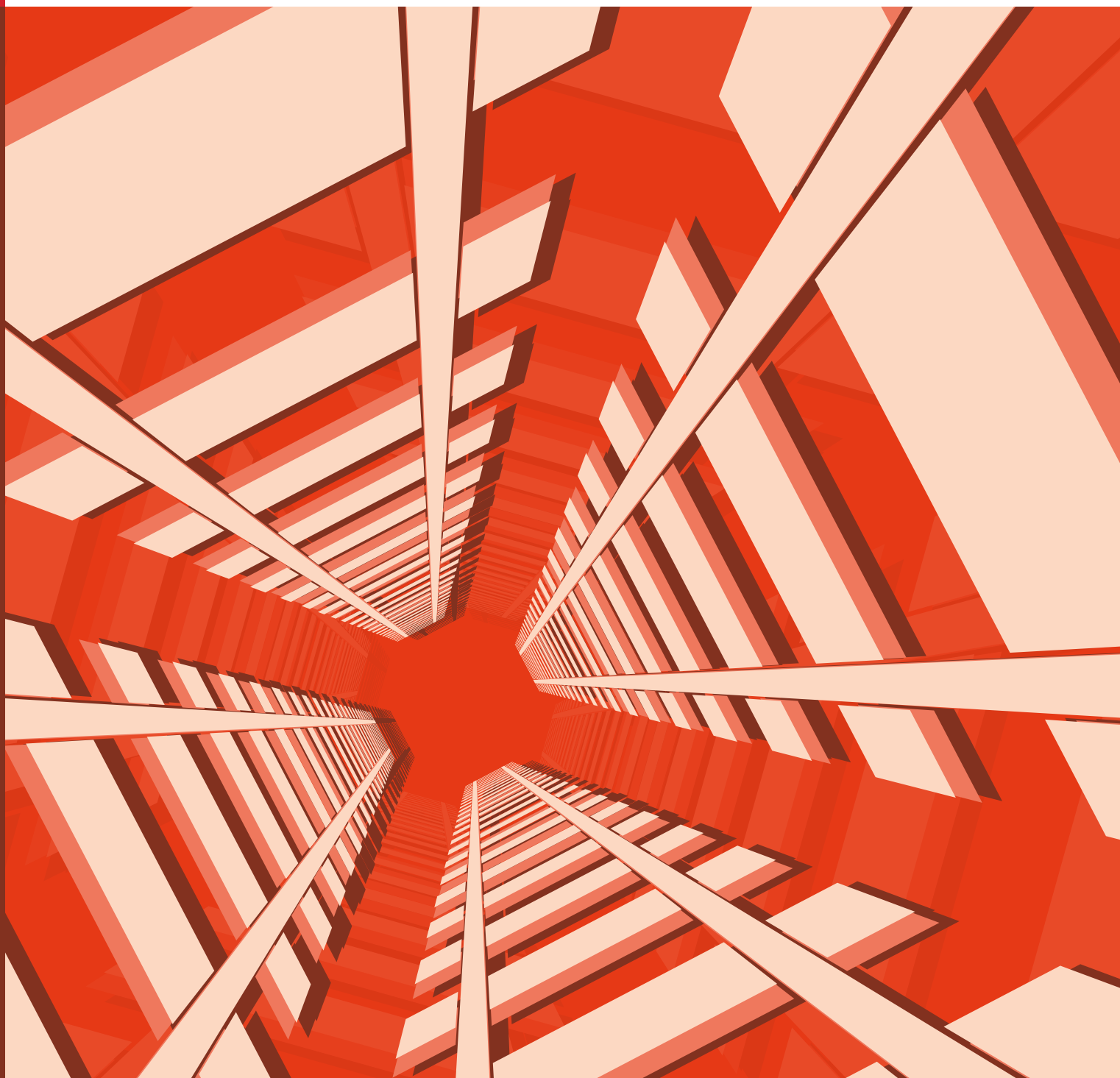


Regierungspräsidium Gießen

HESSEN



LEITFADEN SCHIENENGÜTERVERKEHR



Inhalt

Einleitung.....	4	
Regionaler Schienencoach Mittelhessen	6	
Idee Netzwerktreffen Schienengüterverkehr Mittelhessen	7	
Gesetzliche Regelungen	7	
Europäische Union		7
Bundesrepublik Deutschland		8
Begriffsabgrenzungen und Definitionen	11	
Eisenbahnen		11
Bundeseigene Eisenbahnen bzw. nichtbundeseigene Eisenbahnen		11
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)		11
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)		12
Railport		12
Kombinierter Verkehr (KV)		12
Rollende Landstraße		12
Überblick zum Schienenverkehr in Deutschland	13	
Entwicklung und Struktur der Eisenbahnen in Deutschland		13
Ziele der Bundesregierung		14
Marktuntersuchung der Eisenbahnen		15
Wesentliche Regelungen zum Schienenverkehr im Regionalplan-Entwurf Mittelhessen	16	
Fördermöglichkeiten	17	
Land Hessen		18
Bund		19
Gewerbegebietsentwicklungen mit Gleisanschluss	20	
Kommunale Möglichkeiten		20
Unternehmerische Möglichkeiten		22

EINLEITUNG

Es ist politischer und gesellschaftlicher Konsens, dass im Verkehrssektor unter Einbezug sowohl des Personen- als auch insbesondere des Güterverkehrs eine nachhaltige Verkehrs- bzw. Mobilitätswende angestrebt werden muss, die sich an den Anforderungen des Umwelt-, Klima- und Ressourcenschutzes orientiert. Der Verkehrsträger Schiene spielt hierbei vor allem mit Blick auf den Güterverkehr eine Schlüsselrolle, da er einerseits große Gütermengen bündeln kann und andererseits bereits heute in weiten Teilen lokal ohne Treibhausgasemissionen operiert. Die heimische Wirtschaft ist auf funktionierende und insbesondere kosteneffiziente Lieferketten und Transportmittel angewiesen, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Vor dem Hintergrund der Probleme des straßengebundenen Güterverkehrs wird die Anbindung an die Schiene dabei immer häufiger zum Standortfaktor. Zunehmend machen Unternehmen, insbesondere Konzerne, die Belieferung über die Schiene gegenüber ihren Kunden zur Voraussetzung.

Es ist somit wichtig, auch die Region Mittelhessen zukünftig über die Schiene erreichbar zu halten bzw. die Erreichbarkeit auf der Schiene zu verbessern. Hierzu besteht im Bereich des Schienenverkehrs im Allgemeinen, insbesondere jedoch im Schienengüterverkehr, großer Handlungsbedarf. In den letzten Jahrzehnten ist die Zahl der Güterverladepunkte bundesweit verringert worden, in der Region von 95 im Jahr 1984 auf gerade einmal 15 im Jahr 2020. Dies ist gleichzeitig Ursache und Folge dafür, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs bundesweit derzeit bei 18 % stagniert.

Aktuell befindet sich der Schienengüterverkehr jedoch im Wandel. Angesichts der zuvor dargestellten, zunehmenden Bedeutung und Attraktivität besteht von Seiten der Unternehmen ein steigendes Interesse und ein zunehmender Bedarf zur Verlagerung nationaler und grenzüberschreitender Gütertransporte auf die Schiene. Dies gilt auch für kleine Transportmengen (Wiederanstieg der Einzelwagenverkehre). Damit ist die Bahn, neben größeren Unternehmen, zunehmend auch für kleine und mittlere Unternehmen attraktiv. Insbesondere seit der Corona-Pandemie, aber auch im Kontext des Konfliktes in der Ukraine, beschäftigen sich immer mehr Unternehmen mit der Verlagerung von Transporten auf die Schiene. Stichworte wie Grenzschießungen bzw. grenzüberschreitende Transporte und steigende Kosten von fossilen Kraftstoffen sind nur einige der Aspekte, die in den vergangenen Jahren die Logistik- und Transportbranche vor große Herausforderungen gestellt haben. Gleichzeitig kann durch die Bündelung von Güterverkehr auf der Schiene dem Fachkräftemangel im Transportbereich, insbesondere bei LKW-Fahrern, begegnet werden.

Trotz des wachsenden Interesses gestaltet sich die Verlagerung für Unternehmen ohne Erfahrung mit dem Schienengüterverkehr als schwierig. Gesetzliche und politische Hindernisse, aber auch ein für Interessierte kaum durchschaubares „System Schiene“, komplizierte und komplexe Verfahren und Regularien sowie nicht zuletzt die gegenwärtige Unzuverlässigkeit des Gesamtnetzes halten viele Unternehmen von einer Verlagerung auf die Schiene ab. Auch fehlen vielerorts Personalressourcen, um sich mit diesen Hindernissen zielführend zu beschäftigen.

