

**Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie
der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen
(Gleisanschlussförderrichtlinie)**

Nachstehend gebe ich die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen vom 17. September 2009 bekannt, die am 21. September 2009 in Kraft tritt. Die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen vom 03. August 2004 ist mit Ablauf des 31. August 2009 außer Kraft getreten.

Berlin, den 17. September 2009

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Im Auftrag

Wolfgang Hahn

...

**Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie
der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen
(Gleisanschlussförderrichtlinie)**

vom 21. September 2009

A32/3141.1/1

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage, Gegenstand der Förderung

- 1.1 Der Bund gewährt zur Steigerung des Schienengüterverkehrs nach Maßgabe dieser Richtlinie auf der Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) zu §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) Zuwendungen für die Errichtung, Reaktivierung und den Ausbau von privaten Gleisanschlüssen. Ziel ist die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von dem Verkehrsträger Straße auf den Verkehrsträger Schiene.
- 1.2 Privater Gleisanschluss im Sinne dieser Förderrichtlinie ist eine Schienenanlage, die im Eigentum eines Wirtschaftsunternehmens steht. Diese Schienenanlage muss die unmittelbare oder mittelbare Verbindung an das Netz eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens herstellen.
- 1.3 Im Rahmen dieses Förderprogramms werden Investitionen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse, deren Kapazität wegen eines Zuwachses an Transporten mit der Eisenbahn nicht mehr ausreicht, finanziell gefördert.
- 1.4 Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Nachfrage und Dringlichkeit. Die Gewährung der Zuwendung steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel. Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Heinemannstraße 6, 53175 Bonn.

...

2. Zuwendungsempfänger

- 2.1 Zuwendungen können Wirtschaftsunternehmen in privater Rechtsform erhalten, soweit es sich nicht um öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG) handelt. Anlagen für innerbetriebliche Transporte werden nicht bezuschusst. Soweit Gleisanschlussanlagen sowohl für innerbetriebliche Transporte als auch für den Zugang zum öffentlichen Netz genutzt werden, kann auf Grundlage eines Bedarfs- und Nutzungsnachweises der Anteil der jeweiligen Verkehre ermittelt und entsprechend dieser Zuordnung eine anteilige Förderung bewilligt bzw. die Förderung auf Teile der Anlage begrenzt werden.
- 2.2 Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird kein Zuschuss gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den gesetzlichen oder satzungsmäßigen Vertreter der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung 1977 abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

3. Zuwendungsvoraussetzungen

- 3.1 Eine Finanzierung allein durch privates Kapital führt nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlusses. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme, unter Berücksichtigung der Förderung, muss gesichert sein.
- 3.2 Die zu fördernde Maßnahme darf bei Antragstellung noch nicht begonnen sein. Der Abschluss von Liefer- und Leistungsverträgen (z.B.: Auftragserteilung) gilt als Vorhabenbeginn.
- 3.3 Der Neu- und Ausbau eines Gleisanschlusses sowie Maßnahmen, die zur Reaktivierung eines stillgelegten oder nicht mehr genutzten Gleisanschlusses notwendig sind, lassen eine tatsächliche, substanzielle, messbare und dauerhafte Abwicklung des Gütertransports mit der Eisenbahn erwarten, die ohne den Gleisanschluss nicht stattfinden würde. Hierzu zählen keine innerbetrieblichen Transporte.

- 3.4 Die Nutzung des Gleisanschlusses darf nicht in Wettbewerb zu bestehenden Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs treten (siehe Anlage 2 Ziffer 1).
- 3.5 Der Antragsteller hat das Güterverkehrsvolumen, das über den Gleisanschluss abgewickelt werden soll, unter Angabe des zu erwartenden Verkehrsaufkommens (Tonnen pro Jahr) und der zu erwartenden Verkehrsleistung auf Eisenbahnstrecken in Deutschland (Tonnenkilometer¹ pro Jahr) darzustellen. Die Herkunft der Verkehre im Sinne ihrer Transportart ist offen zu legen. Beim Ausbau bestehender Gleisanschlüsse muss der Antragsteller das Verkehrsaufkommen oder die Verkehrsleistung der letzten zwei Kalenderjahre angeben und eine entsprechende Bestätigung der/des Eisenbahnverkehrsunternehmen/s beifügen.
- 3.6 Zur Gewährleistung einer effizienten Förderung dürfen die eingesetzten Fördermittel nicht außer Verhältnis zum damit erzielten zusätzlichen Schienengüterverkehrsvolumen stehen. Zu diesem Zweck werden bei den Zuwendungen folgende Höchstwerte je Tonne erzieltm Schienengüterverkehrsaufkommen pro Jahr oder – alternativ - je 1.000 Tonnenkilometer erzielter Schienengüterverkehrsleistung auf dem Eisenbahnnetz in Deutschland pro Jahr festgelegt, die nicht überschritten werden dürfen:

