

Vorwort

Die Bedeutung des Schienengüterverkehrs für eine ganzheitliche und integrierte Verkehrspolitik wird bereits seit Jahrzehnten sowohl von den politischen als auch wirtschaftlichen Akteuren betont. Dessen ungeachtet verlor der Schienengüterverkehr bisher nahezu kontinuierlich Marktanteile. Systematische Maßnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs beschränkten sich auf die öffentliche Eisenbahninfrastruktur und den Kombinierten Verkehr, während der Wagenladungsverkehr nach der Bahnreform 1994 von der Verkehrspolitik und der betrieblichen Praxis der Verkehrsunternehmen als rein eigenwirtschaftlich zu betreibende Verkehrsform angesehen wurde.

Das bisherige finanzielle Engagement der Bundesregierung im Schienengüterverkehr steht im Gegensatz zu der ambitionierten Zielsetzung einer Verdopplung des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2015. Mit einem Gleisanschlussförderprogramm hat die Bundesregierung erstmalig eine Maßnahme zur Förderung des Wagenladungsverkehrs ergriffen, die einen Beitrag zur Erreichung des selbst gesteckten Ziels leisten kann. Die Gleisanschlussförderrichtlinie wurde Anfang Oktober 2004 von der Europäischen Kommission als beihilferechtlich unbedenklich eingestuft und ist zum 1.9.2004 rückwirkend in Kraft getreten. Aus diesem Anlass werden in der vorliegenden Schrift die Grundlagen des Gleisanschlussverkehrs dargestellt und die ökonomische Rechtfertigung einer Förderung überprüft. Auf Basis der systematischen Auswertung bisheriger Förderprogramme für Gleisanschlüsse wird anschließend das von der Bundesregierung beschlossene Gleisanschlussförderprogramm analysiert und bewertet.

Danken möchte ich allen Personen und Unternehmen, die mich durch die Bereitstellung von Daten sowie mit Hintergrundinformationen und Anmerkungen unterstützt haben. Für die konstruktiven Gespräche während Erstellung der Schrift danke ich vor allem Herrn Dipl.-Kfm. Alexander Henn. Besonderen Dank für die Bereitstellung umfangreichen Datenmaterials und Informationen richte ich an die Herren Jürgen Kranz, Ulrich Weinberg, Heinz Schoppmeyer, Peter Schubert sowie Frau Jutta Wintersohle von der DB Netz AG, Niederlassung West, und Herrn Alfred Berrisch von der Rurtalbahn GmbH. Alle, die an dieser Stelle nicht genannt werden können, bitte ich, dies nicht als fehlende Wertschätzung zu verstehen. Für Hinweise auf, trotz umfangreicher Überprüfung noch vorhandene, Fehler oder konstruktive Kritik bin ich jedem Leser dankbar.

Bonn, den 15.12.2004

Franz Reh



Quelle:

Franz Reh: *Gleisanschlüsse im Schienenverkehr*,
Kölner Wissenschaftsverlag, Köln, 2005.

© 2005 Kölner Wissenschaftsverlag und Franz Reh