Vor diesem Hintergrund wurde in der Oberen Landesplanungsbehörde (Dezernat 31) des Regierungspräsidiums Gießen die Funktion des Regionalen Schienencoaches Mittelhessen installiert, um hier vielfältige Unterstützung anbieten zu können.



Foto:
Die Trasse der
aktuell stillgelegten
Lumdatalbahn
zwischen Lollar und
Rabenau-Londorf ist
durch das regional-
planerische Ziel der
Trassensicherung
geschützt, um eine
perspektivische
Reaktivierung nicht
zu erschweren oder
gar zu verhindern.
© RP Gießen –
Jonas Goebel

Eine Säule ist dabei die Veranstaltungsreihe Netzwerktreffen Schienengüterverkehr Mittelhessen, in der neben einer inhaltlichen Erläuterung von verschiedenen Themen rund um den Schienengüterverkehr durch Fachexperten auch Best-Practice-Beispiele in Mittelhessen und anderen Regionen vorgestellt werden. Ein Zwischenergebnis dieses Netzwerktreffens ist der vorliegende Leitfaden, der wesentliche Inhalte der bisherigen Arbeit zusammenfasst und als Informationsgrundlage für Akteure und Interessierte dienen soll.

Der Leitfaden stellt Informationen für verlagerungsinteressierte Unternehmen aber auch für die Verwaltung und weitere Interessenten zusammen, um den Schritt zur Verlagerung bestenfalls von Beginn an zu unterstützen. Im Wesentlichen basieren die Informationen auf Inputs aus der Veranstaltungsreihe Netzwerktreffen Schienengüterverkehr Mittelhessen, die durch die Funktion des Regionalen Schienencoaches Mittelhessen koordiniert und organisatorisch begleitet wird. Der Leitfaden soll bewusst keine tiefergehenden Handlungsanweisungen enthalten, sondern lediglich einen ersten Überblick verschaffen.

Sofern Sie konkrete Vorhaben, inhaltliche Nachfragen oder Ergänzungsvorschläge haben, freuen wir uns auf Ihre Kontaktaufnahme. Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre und stehen darüber hinaus mit der Funktion des Regionalen Schienencoaches Mittelhessen gerne unterstützend zur Verfügung.

REGIONALER SCHIENENCOACH MITTELHESSEN

Auch in Mittelhessen hat die Verlagerung von unvermeidbarem Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie die Schiene eine große Bedeutung. Um den bereits in der Einleitung beispielhaft aufgeführten vielfältigen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrswende gerecht werden zu können, hat das Regierungspräsidium Gießen die Funktion des Regionalen Schienencoaches für die Region geschaffen. Damit werden folgende wesentliche Ziele verfolgt:

- Erörterung der Chancen für die Entwicklung und Reaktivierung von Schienenstrecken in der Region, um notwendige Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen voranzubringen,
- Unterstützung bei der Schaffung der infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern und
- Erarbeitung von Handlungsansätzen, um die Personenverkehrsnachfrage auf der Schiene durch erhöhte Qualität nachhaltig zu steigern.

Diesen skizzierten Zielen übergeordnet ist die gesamtregionale Erfassung und Betrachtung der Bedarfe und Belange der Region in Bezug auf den Schienenverkehr und die sich daraus ergebende Vertretung dieser regionalen Interessen sowohl nach innen als auch nach außen.

Daraus leiten sich in der Auslegung dieser Funktion durch das Regierungspräsidium Gießen vielfältige Aufgaben ab: Grundsätzlich vertritt und berücksichtigt der Schienencoach die Belange des Schienenverkehrs in der Regionalplanung, beispielsweise im Rahmen von Stellungnahmen zu Bauleitplanverfahren von Industrie- und Gewerbegebieten. Gleichzeitig soll er dazu beitragen, im Sinne der Regionalentwicklung die regionalplanerischen und verkehrspolitischen Ziele zum Schienenverkehr in der Region zu erörtern und umzusetzen. Dazu gehört es wiederum, die wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung der Region im Auge zu behalten sowie Entwicklungen in der (Verkehrs-) Politik und der Bahnbranche zu verfolgen. Außerdem ist es wichtig, im Austausch mit Fachleuten auf dem Gebiet des Schienenverkehrs zu stehen und sich mit wesentlichen Akteuren zu vernetzen. Ebenso zentral ist der Austausch verlagerungsinteressierter Kunden untereinander sowie mit notwendigen Ansprechpartnern, beispielsweise dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Wohnen und Energie, aber auch mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und anderen zuständigen Stellen in der Verwaltung wie z. B. dem Eisenbahnbundesamt.

Darüber hinaus entwickelt der Regionale Schienencoach Ideen zur Erörterung themenspezifischer Fragestellungen im Rahmen von Veranstaltungen und Workshops oder auch Konzepte für Machbarkeitsstudien, die im Hinblick auf eine Umsetzung an geeignete (politische) Akteure adressiert werden. Schließlich begleitet das Regierungspräsidium Gießen im Rahmen der Funktion des Schienencoaches projektbezogene Verlagerungsbestrebungen in der Region, um hier bei Fragestellungen zum Schienenverkehr Hilfestellungen anbieten zu können.

IDEE NETZWERKTREFFEN SCHIENENGÜTERVERKEHR MITTELHESSEN

Im Zuge der Verkehrswende und angesichts des Klimawandels ist eindeutig, dass nicht nur die Personenbeförderung wieder mehr auf die Schiene verlagert werden muss, sondern die Schiene auch im Rahmen des Güterverkehrs eine deutlich größere Rolle spielen kann und muss. Oft fehlt es vielerorts an Angebot und Infrastruktur. Gleichzeitig ist allerdings festzustellen, dass viele Unternehmen Interesse an (einem „Comeback“) der Bahn für die Güterverladung in ihrem Unternehmen haben, dabei aber von komplizierten Verfahren oder der Vielzahl von u. U. notwendigen Ansprechpartnern überfordert werden.

Als eine Säule der Unterstützungsleistung hat das Regierungspräsidium Gießen deshalb Ende 2022 das Netzwerktreffen Schienengüterverkehr Mittelhessen initiiert. In drei jährlichen Terminen wird dem Netzwerk das „System Schiene“ mit Fokus auf den Schienengüterverkehr nähergebracht. Dabei wird zu verschiedenen Themen von Fachexperten referiert oder im Rahmen von Unternehmensbesuchen zu Best-Practice-Beispielen in Mittelhessen berichtet. Befasst wurde sich beispielweise bereits mit den Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene, mit einem Überblick zu gesetzlichen Regularien und mit kommunalen Steuerungsmöglichkeiten im Kontext des Schienengüterverkehrs. Von Unternehmen und Kommunen, IHK'n, Wirtschaftsförderungen bis hin zu Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in diesem Netzwerk verschiedenste Akteure aus der Region mit unterschiedlichen Hintergründen und Vorkenntnissen vertreten, die allesamt einen Beitrag zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Mittelhessen leisten wollen oder sich aus „Eigeninteresse“ zu diesem Thema informieren möchten.

Gleichzeitig soll die Veranstaltungsreihe dazu dienen, im Austausch gegenwärtige Hürden und Bedarfe im Schienengüterverkehr (in Mittelhessen) auszumachen, um hier gezielt Handlungserfordernisse ableiten zu können.

GESETZLICHE REGELUNGEN

Im Eisenbahnwesen gibt es verschiedene Rechtsquellen, die das System Schiene auf den unterschiedlichen gesetzlichen Ebenen regeln und harmonisieren sollen. Einige wesentliche sollen im Zusammenhang dieses Leitfadens herausgegriffen werden, um die Regelungen des komplexen Systems Schiene zu verdeutlichen und einen Ansatz für die individuelle Vertiefung zu schaffen.

Europäische Union

Zunächst ist hier auf Ebene der Europäischen Union (EU) das europäische Primärrecht von Bedeutung. Im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), einem der Gründungsverträge der Europäischen

Union, der gemeinsam mit dem Vertrag über die Europäische Union die primärrechtliche Grundlage des politischen Systems der EU bildet, wird in Artikel 90 ff. die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik festgelegt. Konkretisierend wird in Artikel 170 ff. die EU dazu ermächtigt, transeuropäische Verkehrsnetze für den Personen- und Güterverkehr (TEN-V) auf- bzw. auszubauen. Diese sollen lückenlos, grenzüberschreitend und durch gemeinsame Standards abgestimmt entwickelt werden. Dadurch sollen gleichzeitig der Verbund, die Interoperabilität, die Öffnung der einzelstaatlichen Netze sowie die Vereinheitlichung der Netzzugangsbedingungen, hin zu einem europäischen Binnenmarkt, gefördert werden. In der aktuellen Version werden sogenannte städtische Knoten ergänzt, die als zentrale Eisenbahnknoten und multimodale Logistik-Hubs die transeuropäischen Korridore mit dem lokalen und regionalen Verkehrssystem verknüpfen sollen. In Mittelhessen soll die Stadt Gießen diese Knotenfunktion abbilden.

