



HESSISCHER LANDTAG

07. 12. 2023

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 14.11.2023

Förderung des Ausbaus des Güterverkehrs auf der Schiene in Hessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Güterverkehr als wichtigstes Element von Logistikketten fungiert als Standbein funktionierender Volkswirtschaften. Aktuelle Prognosen gehen von einem Wachstum des Güterverkehrs in den kommenden Jahrzehnten aus. Alleine aufgrund des einsetzenden Emissionshandels im Verkehrssektor ab 2027 sind die Logistikunternehmen zunehmend unter Druck, Güterverkehr aus emissionsarme Verkehrsträger zu verlagern. Die schwarz-grüne Koalition schreibt auf Seite 154 des Koalitionsvertrags: „Wir wollen den Gütertransport auf der Schiene mit unserem Gleisanschlussprogramm weiter stärken und hierzu auch Chancen, die kombinierte Verkehre bieten, in Hessen nutzbar machen.“ (Machbarkeitsstudie Kombiniertes Verkehrs-Hub). Gegen Ende der Legislaturperiode ergeben sich Fragen hinsichtlich des Umsetzungsstands.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Wie viele Gleisanschlüsse wurden in der aktuellen Legislaturperiode in Hessen reaktiviert (siehe Koalitionsvertrag zur 20. Legislaturperiode, Seite 154)?
- Frage 2. Welche Betriebe bzw. Industriegebiete waren davon betroffen, bzw. wurden gefördert?
- Frage 10. Welche landesübergreifenden Aktionen gibt es, eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu erwirken?

Die Fragen 1, 2 und 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland und ebenso auch in Hessen wird nahezu vollumfänglich auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG (DB AG) erbracht, welches von deren Tochtergesellschaft DB Netz AG betrieben wird und sich im Besitz des Bundes befindet. Dementsprechend liegt auch die Verantwortung für Betrieb und Ausbau dieser Netzinfrastruktur beim Bund. Gleisanschlüsse z. B. aus Firmen oder Gewerbegebieten schließen in der Regel unmittelbar an dieses Netz an.

Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes für seine Schieneninfrastruktur hat dieser mit dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ ein Maßnahmenkonzept mit dem Ziel auf den Weg gebracht, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Ein Bestandteil des Maßnahmenpakets ist die Unterstützung des Schienengüterverkehrs durch eine Gleisanschlussförderung, mit der Neubau, Ausbau und Reaktivierung privater Gleisanschlüsse bezuschusst werden. Dadurch soll einer seit der Bahnreform im Jahr 1994 eingetretenen Verminderung der Zahl der Gleisanschlüsse entgegengewirkt werden. Eine dazu seit dem Jahr 2004 bestehende Förderrichtlinie des Bundes wurde evaluiert und im Jahr 2021 durch eine neue Anschlussförderrichtlinie ersetzt, wobei Fördertatbestände erweitert, die Förderquote erhöht, die Wirtschaftlichkeitsrechnung standardisiert sowie erstmalig die Möglichkeit der Kumulierung mit anderen Förderungen eingeführt wurde.

Trotz der Zuständigkeit des Bundes stellt das Land Hessen als eines der wenigen Bundesländer subsidiär zur Bundesförderung Fördermittel zur Verfügung. Seit dem 19.06.2018 ist dazu die Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen (SGV-RL Hessen) in Kraft. Für das Förderprogramm stehen jährlich etwa 250.000 € bis 300.000 € zur Verfügung.

Mit Fördermitteln des Landes wurde bzw. wird in der angefragten Legislaturperiode die Reaktivierung der Lumdatabahn zwischen Lollar und Mainzlar insbesondere zur Anbindung des Werkes der RHI Magnesita umgesetzt, die noch im Jahr 2023 in Betrieb gehen soll. Zudem wurden im Rahmen einer ergänzenden Förderung des Landes zur Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Neubau des Gleisanschlusses der Firma Pfeifer Holz Lauterbach GmbH gefördert. Die Anlagen gingen im April 2022 in Betrieb. Des Weiteren wurde mit Landesmitteln die Gleiseindeckung der Hafentramway Hanau gefördert, die Ende des Jahres 2019 in Betrieb genommen worden ist.

