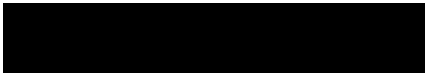



**Überarbeitung der Gleisanschlussförderrichtlinie
Unsere Anmerkungen zum Richtlinienentwurf vom 17. Juni 2026**

26. Juni 2026



wir bedanken uns für den Austausch am 18. Juni 2026, an dem meine Mitarbeiter  teilgenommen haben. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen unsere Anmerkungen zum aktuellen Richtlinienentwurf zu übermitteln.



Wir sehen in der Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes einen wichtigen Hebel zur Aufrechterhaltung und Schaffung von Zugangsstellen zur Schiene. Ohne attraktive und kundennahe Zugangsstellen kann eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene nicht gelingen.

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptstadtbüro
Leipziger Platz 8
10117 Berlin
T +49 30 399932-0
E hauptstadtbuero@vdv.de
www.vdv.de

Wir begrüßen, dass zahlreiche Maßnahmenvorschläge der Gleisanschluss-Charta berücksichtigt wurden. Der Charta haben sich mittlerweile branchenübergreifend 67 Verbände angeschlossen, deren Mitglieder Zugangsstellen zur Schiene betreiben.

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

Neben den klassischen Gleisanschlüssen von Industrie- und Handelsunternehmen sehen wir große Potentiale im multimodalen Verkehr über Güterterminals / Railports mit einem Umschlagsangebot sowie Ladestellen für einen selbstorganisierten Umschlag. Wir sind davon überzeugt, dass die beabsichtigten Regelungen für multifunktionale Anlagen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene leisten werden.

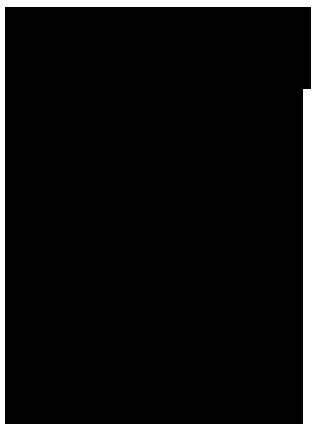
EU-Transparenzregister
50254292140-86

USt.-IdNr. DE 814379852

Auch die verbesserten Förderbedingungen für Industriestamm- und Zuführungsgleise finden unsere Zustimmung. In vielen Fällen reicht die vorgelagerte Infrastruktur zu den Zugangsstellen nicht aus und wirken wir Flaschenhälse, die den Verkehrsfluss behindern.

Ebenfalls positiv bewerten wir, dass Förderanträge künftig auch elektronisch gestellt werden können. Dies erleichtert den administrativen Aufwand für alle Beteiligten.

Bezüglich der ein oder anderen Regelung in der Richtlinie haben wir allerdings noch Fragen, Kommentare und Vorschläge.



Ziffer 3.2

Wir regen an, dass auch die multimodale Umschlagsmöglichkeit „Schiene-Schiff“ im Text erwähnt wird.

Beim letzten Satz stellen wir uns die Frage, was unter „weit überwiegend“ zu verstehen ist. Wir regen an, dass multifunktionale Anlagen, die sowohl konventionelle Güter/nicht genormte Ladeeinheiten sowie einen hohen Anteil genormter Ladeeinheiten umschlagen, entweder nach der Gleisanschlussförderung oder der KV-Förderung gefördert werden können. Unsere Sorge ist, dass eine Lücke entstehen könnte zwischen Gleisanschlussförderung und KV-Förderung z.B., wenn der Anteil des Umschlages genormter Ladeeinheiten für die Gleisanschlussförderung zu hoch und für die KV-Förderung zu niedrig ist.

Ziffer 3.3

Bei der Einordnung von Zuführungs- und Industriestammgleisen gibt es häufig keine einheitliche Meinung, ob diese öffentliche oder nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen sind. Wir regen deshalb an, das Wort „nichtöffentliche“ zu streichen, um Missverständnisse zu vermeiden. Auch zweifelsfrei öffentliche Zuführungsgleise dienen der Anbindung von Zugangsstellen an das Eisenbahnnetz.

Beim letzten Satz stellen wir uns die Frage, warum hier die EBO und ESBO benannt werden. Geht es hier um eine Abgrenzung zum SGFFG?

Ziffer 3.5

Umfasst der Ausbau auch Modernisierungsmaßnahmen, z.B. durch technische Systeme mit kapazitätssteigernder Wirkung?