Bundesrepublik Deutschland

In der Bundesrepublik Deutschland wird die Eisenbahn bzw. das Eisenbahnwesen in verschiedenen Rechtsgrundlagen und auf verschiedenen Rechtsebenen aufgegriffen. Auch hier sollen die zentralen Festlegungen/Bestimmungen, insbesondere auf Ebene des Bundesrechts, für einen ersten Überblick in aller Kürze Erwähnung finden.

Grundgesetz

Bereits das Grundgesetz (GG) formuliert erste Rechtsgrundlagen für das Eisenbahnwesen. Artikel 87 e Absatz 3 GG definiert die Wirtschaftsform von Eisenbahnen und nimmt die bereits erwähnte Abgrenzung zwischen bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen vor.

Absatz 4 definiert in Ergänzung dazu die Eisenbahn als Teil der Daseinsvorsorge. Konkret soll der Bund gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei schienennetzbezogenen Verkehrsangeboten, Rechnung getragen wird, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, für den die Länder zuständig sind. Näheres wird durch Bundesgesetze geregelt.

Bundesrecht

Auf Bundesebene sind verschiedene Normen zum Eisenbahnwesen zu differenzieren. Wesentlich sind insbesondere das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) sowie das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), die nachfolgend in aller Kürze mit einigen zentralen Aspekten erläutert werden:

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Ziel des Gesetzes ist die Gewährleistung eines sichereren Betriebs der Eisenbahn, und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie in diesem Kontext die Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt. Es enthält u. a. Regelungen zur Eisenbahnsicherheit und zum Planungsrecht im Kontext der Fachplanung im Eisenbahnwesen.

Dabei gilt dieses Gesetz für Eisenbahnen, nicht jedoch für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und Bergbahnen. Relevante Normen sind beispielsweise § 6 ff. AEG, in denen geregelt wird, für welche Möglichkeiten der Teilnahme am Eisenbahnverkehrsmarkt eine Unternehmensgenehmigung notwendig ist und für welche nicht. So darf beispielweise ohne Unternehmensgenehmigung nicht als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen werden. Weiterhin dürfen auch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht oder Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie

Sicherheitsrecht	Infrastrukturrecht	Regulierungsrecht
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherheitsanforderungen an den Bau der Anlagen, an Fahrzeuge und an ihren Betrieb ▪ Genehmigungserfordernisse ▪ Befugnisse der Aufsichtsbehörde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planfeststellung ▪ Betriebspflicht ▪ Stilllegung ▪ Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzzugang ▪ Entgeltregulierung ▪ Entflechtung
Geregelt im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)		Geregelt im Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG)

Abb. 1: Kurzübersicht Unterscheidung AEG und EReG, eigene Darstellung nach Urs Kramer 2025

Bahnsteige betrieben werden. Der Betrieb einer Serviceeinrichtung oder einer Werksbahn bedarf hingegen keiner Unternehmensgenehmigung.

Von großer Bedeutung, v. a. im Hinblick auf Neu- oder Wiederanschlüsse, ist der rechtliche Status der bestehenden Schieneninfrastruktur. Dabei ist zwischen einer *Stilllegung von Eisenbahnbetriebszwecken* und einer *Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken* (Entwidmung) zu unterscheiden.

Zunächst zur Stilllegung: Grundsätzlich ist gem. § 11 Absatz 1 Satz 1 AEG jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen bzw. von Serviceeinrichtungen zum Betrieb dieser Infrastrukturen verpflichtet. Dies umfasst insbesondere die Erhaltung des betriebssicheren und betriebsbereiten Zustandes. Die Betriebspflicht beginnt mit der Erteilung der Unternehmensgenehmigung (s. o.) und endet mit der Stilllegungsgenehmigung nach § 11 Absatz 2 Satz 3 AEG. Sofern ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke oder die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines Personenbahnsteiges, einer Laderampe oder einer Serviceeinrichtung beabsichtigt, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Im Falle von bundeseigenen Eisenbahnen liegt die Zuständigkeit beim Eisenbahnbundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde, im Falle von nichtbundeseigenen Eisenbahnen obliegt dies den örtlich zuständigen Planfeststellungsbehörden, in Mittelhessen dem Regierungspräsidium Gießen. Im Rahmen eines Stilllegungsantrags ist darzulegen, dass der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, auch nach Angebot zur Übernahme zu üblichen Bedingungen, erfolglos geblieben sind. Die Stilllegung erfolgt per Beschluss und hat keinerlei Auswirkungen auf den rechtlichen Status der Eisenbahninfrastruktur, sondern dokumentiert lediglich die Einstellung des Betriebes. Die Planungshoheit obliegt weiterhin der zuständigen Fachplanung.

Die Stilllegung ist zudem Voraussetzung für die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 Absatz 1 AEG. Die *Freistellung von Bahnbetriebszwecken* wird dabei für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf denen sich entsprechende Betriebsanlagen befinden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur als Schienenstrecke nicht mehr zu erwarten ist. § 23 Abs. 1 AEG bildet für Freistellungen allerdings eine hohe Hürde, denn „der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, liegt im überragenden öffentlichen Interesse [...]“. Ein entsprechender Antrag ist vorab durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eigentümer des Grundstückes, die Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet, oder den Träger der Straßenbaulast einer öffentlichen Straße, der diese Grundstücke für den Straßenbau nutzen möchte, zu stellen. Die Zuständigkeit ist hier analog zur Stilllegung geregelt.

Sofern eine Eisenbahninfrastruktur als Reaktivierung oder als Neubau (wieder) an das Bestandsnetz angeschlossen werden soll, ist – sofern zuvor der rechtliche Status der Infrastruktur geklärt wurde – § 13 AEG von Relevanz. Dieser regelt die Bedingungen und Kosten eines Anschlusses an eine andere Eisenbahninfrastruktur. Dabei stellt sich die Rechtslage so dar, dass die Kosten für den Bau, Ausbau, Ersatz und Rückbau der Anschlusseinrichtungen, also beispielsweise einer Weiche, von beiden Partnern, also dem anschlusswilligen und dem anschlussgewährenden Unternehmen, zu gleichen Teilen getragen werden müssen. Die laufenden Kosten der Einrichtung, wieder beispielsweise einer Weiche, müssen von der anschlussgewährenden Bahn getragen werden. Die anschlussbegehrende Bahn muss hingegen die Kosten der von ihr betriebenen Infrastruktur tragen. Wichtig ist dabei, dass abweichende Vertragsbedingungen, insbesondere solche zum Nachteil der anschlussbegehrenden Eisenbahn, unwirksam sind.

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Dem Titel dieses Gesetzes ist bereits die Regelungsintention zu entnehmen. Dabei regelt das Gesetz im Sinne des AEG u. a. die Struktur der Eisenbahnen, den Zugang zu den in Anlage 1 des Gesetzes genannten Eisenbahnanlagen und den in Anlage 2 Nummer 2 benannten Serviceeinrichtungen. Ferner legt das Gesetz Entgeltvorschriften für den Zugang zu Eisenbahnanlagen, Serviceeinrichtungen und Werksbahnen fest. Die vielfältigen Ziele zur Regulierung des Eisenbahnsektors sind dabei in § 3 ERegG dargestellt:

1. die Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen;
2. die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher;
3. die Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen und die Unterstützung von Innovationen;
4. die Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes;
5. die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und
6. die Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr.

Im Sinne dieses Leitfadens besonders hervorzuheben ist zudem § 10 Absatz 1 Satz 1 ERegG: „Jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen aller Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen“. Der § 10 Absatz 2 ERegG regelt dies gleichermaßen für Schienenpersonenverkehrsdienste. Dementsprechend sind beispielsweise alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die um die Kapazität auf der Schiene konkurrieren, gleich zu behandeln.

BEGRIFFSABGRENZUNGEN UND DEFINITIONEN

Eisenbahnen

Im AEG wird in § 2 Absatz 1 definiert, was unter Eisenbahnen zu verstehen ist. Demnach sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen. Diese werden auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genannt. Hiervon abzugrenzen sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), welche die Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Bundeseigene Eisenbahnen bzw. nichtbundeseigene Eisenbahnen

Grundsätzlich ist sowohl bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu unterscheiden zwischen bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Unter bundeseigenen Eisenbahnen versteht man Eisenbahnen oder Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden (§ 2 Abs. 15 AEG). Hierzu ist insbesondere die Deutsche Bahn AG mit den zugehörigen Konzern-Unternehmen zu zählen. Nichtbundeseigene Eisenbahnen umfassen demgegenüber sämtliche in Privatrechtsform organisierte Eisenbahninfrastruktur- bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen, in Hessen beispielsweise die Hessische Landesbahn und die Kurhessenbahn.