Darüber hinaus ermöglicht die SGV-RL Hessen – anders als die Bundesförderung – auch die Förderung von Machbarkeitsuntersuchungen für die Reaktivierung von Gleisanschlüssen. Hier wurde eine Untersuchung für den sog. „Rail- & Holzport Breidenbach“ gefördert, wofür ein Teil der in Wallau von der Oberen Lahntalbahn abzweigenden früheren Strecke in Richtung Dillenburg genutzt würde. Die Untersuchung wurde Ende des Jahres 2021 abgeschlossen.

Weitergehende Angaben zur Förderung durch die Anschlussförderrichtlinie des Bundes können nur von der Bundesregierung gemacht werden.

- Frage 3. Wo in Hessen befinden sich Gewerbegebiete, in denen keine direkte Verladung auf die Schiene möglich ist?
- Frage 4. Gibt es konkrete Pläne der Landesregierung diese Gewerbegebiete an ein Schienennetz anzuschließen?
- Frage 5. Welche Entfernungen zum möglichen nächsten Umschlageterminal (Krananlage Container vom Lkw auf die Schiene) werden hierbei als realisierbar/förderwürdig angesehen?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Thematik des Anschlusses von Gewerbegebieten an den schienengebundenen Verkehr wird sowohl im Landesentwicklungsplan als auch in den Regionalplänen eine hohe Bedeutung zugesprochen. Die dort getroffenen Festlegungen stellen Anforderungen an die Gewerbeflächenentwicklung und an die landesweit bedeutsamen Verkehrswege dar. Denn dem Land Hessen kommt als Knotenpunkt im Eisenbahnverkehr sowie der Logistik eine herausragende Rolle zu. Die Festlegungen im Landesentwicklungsplan und den Regionalplänen schaffen den Rahmen, der es ermöglicht, die Verkehrsträger ihren spezifischen Stärken entsprechend einzusetzen, Verkehrsabläufe umweltgerecht und effizient zu organisieren und Ressourcen zu schonen. Dabei legen die Raumordnungspläne großen Wert auf die Verlagerung von Pkw-, Lkw- und Luftverkehr auf umweltentlastende Verkehrsmittel, insbesondere auf die Bahn. Haltepunkte, Bahnhöfe, logistische Verknüpfungs- und Umschlagstellen sowie Güterverkehrszentren sind Kristallisations- und Ausgangspunkte für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung und werden aus diesem Grund vorausschauend gesichert. Das Land Hessen setzt sich dabei insbesondere für eine umweltschonende Logistik, eine nachhaltige Gewerbeflächenentwicklung sowie für die Sicherung und den Ausbau wichtiger infrastruktureller Trassen ein, um durch raumordnerische Festlegungen den Anschluss bestehender und zukünftiger Gewerbegebiete an das Schienennetz auch in Zukunft sicherzustellen.

Folgende wesentliche Festlegungen des Landesentwicklungsplans werden als wegweisend für die zukünftige Entwicklung von Gewerbebeständen im Bestand und in der Planung sowie für die verkehrliche Anbindung betrachtet:

- Einbindung von Vorranggebieten Industrie und Gewerbe in ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Insbesondere ist eine gute Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), vorzugsweise an den schienengebundenen Verkehr, vorzusehen (Ziel 4.2.3-3, 4. LEP-Änderung).
- Ausnutzung aller Möglichkeiten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, um die Güterverkehrsbedienungen auf bestehenden Strecken einschließlich der Gleisanschlüsse in bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten zu erhalten (Grundsatz 5.1.2-7, 3. LEP-Änderung).
- Anstreben einer Verlagerung des überregionalen Straßengüterverkehrs auf die Schiene im Kombinierten Verkehr, insbesondere in allen großräumigen Verkehrsachsen (Grundsatz 5.1.4-4, 3. LEP-Änderung).

Die Festlegungen des Landesentwicklungsplans werden auf der regionalplanerischen Ebene durch die drei Regionalpläne (Nordhessen, Mittelhessen, Südhessen) umgesetzt und konkretisiert, in denen gezielte Festlegungen zum Anschluss von Gewerbegebieten an das Schienennetz getroffen werden.