Ziffer 4.1

Die Gleisanschluss-Charta schlägt vor, dass auch kommunale Infrastrukturen im Eigenbetrieb förderfähig werden. Öffentlich-rechtliche Körperschaften sollten als Förderberechtigte aufgenommen werden.

Wir stellen uns die Frage, warum wirtschaftliche Vereine von einer Förderung ausgenommen werden sollen. Häufig sind es Vereine, die in ihrer Region mit großer ehrenamtlicher Unterstützung aufgegebene Eisenbahninfrastrukturen reaktivieren.

Ziffer 5.1

Neu aufgenommen wurde der letzte Satz. Dieser sieht vor, dass von einer wesentlichen Verbesserung regelmäßig dann auszugehen ist, wenn durch die Förderung eine Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses um mindestens 80 % eintritt. Der Wert von 80% erscheint uns sehr hoch und wir können keine Bezugsgröße erkennen. Wir befürchten, dass diese Regelung eine Hürde für Gleisanschlussprojekte darstellt und einen administrativen Mehraufwand insbesondere bei der Nachweisführung erzeugt.

Ziffer 5.2

Die Gleisanschluss-Charta schlägt vor, die Unbedenklichkeit zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn förderfreundlicher zu gestalten. In den Ausführungsbestimmungen Ziffer A 5 zum SGFFG finden sich hierzu Regelungen mit Bezug zu Rahmenverträgen mit Lieferanten. Wir empfehlen diese Bestimmungen auch bei der Gleisanschlussförderung anzuwenden.

Ziffer 6.3

Wir empfehlen das Wort „Erweiterung“ durch „Ausbau“ zu ersetzen.

Ziffer 6.5

Trotz stark gestiegener Baukosten sollen die Fördersätze nicht angehoben werden. Dies wird zu niedrigeren Förderquoten bei einzelnen Projekten führen. Wir empfehlen, die Fördersätze im ausreichenden Maße anzuheben und die weitere Entwicklung der Fördersätze an den Baukostenindex zu koppeln. Der letzte Satz der Ziffer 6.5 bietet dafür die entsprechenden Voraussetzungen.

Ziffer 6.6

Ziffer 4.1 definiert die Antragsberechtigten. Wir empfehlen deshalb, den Zusatz „privater“ zu streichen.

Ziffer 6.8

Die Gleisanschluss-Charta empfiehlt, den Nachweiszeitraum von 10 auf 15 Jahre zu erhöhen. In Anbetracht der aktuellen schwierigen Lage unserer Volkswirtschaft halten wir eine solche Ausweitung für zielführend und dringend geboten.

Bei größeren Gleisanschlüssen kommt es vor, dass innerhalb des Gleisanschlusses nur ein Einzelprojekt gefördert werden soll (z. B. eine neue Verladestelle). Wir regen an, dass die Nachweispflichten auf die geförderte funktionale Einheit innerhalb des Gleisanschlusses begrenzt werden kann.

Ziffer 6.11

Diese Neuregelung begrüßen wir ausdrücklich.

Zunehmend werden Gleisanschließer damit konfrontiert, dass das EVU im laufenden Nachweiszeitraum einseitig und kurzfristig die Bedienung des Gleisanschlusses einstellt. Auch hier sehen wir im Einzelfall „äußere Umstände“, die der Fördernehmer nicht zu vertreten hat.

Ziffer 7.2

Ziffer 4.1 definiert die Antragsberechtigten. Wir empfehlen deshalb, den Zusatz „privater“ zu streichen.

Ziffer 9.2.2

Wir regen an, die Sicherungsmöglichkeiten nach Ziffer 9.2.1 und 9.2.2 gleichzustellen. Dazu könnte im ersten Satz in Ziffer 9.2.2 die Formulierung „Kann diese nicht beigebracht werden“ durch „Stattdessen kann“ ersetzt werden.

Zusammenfassend halten wir fest, dass mit der neuen Gleisanschlussförderrichtlinie zahlreiche Vorschläge der Gleisanschluss-Charta berücksichtigt werden. Vor allem bei den multifunktionalen Anlagen rechnen wir mit einer deutlichen Zunahme von Förderanträgen und regen mit Blick auf den Bundeshaushalt an, in den kommenden Jahren ausreichend Fördermittel für die Gleisanschlussförderung zur Verfügung zu stellen.

Für einen weiteren Austausch stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