Die Differenzierung ist von Bedeutung, da für bundeseigene und nichtbundeseigene Eisenbahnen teilweise unterschiedliche Zuständigkeiten bestehen, oder auch Fördermöglichkeiten in den meisten Fällen nur für nichtbundeseigene Eisenbahnen gelten.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Zur näheren Abgrenzung der EIU ist es zunächst notwendig zu definieren, was alles der Eisenbahninfrastruktur zugeordnet wird. Auch hier ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz eine Begriffsabgrenzung enthalten. In § 2 Absatz 6 AEG wird der Umfang der Eisenbahninfrastruktur definiert. Diese umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen. Zu unterscheiden ist dabei grundsätzlich zwischen:

- Gleis, also zwei Schienen die durch Schwellen verbunden werden,
- Schienenweg, also dem Fahrweg einer Eisenbahn, insbesondere in Abgrenzung zu anderen Eisenbahninfrastrukturen wie z. B. Serviceeinrichtungen, sowie
- Strecke, also der Verbindung zweier Orte durch einen oder mehrere Schienenwege.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach § 2 Absatz 7 AEG Betreiber der Schienenwege bzw. Eisenbahnanlagen, für deren Bau, Betrieb, Unterhaltung, Instandhaltung und Erneuerung sie einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständig sind. Von den Schienenwegen ausgenommen sind dabei Serviceeinrichtungen.

Zwar werden nach § 2 Absatz 11 AEG auch Serviceeinrichtungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben, diese werden jedoch nochmals von der Eisenbahninfrastruktur abgegrenzt. Konkret versteht man unter Serviceeinrichtungen im Eisenbahnwesen gem. § 2 Absatz 9 AEG Anlagen, unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, die eine oder mehrere Serviceleistungen der unter Nr. 2 bis 4 der Anlage 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen können. Aufgezählt werden dort u. a.:

- Güterterminals
- Rangierbahnhöfe
- Abstellgleise
- Wartungseinrichtungen
- Reinigungs- und Wascheinrichtungen
- Tankstellen für Schienenfahrzeuge
- etc.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

In Abgrenzung zu den EIU definiert § 2 Absatz 3 Satz 1 AEG EVU als Eisenbahnen, deren Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten besteht, gleich, ob diese sich auf die Beförderung von Personen oder von Gütern spezialisiert haben. Differenziert wird dabei zusätzlich zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr, dem Schienenpersonennahverkehr und dem Schienengüterverkehr (§ 2 Absatz 2 Satz 1 AEG).

Railport

Ein Railport ist eine Verladestelle zwischen Schiene, Straße (und Wasserstraße) an dem neben standardisierten Ladeeinheiten (z. B. Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger) auch individuelle Güter, wie Schüttgut, Baustoffe und andere Waren, die nicht standardisiert transportiert werden können, umgeschlagen werden können.

Kombinierter Verkehr (KV)

Unter Kombiniertem Verkehr versteht man den Transport von Gütern in standardisierten Ladeeinheiten, bei dem der Transport auf dem überwiegenden Teil der Strecke mit der Eisenbahn oder dem Frachtschiff durchgeführt wird. Lediglich die erste bzw. letzte Meile als kürzester Teil der Transportkette erfolgt auf der Straße per LKW, der Umschlag erfolgt meistens an entsprechenden Terminals.

Rollende Landstraße

Die Rollende Landstraße ist je nach Definition auch ebenfalls dem kombinierten Verkehr zuzuordnen. Im Unterschied werden hier mit speziellen Zügen komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge in speziellen Zügen transportiert. Auch die LKW-Fahrer werden in Personenwagen mitbefördert. Diese Form gilt als ineffizienter als der reine Kombinierte Verkehr und ist in Deutschland eher selten, allerdings entfällt die Notwendigkeit von Terminals, da die LKWs den Zug über eine Rampe befahren oder verlassen.

ÜBERBLICK ZUM SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Entwicklung und Struktur der Eisenbahnen in Deutschland

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden die Deutsche Bundesbahn in West- sowie die Deutsche Reichsbahn in Ost-Deutschland, jeweils als Staatsbahnen. Neben den kriegsbedingten Auswirkungen auf das Netz durch Zerstörungen, dem teilweisen Abbau auf Grund von Reparationszahlungen und der deutsch-deutschen Teilung wurde das Netz in den vergangenen Jahrzehnten schrittweise verkleinert. Ursächlich hierfür war insbesondere auch die zunehmende Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs, also des Straßenverkehrs. Bedingt durch einen zunehmend einseitigen verkehrspolitischen Fokus wurde der Schienenverkehr zunehmend finanziell vernachlässigt und verlor infolgedessen sowohl Privat- als auch Unternehmenskunden an die Konkurrenz auf der Straße. Aus wirtschaftlichen Gründen war die damalige Deutsche Bundesbahn zunehmend gezwungen, unrentable Infrastrukturen, insbesondere Nebenstrecken oder nicht ausgelastete Güterverladeeinrichtungen, zu schließen. Rund ein Drittel des Streckennetzes wurde zwischen 1955 und 2019 stillgelegt und damit das Gesamtnetz um ca. 15.000 km verkleinert. Zudem wurden ca. 80 % der Güteranschlussgleise aufgegeben. Im Ergebnis wurden die Funktionalität und die Resilienz des Gesamtnetzes dadurch in Ost- und West-Deutschland nachhaltig geschwächt.

Infolge dieser in Kürze zusammengefassten Entwicklungen galten die beiden deutschen Staatsbahnen im Jahr 1991 als stark überschuldet. Dies mündete in einer umfassenden Strukturreform, aus der im Jahr 1994 durch Zusammenführung der Deutschen Bundesbahn sowie der Deutschen Reichsbahn die Deutsche Bahn AG entstanden ist.

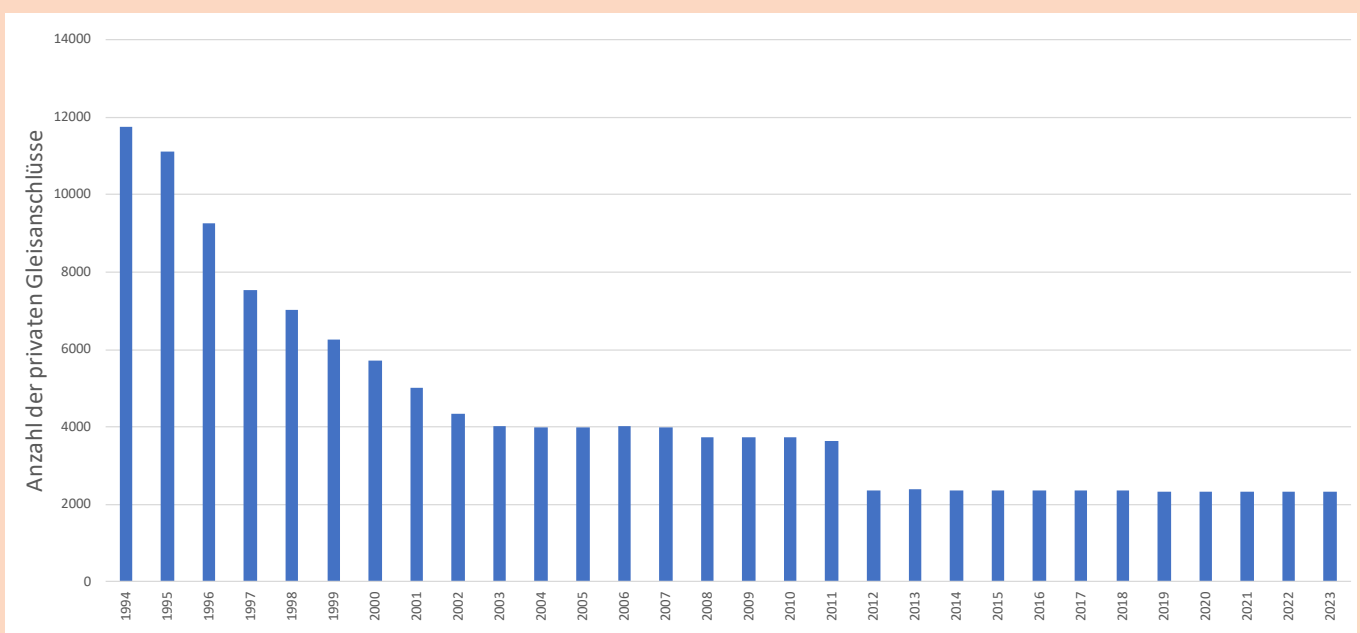


Abb. 2: Anzahl der privaten Gleisanschlüsse an das Netz der DB Netz AG zwischen 1994 und 2023, eigene Darstellung basierend auf Daten von Statista 2025

Im Nachgang der Strukturreform wurden zudem verschiedene Sanierungsprogramme durchgeführt, um das Konzerngeschäft wirtschaftlich betreiben zu können. So sollte beispielsweise die für den Schienengüterverkehr verantwortliche DB Cargo AG durch das „Marktorientierte Angebot Cargo“ (MORA C) zwischen 2002 und 2004 saniert werden. Im Kern sollte auf unwirtschaftliche Verkehre durch eine Konzentration auf die übrigen Verkehre verzichtet werden. Im Ergebnis bedeutete dies eine Fokussierung auf Großkunden in Kombination mit einer Reduzierung der Infrastruktur (insbesondere Gleisanschlüsse) in der Fläche. Betroffen waren dadurch vor allem kleinere Kunden mit einem geringen Verkehrsaufkommen (z. B. mit Einzelwagenverkehr) und solche entlang von Nebenstrecken, insbesondere im ländlichen Raum.

