

Online-Interview der Allianz pro Schiene mit Armin Keppel, Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes, zum Thema Gleisanschlüsse.

*Herr Keppel, das Gleisanschlussförderprogramm des Bundes ist in den ersten Jahren schleppend angelaufen. Die öffentlichen Fördermittel konnten in der Anfangsphase mangels Nachfrage nicht komplett ausgeschüttet werden. Melden sich mittlerweile mehr Unternehmen bei Ihnen, die einen stillgelegten Gleisanschluss reaktivieren oder neu errichten wollen?*

Die Nachfrage hat sich inzwischen auf einem vergleichsweise hohen Niveau etabliert. Die Zahl der positiv beschiedenen Förderanträge hat sich im Jahr 2007 erhöht, allerdings wäre es wünschenswert gewesen, wenn die Anzahl deutlich höher gelegen hätte.

*Welche Empfehlung geben Sie den Unternehmen?*

Vielen Unternehmern fällt es schwer, die aus ihrer Sicht „bürokratischen Hindernisse“ zu überwinden. Es ist aber unbedingt notwendig, dass die Förderanträge ausreichend begründet werden. Es muss dargestellt werden, dass die beantragten Maßnahmen für die beabsichtigte Verkehrsverlagerung auch tatsächlich erforderlich sind. Das Eisenbahn-Bundesamt berät die Unternehmen hier auch gerne im Vorfeld, da stimmige Anträge auch die effiziente Antragsbearbeitung in meiner Behörde erleichtern.

*Erwarten Sie sich mehr Unterstützung bei der Vermarktung des Förderprogramms?*

Seitens der verschiedenen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden die potenziellen Gleisanschließer inzwischen gut informiert. Auch das diesbezügliche Engagement des VDV ist unverändert hoch. Leider erfahren trotz allem viele Unternehmen nur durch Zufall von den Fördermöglichkeiten.

Wünschenswert wäre es, wenn weitere Industrie- und Handelskammern ihr Engagement verstärken würden. Es gilt, das Bewusstsein dafür zu schärfen, dass die Schiene auch für kleine und mittlere Unternehmen bei dem geänderten Eisenbahnverkehrsmarkt eine durchaus interessante Alternative zum vermeintlich flexibleren LKW darstellen kann. Für diesen Bewusstseinswandel braucht es aber deutlich mehr, als ein vergleichsweise kurz laufendes Gleisanschlussförderprogramm leisten kann.

*Sind die Fördermittel im vergangenen Jahr komplett abgerufen worden?*

Im Jahr 2007 standen 32 Mio. € Fördermittel zur Verfügung. Bedauerlicher Weise konnten nur für 8,5 Mio. € Zuwendungsbescheide erteilt werden. Hier spielt sicher eine Rolle, dass etliche angekündigte großvolumige Förderanträge nicht eingereicht oder in einer leider kaum bearbeitbaren Form gestellt wurden. Darüber hinaus

wurden drei Großvorhaben unter Ausnutzung sogenannter Unbedenklichkeitserklärungen zwar in 2007 realisiert und in Betrieb genommen, aufgrund verspäteter oder zunächst nur mangelhafter Beantragung können die Förderbescheide jedoch erst in 2008 erteilt werden.

*Wie viel Förderanträge haben Sie seit Start des Programms im September 2004 bislang positiv entschieden und wie viel Fördergeld haben Sie seitdem ausgeschüttet?*

Bislang wurden insgesamt 41 Förderanträge mit einem Fördervolumen von gut 24 Mio. € positiv beschieden.

*Wie ist Ihre Prognose für dieses Jahr?*

Das Volumen bereits vorgestellter und seitens des Eisenbahn-Bundesamtes grundsätzlich positiv eingeschätzter Projekte liegt bei deutlich über 100 Mio. €. Die Vergangenheit hat jedoch gezeigt, dass hiervon nur für vergleichsweise wenige Projekte tatsächlich ein Förderantrag gestellt wird.

Aufgrund der planungsbegleitenden Gespräche und der vorliegenden Anträge können derzeit ca. 20 Bescheide mit einem Volumen von ca. 18 Mio. € als sehr konkret für 2008 eingeschätzt werden.

*Wie viel Geld steht in diesem Jahr zur Verfügung und wie lange läuft das Programm noch?*

In 2008 stehen 32 Mio. € zur Verfügung. Die Gleisanschlussförderung läuft nach derzeitigem Stand im August 2009 aus. Es gibt jedoch bereits Überlegungen, die Geltungsdauer zu verlängern.

*Wie viel Tonnen Fracht hat das Förderprogramm bislang von der Straße auf die Schiene gebracht und welcher Verkehrsleistung entspricht das?*

Der Gleisanschlussförderung liegen Verpflichtungen der Unternehmen zugrunde, welche Mengen sie über fünf Jahre im Mittel jährlich auf die Schiene verlagern werden. Wie viel tatsächlich verlagert worden ist, lässt sich daher für jeden geförderten Gleisanschluss daher erst nach Ablauf dieser Fünfjahresfrist feststellen. Bis auf Einzelfälle wurden die Jahresverpflichtungen bislang jedoch erreicht, teilweise deutlich übertroffen.

Den bislang erteilten Zuwendungsbescheiden liegt eine Verlagerungstonnage von rund 5 Mio. Tonnen jährlich zugrunde, was unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Transportentfernungen einer Verkehrsverlagerung von ca. 1,5 Mrd. Tonnenkilometern entspricht.

Auch wenn die Gleisanschlussförderung in der Vergangenheit eher verhalten in Anspruch genommen worden ist, hat sie sich – bei unterstellter Bestätigung der verpflichteten Mengenverlagerung – als hoch effektiv erwiesen, denn mit vergleichsweise wenig Steuergeldern konnte immerhin mit gut einem Prozent zur gesamten Verkehrsleistung auf der Schiene beigetragen werden.