Neubau	8 €/Tonne pro Jahr oder 32 €/1.000 Tonnenkilometer pro Jahr
Reaktivierung/Ausbau	6 €/zusätzliche Tonne pro Jahr oder 24 €/zusätzliche 1.000 Tonnenkilometer pro Jahr

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann die Höchstwerte an die tatsächliche Entwicklung anpassen. Von den Höchstwerten kann die Bewilligungsbehörde abweichen

- in besonders begründeten Einzelfällen, insbesondere bei leichten Gütern
- beim Ausbau oder der Reaktivierung eines Gleisanschlusses bis zu einer Fördersumme in Höhe von 50.000 €, wenn durch die Maßnahme ein Schienengüterverkehrsaufkommen von

¹ Tonnenkilometer= Beförderung einer Tonne Fracht über eine Entfernung von einem Kilometer

mindestens 250 beladenen Eisenbahnwaggons oder von mindestens 5.000 Tonnen pro Jahr erzielt wird.

3.7 Der Antragsteller hat zum Nachweis der Anbindung an das öffentliche Schienennetz und zum Nachweis der Bedienung des Gleisanschlusses folgende Unterlagen vorzulegen:

- einen Vertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturanschlussvertrag) mit auf mindestens 5 Jahre garantierter Netzanbindung (ggf. unter der aufschiebenden Bedingung der Förderungsbewilligung)

und

- einen Vertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Form eines Transportrahmenvertrages (ggf. unter der aufschiebenden Bedingung der Förderungsbewilligung).

3.8 Der Förderungsbetrag muss mindestens 15.000 € (Bagatellgrenze) betragen.

4. Art und Umfang der Zuwendungen

4.1 Es erfolgt eine Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung. Die Umsatzsteuer ist nicht zuwendungsfähig.

4.2 Von den zuwendungsfähigen Kosten werden bei Neu-, Ausbau und Reaktivierung eines Gleisanschlusses bis zu 50 von Hundert als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. Die Zuwendung wird bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Sofern von anderer Stelle eine weitere Förderung mit öffentlichen Mitteln erfolgt, sind diese anzurechnen.

4.3 Förderfähig sind entsprechend Anlage 1 Ausgaben für

- die zur Betriebsabwicklung erforderlichen eisenbahntechnischen Anlagen des Gleisanschlusses,
- die ausschließlich für die Be- und Entladung von Güterwaggons nutzbaren erforderlichen Anlagen und Geräte. Bei entsprechendem Nachweis können die Anlagen und Geräte auch anteilig gefördert werden, förderfähig sind hier maximal 60 von Hundert der Gesamtkosten der Anlagen und Geräte.
- Planungskosten (10 von Hundert der zuwendungsfähigen Baukosten).

4.4 Nicht förderfähig sind insbesondere Ausgaben für

- Anlagen des innerbetrieblichen Verkehrs,
- Grunderwerb, es sei denn, es liegt ein besonders zu begründender Ausnahmefall vor,
- Schienen-/Rangierfahrzeuge,
- leasingfinanzierte Anlagen und Einrichtungen.

5. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

5.1 Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, mit Hilfe des Gleisanschlusses innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren im Durchschnitt pro Jahr mindestens das neue oder das bisherige und zusätzliche Transportvolumen gemessen am Güterverkehrsaufkommen (Tonnen pro Jahr) oder an der Güterverkehrsleistung (Tonnenkilometer pro Jahr) abzuwickeln, für das der Förderbetrag bewilligt wird. Bis zum Ablauf des vierten Jahres kann auf Antrag dieser Zeitraum auf sieben Jahre verlängert werden. Das zusätzliche Transportvolumen wird auf Grundlage des Güterverkehrsaufkommens und der Güterverkehrsleistung des Vorjahres der Antragsstellung berechnet. Die Bewilligungsbehörde überwacht die Einhaltung dieser Transportverpflichtung. Hierzu sind ihr die Daten über das jährliche Schienengüterverkehrsaufkommen und über die jährliche Schienengüterverkehrsleistung bis jeweils zum 31. März des Folgejahres zu übermitteln. Die Bewilligungsbehörde erstellt nach Ablauf von fünf bzw. sieben Jahren nach Abschluss der Maßnahmen zum Neu- oder Ausbau oder zur Reaktivierung des Gleisanschlusses für den gesamten Zeitraum eine Bilanz über das mit dem Gleisanschluss erbrachte Schienengüterverkehrsvolumen. Soweit danach die durchschnittliche jährliche Transportverpflichtung nicht eingehalten worden ist, ist die Fördersumme zurückzuzahlen. Hierzu wird in Relation zur Trans-

...

portverpflichtung ein Erfüllungsgrad errechnet, der die Höhe der anteilmäßigen oder vollständigen Rückzahlung bestimmt.