Ziele der Bundesregierung

Bereits in der 19. Legislaturperiode im Jahr 2020 wurde vom damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der „Schienenpakt“ unterzeichnet und der „Masterplan Schienenverkehr“ vorgestellt. Erarbeitet wurde dieser durch das Bundesverkehrsministerium und Schienenverkehrsverbände. Der Schienenpakt soll ein Bekenntnis zu einer starken Schiene sein, von der Fahrgäste, Eisenbahnunternehmen, die Industrie, Beschäftigte und Umwelt profitieren, indem der Bahnverkehr in der Bundesrepublik Deutschland leistungsstärker, zuverlässiger und klimaschonender gestaltet wird. Konkret verfolgt der Masterplan die Ziele einer Verdoppelung der Fahrgäste bis 2030 und eine Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Modal Split auf 25 %, jeweils in Bezug auf das Basisjahr 2020. Im Jahr 2022 lag der Anteil der der Schiene am Modal Split des Güterverkehrs in Deutschland bei 20 % (s. Abb. 3). Der Modal Split gibt die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen an.

Zudem soll der Masterplan Folgendes umsetzen:

- Deutschlandtakt (auch Güterverkehr kann vertaktet erfolgen und ist dann dem Personenverkehr gleichgestellt)
- Mehr Kapazität durch Strecken-, Korridor- und Knotenausbau sowie Digitalisierung
- Mehr Wettbewerb
- Mehr Lärm- und Klimaschutz

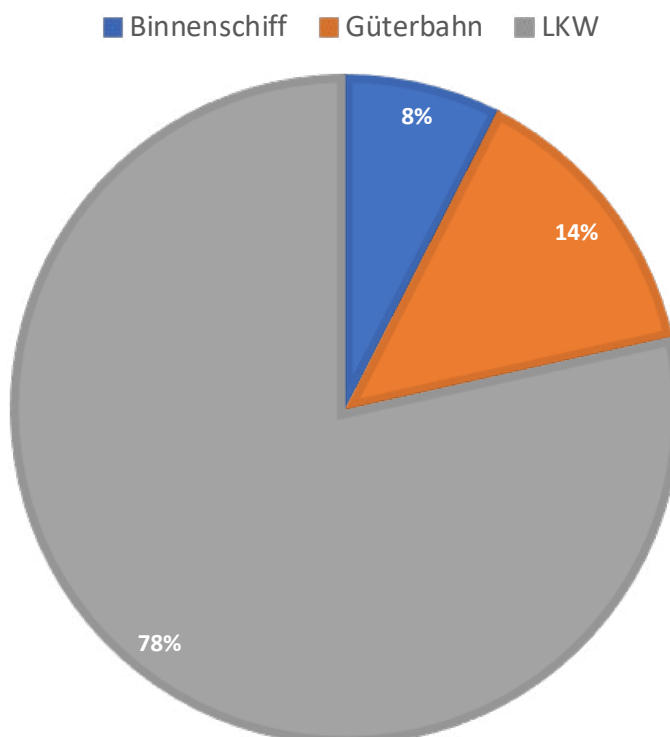


Abb. 3: Anteil der Verkehrsträger am Güterverkehr in Deutschland in 2021. Eigene Darstellung basierend auf Daten der Bundesnetzagentur 2023

- Mehr innovative Fahrzeuge und Technologien, mehr Forschung
- Mehr hochmotivierte und qualifizierte Fachkräfte durch gute Arbeitsbedingungen
- Mehr Güter auf der Schiene

Als Teil des Masterplans Schienenverkehr hat die Bundesregierung zudem einen Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt. Dieser Masterplan ist ein 10-Punkte-Strategiepapier, welches ein Leitbild für die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Deutschland entwirft und verschiedene Handlungsempfehlungen für die Politik und Bahnbranche formuliert. Mit diesem Masterplan soll der Schienengüterverkehr zum Kern einer nachhaltigen Mobilitäts- und Transportstrategie ausgebaut und der Marktanteil der Schiene gesteigert werden. Zentral ist der Ausbau der Infrastruktur, die Mobilisierung von Innovationspotentialen und eine Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Dafür werden verschiedene Maßnahmen formuliert:

- 740-Meter-Netz (EU-Standard) im potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans
- Sonderprogramm zur Elektrifizierung des Schienennetzes
- Etablierung digitaler Services für Kunden des Schienengüterverkehrs
- Automatisierung des Eisenbahnbetriebs
- Sonderinvestitionsprogramm zur Förderung zur Unterstützung der verpflichtenden ETCS-Steuerung (ETCS = European Train Control System (deutsch: Europäisches Zugbeeinflussungssystem))
- Förderung des Kombinierten Verkehrs
- Planungsbeschleunigung

Marktuntersuchung der Eisenbahnen

Die Bundesnetzagentur hat den Auftrag, Diskriminierungspotenziale im Eisenbahnmarkt rechtzeitig zu erkennen und den Wettbewerb durch das Vorschlagen gezielter Gegenmaßnahmen zu stärken. Dazu werden regelmäßig die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt im Rahmen der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ analysiert und veröffentlicht. Hierfür werden statistische Daten erfasst und analysiert, um über die Struktur und die Entwicklung des Eisenbahnsektors zu informieren. Der Umfang der Marktüberwachung durch die Bundesnetzagentur ergibt sich dabei aus § 17 EReG.



Die Ergebnisse werden hier veröffentlicht:

[https://www.bundesnetzagentur.de/DE/
Fachthemen/Eisenbahnen/
Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen](https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen)

WESENTLICHE REGELUNGEN ZUM SCHIENENVERKEHR IM REGIONALPLAN-ENTWURF MITTELHESSEN

Der Verkehrssektor ist zunehmend mit Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrswende konfrontiert, die sich an den Anforderungen des Umwelt- und Klima-, sowie des Ressourcenschutzes orientieren muss. Mobilität ist gleichzeitig ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft, die Basis allen Wirtschaftens und sozialer Teilhabe. Insofern ist Mobilität aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Sicht nachhaltig zu gestalten. Dies gilt neben dem Personenverkehr ebenso und insbesondere für den Güterverkehr.

Im Einklang mit den erläuterten Zielen der Bundesregierung zu Steigerung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Modal Split legt das Regierungspräsidium Gießen sowohl bei der Neuaufstellung des Regionalplans Mittelhessen als auch mit der Funktion des Regionalen Schienencoaches und der darauf aufbauenden Veranstaltungsreihe *Netzwerktreffen Schienengüterverkehr Mittelhessen* einen deutlichen Fokus auf die Schiene und den Schienengüterverkehr. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund von Bedeutung, dass von den ehemals 95 aktiven Güterverladestellen, die es 1984 noch in Mittelhessen gab, heute (2020) lediglich noch 15 aktiv genutzt werden. Der fehlende Zugang zur Schiene stellt deshalb - neben infrastrukturellen Engpässen im Gesamtnetz - das größte Nadelöhr zum Gelingen einer erfolgreichen Güterverkehrsverlagerung in der Region Mittelhessen dar. Einige in diesem Zusammenhang relevante Festlegungen, die nun in den Neuentwurf des Regionalplans aufgenommen wurden und entsprechend in dieser Form im gültigen Regionalplan 2010 bisher nicht enthalten waren, sollen hier kurz aufgegriffen und dargestellt werden:

Zum einen ist dies die Konkretisierung des eng begrenzten Bereiches entlang von Fernverkehrs- bzw. Regional- und Nahverkehrstrecken Bestand und dem freizuhaltenden Korridor von 10 m bzw. 15 m ab Gleismitte bei ein- und zweigleisigen Strecken, um - im Sinne einer regionalplanerischen Flächenvorsorge - die Möglichkeit zur Anlage von zusätzlichen Gleisen bzw. die Anlage und/oder Verlängerung von Begegnungsabschnitten zu sichern. Dadurch sollen auch zukünftig zur Stärkung des Schienenverkehrs notwendige Kapazitätserweiterungen bzw. Infrastrukturanpassungen ermöglicht werden.