Der obersten Landesplanungsbehörde ist keine Übersicht bekannt, aus der hervorgeht, welche Gewerbegebiete einen Gleisanschluss besitzen. Die Möglichkeiten der Förderung eines Anschlusses von Gewerbegebieten an den Schienenverkehr richten sich nach den in den o. g. Förderrichtlinien des Bundes und des Landes genannten Voraussetzung, insbesondere der Verlagerungswirkung auf die Schiene und der Wirtschaftlichkeit. Vorgaben hinsichtlich maximaler Entfernungen zu einem Umschlagterminal o. ä. gibt es nicht.

Frage 6. Welche Maßnahmen erfolgten bis jetzt aus der Machbarkeitsstudie Kombiniertes Verkehrs-Hub (siehe Koalitionsvertrag zur 20. Legislaturperiode, Seite 154)?

Eine Machbarkeitsstudie „Kombiniertes Verkehrs-Hub“ wurde nicht erstellt, da die vorhandenen bi-/trimodalen Umschlaganlagen in Hessen über ausreichend freie Kapazitäten verfügen, nicht zuletzt durch geplante oder bereits laufende Ausbauten mit Bundesförderung. Daher wird für weitere Anlagen kein Bedarf gesehen, den die Unternehmen nicht selbst decken könnten. Somit wird auch keine Notwendigkeit für eine Stützung dieses Marktes durch das Land Hessen gesehen. Dies wird auch durch die Untersuchung „Güterverkehrskonzept Hessen 2035“ der Frankfurt University of Applied Sciences, der Hochschule Rhein-Main und der Hochschule Fulda (2021) gestützt, die in ihrer Untersuchung festgestellt haben, dass für eine signifikante Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene zuerst ein Ausbau der Kapazitäten auf der Schiene erforderlich ist.

Diese Feststellung beruht auf dem aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan des Bundes (2030) in dem die Engpässe auch für den Güterverkehr ausgewiesen wurden. Die Auflösung dieser Engpässe durch große Schieneninfrastrukturvorhaben, insbesondere in Hessen, wurden entsprechend mit höchster Priorität versehen. Die Landesregierung unterstützt die Planung und Umsetzung dieser Infrastrukturvorhaben des Bundes, wie z. B. die ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda, Fulda-Gerstungen, die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar und den Bahnknoten Frankfurt.

Frage 7. Verfolgt die Landesregierung Pläne, einen Hub (Umschlaganlage Straße-Schiene wie in Lehrte – Niedersachsen) in Hessen zu errichten?

Frage 8. Welcher Standort soll dabei vordringlich genutzt werden?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung verfolgt keine Pläne, eine Umschlaganlage nach dem Vorbild des „Megahub“ in Lehrte zu errichten. Der Megahub in Lehrte dient in erster Linie nicht dem Umschlag zwischen Straße und Schiene, sondern ist auf einen schnellen Umstieg von Ladeeinheiten zwischen Zügen spezialisiert. Für einen weiteren solchen Hub sieht die Landesregierung keinen Bedarf – sollte dieser bestehen, stünde mit dem Rangierbahnhof in Bebra sofort eine nutzbare Infrastruktur zur Verfügung. Selbst für diese Bestandanlage gibt es aber seit Jahren keine Nachfrage. Auch entsprechende Bemühungen früherer Landesregierungen in diesem Fall zeigten keine Erfolge.

Frage 9. Ist angestrebt, eine Anlieferung per Schiene am Flughafen Frankfurt – drittes Terminal – zu errichten?

Der Flughafen Frankfurt verfügt im Süden des Flughafengeländes über einen eigenen Gleisanschluss an die DB-Strecke Frankfurt – Mannheim. Dessen Nutzung obliegt der unternehmerischen Verantwortung der Fraport AG als Betreiberin des Flughafens und des Gleisanschlusses. Nach hiesigem Kenntnisstand werden über den Gleisanschluss u. a. auch Baumaterialien für das dritte Terminal geliefert.

Wiesbaden, 4. Dezember 2023

Tarek Al-Wazir