- 5.2 Der Antragsteller hat eine Bankbürgschaft oder eine gleichwertige Sicherheit zur Absicherung seiner Rückzahlungsverpflichtung für den Fall der Nichterfüllung der Transportverpflichtung oder für den Fall der Aufhebung des Bewilligungsbescheides beizubringen.

6. Verfahren

- 6.1 Der Förderantrag ist bei der nach Ziffer 1.4 zuständigen Bewilligungsbehörde schriftlich zu stellen. Dem Antrag sind die in Anlage 2 aufgeführten Unterlagen beizufügen.
- 6.2 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) zu § 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen sind.
- 6.3 Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 Bundeshaushaltsordnung zur Prüfung berechtigt.
- 6.4 Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes.

7. Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Richtlinie tritt am 21. September 2009 in Kraft und am 31. August 2012 außer Kraft.

Anlage 1

Zuwendungsfähige Ausgaben		
Gewerk	Einzelmaßnahmen	Bemerkungen
Gleisanlagen		soweit zur Betriebsabwicklung und zur Be- und Entladung der Güterwaggons notwendig, einschließlich Anschlussweiche, auch soweit diese nicht im Eigentum des Gleisanschließers steht
Baufeldfreimachung		
Tiefbau	Leitungsumlegung	
	Kabeltiefbau	
Erdbau	Erdbau allgemein	
	Bodenaustausch	
	Untergrundverbesserungen	
Sonstige Anlagen	Rampen und sonstige Be- und Entladeeinrichtungen	soweit zur Be- und Entladung der Güterwaggons notwendig
Ausrüstung, ggf. im Einzelfall mit besonderer Begründung	Oberleitung	im Bereich des Gleisanschlusses und ggf. der Zuführungsstrecke
	Signaltechnik	im Bereich des Gleisanschlusses und ggf. der Zuführungsstrecke sowie zur signaltechnischen Absicherung der Anschlussweiche im Bereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens
	Energieversorgung	
	Beleuchtung	im Bereich des Gleisanschlusses

...

Begleitmaßnahmen, bei Neubau und wesentlichen Ausbaumaßnahmen	Schallschutz	soweit nach der 16. Bundes- Immissionsschutzverordnung erforderlich
	Landschaftspflege	nach Maßgabe der jeweils gelten- den Vorschrift des Bundeslandes
	Regenrückhaltebecken	

Anlage 2

Antragsunterlagen

1. Erläuterungsbericht mit
 - Darstellung der derzeitigen Situation
 - Wirtschaftlichkeitsnachweis entsprechend Ziffer 3.1
 - Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme, insbesondere Darlegung, dass die Nutzung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs keine gleichwertige Alternative zum Gleisanschluss bietet; hierzu ist, wenn der Gleisanschluss einschließlich der sonstigen Be- und Entladeeinrichtungen im Sinne von Anlage 1 vorrangig dem Umschlag von genormten Ladeeinheiten dienen soll, zu versichern, dass diese Ladeeinheiten bislang nicht über eine öffentliche Umschlaganlage des Kombinierten Verkehrs umgeschlagen worden sind oder – im Falle neuer Verkehre auf der Schiene – dass die Nutzung der nächstgelegenen öffentlichen Umschlaganlage aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich ist.
 - Darstellung des jährlichen Schienengüterverkehrsaufkommens in Tonnen oder der jährlichen Schienengüterverkehrsleistung in Tonnenkilometer entsprechend Ziffer 3.5
2. Übersichtsplan zur durchzuführenden Maßnahme
3. Lageplan im Maßstab 1: 1000
4. Sonderpläne
5. Kostenvoranschlag und Finanzierungskonzept der durchzuführenden Maßnahme
6. Bankbürgschaft

...

7. Verträge/Nachweise

- Vertrag mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Infrastrukturanschlussvertrag) mit auf mindestens 5 Jahre garantierter Netzanbindung (ggf. unter der aufschiebenden Bedingung der Förderungsbewilligung)
- Vertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen in Form eines Transportrahmenvertrages (ggf. unter der aufschiebenden Bedingung der Förderungsbewilligung)
- Nachweis, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist
- Nachweis der technischen Eignung und Wirtschaftlichkeit bei Einsatz von Sonderkonstruktionen

8. Versicherung, dass keiner der unter Ziffer 2.2 der Förderrichtlinie genannten Punkte vorliegt.