Gänzlich neu ist das Kapitel 7.1.3 *Güterverkehr*. Erstmals werden hier in der Zielformulierung 7.1.3-1 (Z) (K) *Güterverladepunkte* Bestand bzw. Planung regionalplanerisch gesichert. Dieser Festlegung vorausgegangen war eine Analyse zu Potenzialen für den Ausbau des Schienengüterverkehrs (Güterverladepunkte) entlang der in Mittelhessen vorhandenen Schienenstrecken bzw. der regionalplanerisch zu sichernden Trassen. Bestand heißt hierbei nicht zwangsläufig, dass diese aktiv genutzt werden, sondern dass hier Trassen, Flächen und ggf. noch Infrastrukturen insoweit vorhanden sind, dass eine Reaktivierung sich nicht als unrealistisch darstellt.

Güterverladepunkte werden grundsätzlich als regionalbedeutsame Zugangspunkte zum Schienennetz sowie als Verknüpfungsstelle zwischen Schiene und Straße gesehen. Sie können dabei Funktionen und Nutzungen wahrnehmen, die dem Lagern, Verteilen und Bündeln von Transportgütern in der Region sowie eventuell auch der Teilfertigstellung bzw. Zwischen- und Endmontage von Waren und deren Kommissionierung dienen. Die Ausgestaltung und Funktion der Güterverladepunkte kann bedarfsorientiert in unterschiedlicher Art und Weise, z. B. als Industriestammgleis, Unternehmensverladepunkt, Railport, Containerterminal oder Terminal im Kombinierten Verkehr, erfolgen.

Darüber hinaus werden sogenannte Planungshinweise zur Prüfung der Realisierung möglicher weiterer Schienengüterverladepunkte im Zusammenhang mit ausgewiesenen und/oder geplanten Industrie- und Ge-

werbegebieten aufgenommen, die sich in direkter oder räumlicher Nähe zu vorhandenen, zur Reaktivierung vorgesehenen oder zu sichernden Schienentrassen befinden. In Ergänzung dazu wird in Plansatz 7.1.3-2 der Grundsatz formuliert, dass baulich vorgeprägte Flächen an oder in wirtschaftlich erreichbarer Nähe zu Bahnstrecken sowie Bahninfrastruktureinrichtungen auf ihre Eignung für verkehrliche Zwecke, z. B. als Verknüpfungstelle Schiene/Straße oder zur Ansiedelung transportintensiven Gewerbes bzw. anderer schienennaher Einrichtungen geprüft werden sollen.



In Mittelhessen analysiertes Potenzial zum Schienengüterverkehr:

https://rp-giessen.hessen.de/sites/rp-giessen.hessen.de/files/2022-04/201222_rp_giessen_potentialanalyse_sgv_mittelhessen_final.pdf

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Aufgrund verschiedener struktureller und politischer Rahmenbedingungen ist Schienenverkehr nur schwer eigenwirtschaftlich zu erbringen. Gründe hierfür sind u. a. die erschwerte Bündelung von vielen Quell- und Zielorten mit teilweise geringem Volumen und damit in Verbindung stehende Umlade- und Rangierprozesse im Schienengüterverkehr. Nicht zuletzt leidet darunter oftmals auch die Transportgeschwindigkeit auf der Gesamtstrecke. Hinzu kommt, dass der Schienengüterverkehr als Ganzes eigenwirtschaftlich betrieben werden soll und nicht von gesetzlich zuständigen Aufgabenträgern bestellt und mit öffentlichen Mitteln gefördert werden kann, wie es im Schienenpersonennahverkehr der Fall ist.

Die geschilderten Prozesse, die insbesondere im Einzelwagenverkehr notwendig sind, sind allerdings ein Kostentreiber. Deshalb konzentrieren sich Wettbewerbsbahnen, also private EVU, zu großen Teilen auf den Ganzzugverkehr, also bis zu 740 m lange Güterzüge, die als Einheit von A nach B fahren. Es sind zwar auch private EVU im Bereich des Einzelwagenverkehrs aktiv; ein Großteil des dortigen Marktanteils wird jedoch von der DB Cargo AG erbracht. Dies hängt auch damit zusammen, dass der DB-Konzern über die dafür notwendigen Infrastrukturen, insbesondere Rangiergleise und -anlagen, verfügt.

Allerdings schlagen viele schienenaffine Unternehmen an ihrem Quell- oder Zielort vielfach nicht die für einen Ganzzug notwendigen Gütermengen um. Deshalb werden entsprechende Güteraufkommen auf die Straße ausgelagert, sodass immer mehr Gleisanschlüsse ungenutzt sind und mit der Zeit stillgelegt oder gar freigestellt werden. Ebenso ist hier auf das bereits erwähnte Sanierungsprogramm MORA C der DB Cargo zu verweisen, welches die Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr und damit die Schwelle zur Nutzung insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen nochmal deutlich erhöht.

In Reaktion darauf wurden auf Bundes- und Länderebene verschiedene Förderprogramme aufgelegt, von denen die zentralen hier in aller Kürze und mit jeweils verlinkten weiteren Informationen dargestellt werden sollen.

Land Hessen

Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen (Rili SGV)

Die seit 2015 bestehende Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen ist bereits das zweite Förderprogramm in diesem Bereich und eine Folge der oben geschilderten Ausgangssituation. Fördergegenstand sind der Erhalt von bestehendem Schienengüterverkehr ebenso wie die Reaktivierung bzw. die Erweiterung und Neueinrichtung von Schienengüterverkehr.

Mit dieser Richtlinie verfolgt das Land Hessen verschiedene Förderziele, insbesondere:

- Erhalt/Schaffung von Arbeitsplätzen, die auf SGV angewiesen sind,
- Ermöglichung eigenwirtschaftlicher Bahntransporte in Unternehmen, die den SGV in ihrer Logistik nutzen oder nutzen wollen,
- Entlastung des Straßenverkehrs, insb. in sensiblen Bereichen, z. B. Ortsdurchfahrten, durch Verlagerung von GV auf die Schiene,
- Mobilitätssicherung im straßengebundenen Personenverkehr und Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Emissionsminderung (Lärm, Abgase) zur Entlastung von Anwohnern und Umwelt, Klimaschutz.

Gefördert werden in diesem Zusammenhang einerseits Infrastrukturmaßnahmen wie Industriestammgleise, Gleisanschlüsse und Güterbahnstrecken, aber auch Weichen zu Gleisanschlüssen. Ebenso können Güterverladestellen und Verladeeinrichtungen, einschließlich des straßenseitigen Anschlusses, sowie Maßnahmen im Kombinierten Verkehr, einschließlich der horizontalen Verladetechnik, gefördert werden. Eine Besonderheit der hessischen Rili SGV ist die Möglichkeit, Machbarkeitsuntersuchungen zur Reaktivierung oder Sicherung des Schienengüterverkehrs fördern zu lassen. Dabei ist zu differenzieren zwischen Untersuchungen hinsichtlich der Verlagerungspotenziale des Unternehmens (*Kann mein Unternehmen die Bahn nutzen? Wirtschaftliche Vorteile? Anforderungen?*) und Machbarkeitsuntersuchungen zu Verlagerungsmöglichkeiten bisher mit dem LKW bedienter Relationen (*Was kostet meinem Unternehmen eine Reaktivierung? Investitions- und Instandhaltungskosten? Gebührenrechtliche Problempunkte (Bahnübergänge, Verträge, Baurecht)? Bahnbetriebsempfehlungen?*).

Antragsberechtigt für die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen sind nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen), verladende Unternehmen sowie kommunale Gebietskörperschaften. Bei den erwähnten Untersuchungen sind dagegen ausschließlich Unternehmen antragsberechtigt, die Güter verladen oder empfangen.

Im Falle eines Zuschlags erfolgt die Förderung als Anteilsfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses. Sie hängt vom Umfang des erwarteten Schienengüterverkehrsvolumens oder des zu erwartenden Verlagerungseffektes ab. Grundsätzlich beträgt der Fördersatz 50 % bei Unternehmen bzw. zwischen 40 % und 60 % bei Kommunen, in Abhängigkeit der jeweiligen Finanzkraft.

