höhe der Fördermenge hinterlegen. Erreichen sie den Zuwachs beim Frachtvolumen nicht, müssen sie daraus den Zuschuss anteilig zurückzahlen.

»Ohne Förderung hätten wir unseren Anschluss eventuell nur ertüchtigt«, berichtet Klaus Kleinemeier, Eisenbahnbetriebsleiter der Quarzwerke-Gruppe Frechen. Mit Hilfe der staatlichen Finanzspritze baute das Unternehmen seinen Gleisanschluss so um, dass auch das Rangieren längerer Zügeinheiten kein Problem mehr ist. So kann der Betrieb mit einem Ganzzug bis zu 1.000 Tonnen Sand bis direkt zu den Glashütten fahren.



Nachschub für die Müllverbrennungsanlage: Die Gesellschaft Abfallwirtschaft Freiburg hat dafür den Gleisanschluss ausgebaut.

550.000 Tonnen transportierte die Quarzwerke-Gruppe vergangenes Jahr per Bahn direkt bis zu ihren Kunden. Durch die Wirtschaftskrise ist laut Kleinemeier die Transportmenge zwi-

schzeitig aber um 50 Prozent gesunken.

Über den allgemeinen Rückgang der Transport als Folge der Krise machen sich auch EBA und Verkehrsministeri-

um Gedanken. Denn damit ist auch der Nachweis für das zusätzliche Schienenvolumen gefährdet. Dennoch ist man beim EBA zuversichtlich, dass es die Förderung, die zum 31. August

dieses Jahres ausläuft, auch weiterhin geben wird. »Wir gehen davon aus, dass das Verkehrsministerium die Richtlinie für drei Jahre verlängert.«

Ilona Jüngst

A Daimler Brand

Mercedes-Benz

Mercedes-Benz CharterWay

## Wir machen. Sie erfolgreich.

Mercedes-Benz CharterWay macht Ihren Fuhrpark wirtschaftlicher. Denn CharterWay bietet kombinierte Dienstleistungen rund um Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge: CharterWay Service sorgt dafür, dass Ihre Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge zu überschaubaren Fixkosten immer auf dem neuesten technischen Stand und nach Plan einsetzbar sind. CharterWay Service-Leasing umfasst zusätzlich

die individuelle Fahrzeugbeschaffung ohne hohes Investitionsvolumen. Und die CharterWay Miete liefert bei Bedarf schnelle und einfache, kurz- oder längerfristige Transportlösungen mit minimalem Handlings- und Finanzierungsaufwand. Mehr darüber, wie Mercedes-Benz CharterWay zum Erfolg Ihres Fuhrparks beitragen kann, unter [www.charterway.de](http://www.charterway.de).



Der Restmüll von 1,5 Millionen Verbrauchern wird per Bahn befördert. Damit spart die GAB 5.000 Lkw-Fahrten jährlich.