Allerdings ist ein Förderzuschlag an Förderbedingungen und -voraussetzungen gebunden:

- Diskriminierungsfreie Nutzung durch Eisenbahnen und Verlader,
- Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit,
- Beachtung der einschlägigen Regeln der Technik,
- Betriebs- und Finanzierungs-konzept: Wirtschaftlichkeit, Förderbedarf für Schienengüterverkehr, Perspektiven für Eigenwirtschaftlichkeit,

- Verträge mit EIU und EVU über die Neuaufnahme, Erweiterung oder Fortführung des SGV während der Zweckbindungsdauer,
- Verfügungsberechtigung über Anlagen (Eigentum oder Pacht),
- soziale und ökologische Verträglichkeit des Vorhabens,
- erwartete Tonnage oder Wagenanzahl für Verkehrsrelationen und
- Nutzen im Hinblick auf die Förderziele (z. B. Vermeidung von LKW-Verkehr, Erhalt/Schaffung von Arbeitsplätzen)

Zu beachten ist, dass die Rili SGV des Landes Hessen nachrangig zur Bundesförderung ist. Das heißt konkret: Maßnahmen oder Teilmaßnahmen werden nur insoweit gefördert, wie keine Bundesförderung gewährt wurde. Eine Landesförderung des Eigenanteils zusätzlich zur Bundesförderung ist dementsprechend nicht möglich.



Weiterführende Informationen zu der Förderrichtlinie finden Sie hier:

<https://mobil.hessen.de/foerderangebote/ihr-weg-zur-foerderung/schienengueterverkehr>

Oder Sie können sich über das folgende Funktionspostfach an die zuständige Stelle bei Hessen Mobil als Bewilligungsbehörde wenden:

foederung.schiene@mobil.hessen.de

Bund

Auf Bundesebene gibt es verschiedene Fördermöglichkeiten im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr. Im Fokus dieses Leitfadens soll deshalb eine Übersicht zu den zentralen Förderprogrammen im Kontext einer angestrebten erstmaligen Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene und der dazu notwendigen Infrastrukturen liegen. Ansprechpartner für alle Förderprogramme des Bundes im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr ist das Eisenbahnbundesamt (<https://www.eba.bund.de>).

Anschlussförderung des Bundes - Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs

In ähnlicher Weise wie das Land Hessen gewährt auch der Bund finanzielle Zuwendungen für den Schienengüterverkehr. Gegenstand der Förderung sind hier Investitionen in den Neubau, den Ausbau, die Reaktivierung und den Ersatz von Gleisanschlüssen einschließlich der Anschlussweiche, aber auch multifunktionale Anlagen für den Umschlag zwischen Schienen und Straße sowie Zuführungs- und Industriestammgleise zu Gleisanschlüssen. Im Unterschied zum Land Hessen fördert der Bund keine Untersuchungen zur Reaktivierung oder dauerhaften Sicherung von Gleisanschlüssen für den Schienengüterverkehr.

Die Fördersätze betragen bis zu 50 % bei den Investitionskosten für Maßnahmen an Gleisanschlüssen und Zuführungs- bzw. Industriestammgleisen und bis zu 80 % für Maßnahmen im Zusammenhang mit multifunktionalen Anlagen für den Umschlag zwischen Schiene und Straße. Darüber hinaus fördert der Bund auch Planungskosten mit pauschal 10 % bzw. bei Einzelnachweis bis zu 17,5 % der zuwendungsfähigen Investitionen auf Ist-Kosten-Basis.



Weiterführende Auskünfte zu dieser Förderrichtlinie sind hier abrufbar:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Gleisanschluesse/gleisanschluesse_inhalt.html

Antragsberechtigt sind ausschließlich Unternehmen in Privatrechtsform, beispielsweise nichtbundeseigene Eisenbahnen oder verladende Unternehmen. Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind hingegen von einer Förderung ausgeschlossen. Weitere Zuwendungsvoraussetzungen sind, dass die Finanzierung allein durch Eigenmittel nicht zur Wirtschaftlichkeit der Anlage führt (der Förderbetrag muss allerdings mindestens 15.000 € betragen), dass mit dem Vorhaben vor Erlass des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wurde und dass ein Nachweis über die über den Anschluss abgewickelten Transporte (Verkehrsmenge/Verkehrsleistung) erbracht wird. Leichte Güter werden dabei gesondert berücksichtigt.

Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Neben der Anschlussförderrichtlinie gewährt der Bund ebenfalls auf Antrag Zuwendungen für Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs.

Im Rahmen dieser Richtlinie werden Investitionen in den Neu- und Ausbau bzw. den Ersatz von Umschlaganlagen gefördert, sofern die Schiene und/oder das Binnenschiff beteiligt sind.

Antragsberechtigt sind hier, in gleicher Weise wie bei der Anschlussförderung des Bundes, Unternehmen in Privatrechtsform. Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind hier ebenfalls ausgeschlossen.

Der Förderumfang umfasst bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie eine Planungskostenpauschale von 15 % der Baukosten. Bei KV-Umschlaganlagen, die als Neubau einer Förderquote von mehr als 50 % der zuwendungsfähigen Kosten erhalten, ist der Betrieb auszuschreiben. In diesem Fall erhöht sich auch die Planungskostenpauschale auf 20 %.



Weiterführende Auskünfte zu dieser Förderrichtlinie sind hier abrufbar:

[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/
Kombinierter_Verkehr/kombinierter_verkehr_inhalt.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Kombinierter_Verkehr/kombinierter_verkehr_inhalt.html)

GEWERBEGEBIETSENTWICKLUNGEN MIT GLEISANSCHLUSS

Kommunale Möglichkeiten

Kommunen spielen bei der Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs für Gewerbegebietsentwicklungen eine zentrale Rolle, denn durch kommunale Bauleitplanungen können Flächen überhaupt erst entwickelt werden.

Grundsätzlich ist die Fachplanung für die Planung von bedeutsamen Infrastrukturen zuständig. Allerdings ermöglicht das Baugesetzbuch auch Kommunen die Option, beispielsweise einen Gleisanschluss bei Ge-

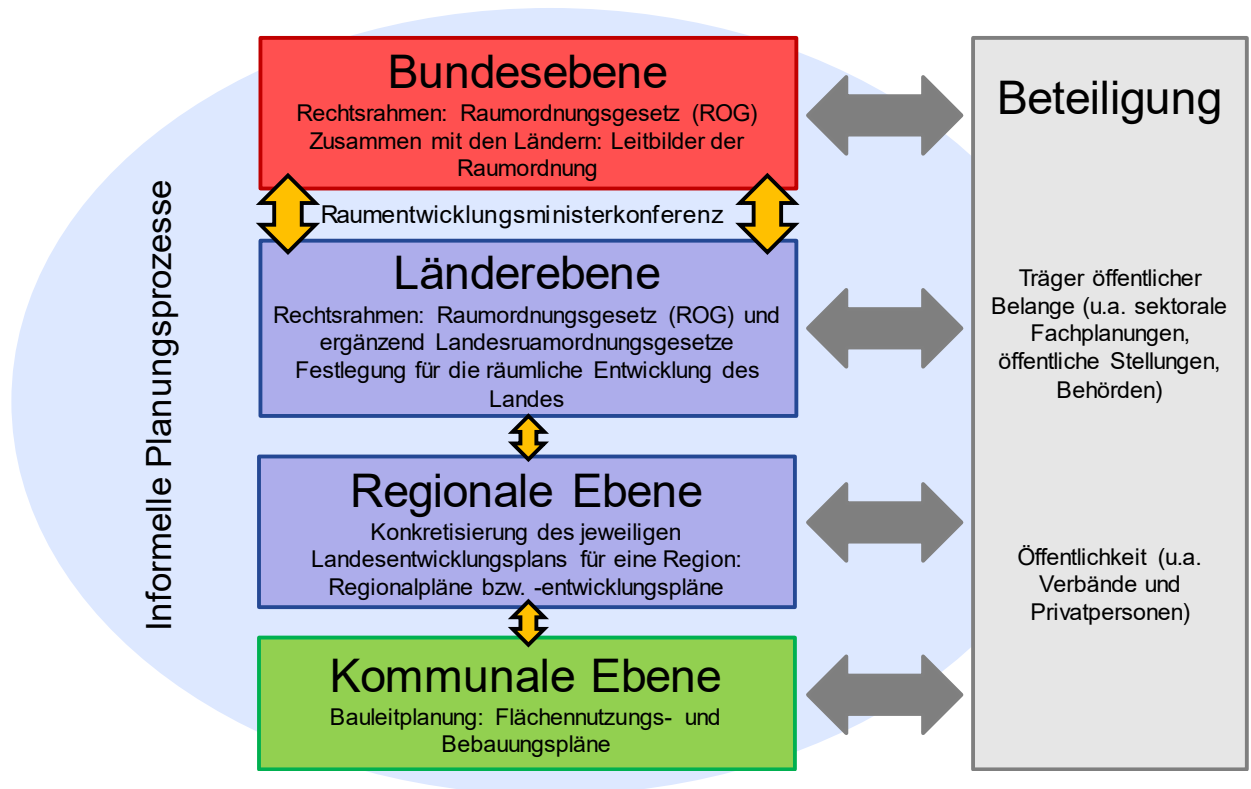


Abb. 4: Übersicht zur Raumordnung in Deutschland. Eigene Darstellung basierend auf Weinstock (2022)

werbegebietsentwicklungen zu berücksichtigen. Hierzu soll zunächst ein kurzer Exkurs zur Raumordnung in Deutschland und insbesondere deren Abgrenzung zur Fachplanung erfolgen:

Die Raumordnung in Deutschland ist durch das Gegenstromprinzip geprägt. Auf den verschiedenen Ebenen werden Rahmenbedingungen gesetzt, die für die nachfolgenden Ebenen bindend sind oder lediglich konkretisiert werden können (Top-Down). Gleichzeitig findet zwischen den jeweiligen Ebenen auch ein informeller Austausch- und Planungsprozess statt, um Hürden und Schwierigkeiten zu erkennen und abzumildern und so für Nachvollziehbarkeit und Transparenz zu sorgen.

Gleichzeitig werden auf jeder Ebene in die Planungsprozesse die sogenannten Träger öffentlicher Belange einbezogen, beispielsweise öffentliche Stellen, Fachplanungen oder Behörden im Falle sowie auf der regionalen und kommunalen Ebene auch die Öffentlichkeit, also z. B. Privatpersonen (s. Abbildung 3).

So liegt die Funktion des Regionalplans beispielsweise in der zusammenfassenden, überörtlichen und fachübergreifenden Landesplanung für eine Planungsregion, wie z. B. Mittelhessen. Dies umfasst u. a.:

- Koordinierung von raumbedeutsamen Vorhaben
- Entwicklung eines fachübergreifenden, abgestimmten Ordnungs- und Entwicklungskonzeptes für die Region
- Planerischer und planungsrechtlicher Rahmen für raumbedeutsame Vorhaben und Investitionen
- schlägt richtungsweisende Initiativen zur Umsetzung für die Entwicklung der Region vor
- Vorsorge für einzelne Raumfunktionen und -nutzungen

Die Fachplanung hingegen übernimmt die Raumgestaltung nur in einem engen fachlichen und sektoralen Kontext, z. B. bei Planfeststellungen von Schienenwegen oder anderen Verkehrsinfrastrukturen. Dabei setzen

sich Festlegungen der Fachplanung auch gegenüber der gesetzlich verankerten kommunalen Planungshoheit durch, sofern diese hiermit unvereinbare Regelungen trifft. Somit ist eine Verhinderung von fachplanerischen Vorhaben durch die Bauleitplanung nicht möglich, um zu vermeiden, dass notwendige Vorhaben durch Kommunen verhindert werden können. Dieser Vorrang gilt dabei für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung, also wenn ein gemeindeübergreifender Koordinierungsbedarf oder übergemeindliche Auswirkungen zu erwarten sind, auch wenn es sich dabei um gemeinnützige oder private Vorhaben handelt.

Für Kommunen gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Schiene in Gewerbegebietsplanungen zu integrieren:

a) Beispielsweise könnte eine Gemeinde im Rahmen einer Flächenrevitalisierung, die bereits über Bahnanlagen verfügt, diese kaufen und selbst den Bahnverkehr als Eisenbahninfrastrukturunternehmen übernehmen. Hierzu ist allerdings Fachpersonal einzustellen und eine umfangreiche Kosten-Abwägung, auch vor dem Hintergrund der Finanzierung und Instandhaltung zu treffen, beispielsweise ein Nutzungsentgelt.

b) § 9 Absatz 1 Nr. 11 des Baugesetzbuches eröffnet Gemeinden Möglichkeiten, im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung eine eigenständige gemeindliche Verkehrspolitik zu betreiben (Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch 15. Auflage 2022, Rn. 57). So können Kommunen im Rahmen ihrer Bauleitplanung Flächen für den überörtlichen Verkehr darstellen, was auch die Schiene umfasst. Wie bereits erläutert, ist die Planung des überörtlichen Verkehrs als Fachplanung zwar den Kommunen weitestgehend entzogen, allerdings kann eine Kommune aus Fachplanungen entsprechende Darstellungen übernehmen und damit anerkennen oder bestätigend überplanen, z. B. durch die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen in Flächennutzungs- oder Bauleitplänen. Die kommunale Bauleitplanung darf jedoch keine den Planfeststellungsbeschluss ergänzenden oder konkretisierenden Regelungen enthalten. Es kann sinnvoll sein, solche Flächen vorsorglich festzusetzen, um sie für die geplante Nutzung freizuhalten und zugleich ihre städtebauliche Einbindung in die bauliche Nutzung eines bestimmten Gebietes sicherzustellen. Auch eine andere als die durch eine Planfeststellung bereits bestimmte Trasse ist zulässig, solange die Realisierung des Projektes noch unklar ist und die Alternative für die Gemeinde als attraktiverer Verlauf offengehalten werden soll.

Eine Checkliste von einigen zentralen Fragen, die zur Berücksichtigung der Schiene auf kommunaler Seite erörtert werden sollten, finden Sie unter folgendem Link auf der Homepage des Regierungspräsidium Gießen: <https://rp-giessen.hessen.de/regionaler-schiencoach>. Dort finden Sie auch Kontaktdaten für Rückfragen und weitergehende Informationen.

Unternehmerische Möglichkeiten

Neben den kommunalen Möglichkeiten zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs spielen Unternehmen eine wichtige Rolle, schließlich sind des deren Quell- und Zielverkehre, die aus unterschiedlichen Gründen auf die Schiene verlagert werden sollen.

Da in vielen Fällen, auch in Mittelhessen, oftmals die dafür notwendige (Schiene-)Infrastruktur nicht (mehr) vorhanden ist, ist die Reaktivierung oder der Neubau dieser unumgänglich. Auch hier stellt sich die Frage der Flächenverfügbarkeit und darauf aufbauend die infrastrukturelle Ausgestaltung zu der Verladestelle. Oftmals bietet sich die Errichtung einer für Dritte zugängliche Ladestelle an, da dadurch die Auslastung steigt und damit ein wirtschaftlicher Betrieb in viele Fällen eher gewährleistet werden kann. In solchen Fällen kann die Kooperation von mehreren Unternehmen und/oder Kommunen zielführend sein, da auch die vorgelagerten Kosten, beispielsweise für eine Machbarkeitsuntersuchung, die Planung, etc. auf mehrere Schultern verteilt werden können. Gleichwohl sind auch für Unternehmen neben der Flächenverfügbarkeit auch Aspekte wie

Fördermöglichkeiten, rechtliche Voraussetzungen und notwendige Genehmigungen, zuständige und zu beteiligende Stellen zu erörtern, um den Planungs- und Umsetzungsprozess so kurz wie möglich zu gestalten.

Die Möglichkeiten und Varianten stellen sich auf unternehmerischer Seite allerdings vielfältiger dar, nicht zuletzt auch wegen der individuellen Anforderungen. Auch hier wurde deshalb eine Checkliste mit einigen zentralen Fragen erstellt, die zur Berücksichtigung der Schiene auf unternehmerischer Seite - neben weiteren vom konkreten Vorhaben abhängigen Fragen - erörtert werden sollten. Sie ist unter folgendem Link auf der Homepage des Regierungspräsidium Gießen zu finden: <https://rp-giessen.hessen.de/regionaler-schiencoach>. Dort finden Sie auch Kontaktdaten für Rückfragen und weitergehende Informationen.



Weitere Informationen auf der Website des
Regierungspräsidium Gießen:
[https://rp-giessen.hessen.de/
regionaler-schiencoach](https://rp-giessen.hessen.de/regionaler-schiencoach)

Kontakt

Regierungspräsidium Gießen
Dez. 31 Regionalplanung, Bauleitplanung
- Regionaler Schienencoach Mittelhessen -
Jonas Goebel

E-Mail: jonas.goebel@rpgi.hessen.de
Telefon: 0641 303 2420

Impressum

Herausgeber

Regierungspräsidium Gießen
Landgraf-Philipp-Platz 1-7
35390 Gießen
Tel. Zentrale: 0641 303 - 0
Bürgertelefon: 0641 303 - 2007
Fax: 0641 303 - 2197
E-Mail: poststelle@rpgi.hessen.de

Redaktion

Jonas Goebel
Regierungspräsidium Gießen

Layout und Gestaltung

Regierungspräsidium Gießen
Grafik Titel: © adobe.stock.com - Fiedels

Druck

Regierungspräsidium Gießen

1. Auflage. Stand: Januar 2025

Interesse an einer
Karriere im RP?
Alle Infos gibt es hier:



rp-giessen.
hessen.de

