

Federführend: Wirtschaftsförderung Stadt Augsburg
Referent: Dr. Wolfgang Hübschle, Berufsm. Stadtratsmitglied
Datum: 26.07.2023

Für diese Vorlage erfolgt keine Beratung in Sitzungen der Gremien

Anfrage von Bündnis 90/DIE GRÜNEN und CSU vom 05.04.2023: "Aufstellung einer städtischen Localbahn-Strategie"

Inhalt

Zu 1.)

Zur Ziffer 1. wird auf Basis der [INF-ANT/22/08274-1](#) folgendes mitgeteilt:

Diese Antragsziffer wird durch das Arbeitsprogramm für das Projekt „**Augsburger Mobilitätsplan**“ bereits entsprechend der nachfolgenden Ausführungen erfüllt.

Beim Augsburger Mobilitätsplan wird aktuell der Teil I (Entwicklung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie) bearbeitet, welcher die Definition von Zielen, die Durchführung einer Bestandsanalyse, die Entwicklung und modellgestützte Berechnung von Zukunftsszenarien sowie die Festlegung von Handlungsstrategien und Pilotprojekten umfasst. Der Güter- und Wirtschaftsverkehr und explizit auch die Augsburger Localbahn werden bei allen genannten Arbeitsschritten in die Untersuchung einbezogen und mitgedacht. Insbesondere erfolgt eine Bestandsaufnahme und Kategorisierung des bestehenden, überwiegend in privatem Eigentum der Augsburger Localbahn GmbH befindlichen Schienennetzes für den innerstädtischen Güterverkehr sowie eine Erfassung der Entwicklungsmöglichkeiten für mögliche Erweiterungen dieses Netzes.

Die Entwicklung konkreter Maßnahmen sind im Rahmen des Teils I des Augsburger Mobilitätsplans noch nicht Bestandteil des Arbeitsprogramms, sondern werden nach Fertigstellung der Mobilitätsstrategie entsprechend der darin identifizierten Handlungsbedarfe und Prioritätensetzungen im Rahmen von Folgeprojekten erarbeitet.

Weiterhin lassen die **Stadtwerke Augsburg als Gesellschafter der Augsburger Localbahn GmbH** (27,10 %) mitteilen:

„Bei der Augsburger Localbahn wird aktuell ein Projekt zur strategischen Neuausrichtung und Weichenstellung für die Zukunft der Localbahn durchgeführt. Die Finalisierung ist für Okt./Nov. 2023 vorgesehen.

Vor diesem Hintergrund möchten wir ihre Anfragen mit dem strategischen Konzept der Localbahn abstimmen und bitten daher bis zur Finalisierung der Strategie um Geduld.“

Zu 2.)

Die Wirtschaftsförderung Stadt Augsburg ist eng vernetzt mit den ansässigen Unternehmen vor Ort. Über den regelmäßigen direkten Dialog und über den monatlichen **Newsletter** hinaus, in dem im Übrigen über aktuelle Fördermöglichkeiten des Bundes für Gleisanschlüsse hingewiesen wurde (zuletzt im Newsletter vom Februar 2021), sorgt die Wirtschaftsförderung in **Netzwerktreffen** oder weiteren Themenveranstaltungen für die Vernetzung der unterschiedlichen Interessensinhaber. So beispielsweise wurden die Geschäftsführer der Augsburger Localbahn zum Netzwerktreffen „Augsburg-Ost“ mit Unternehmen aus dem Gewerbegebiet Lechhausen eingeladen, um dort über die Vorzüge der Logistik auf der Schiene und über Förderprogramme des Bundes zu referieren.

Auch über den **Logistik-Cluster-Schwaben** der IHK Schwaben und der IHK Ulm, in dem sich die Wirtschaftsförderung aktiv einbringt, werden Informationen u.a. zu den Fördermöglichkeiten von Schienenanschlüssen für Unternehmen an interessierte Mitgliedsunternehmen weitergetragen und hinsichtlich dieses Themas sensibilisiert. Auch das GVZ Region Augsburg bringt sich bei diesen Themenstellungen mit ein.

Ergänzend zu diesen nachhaltig laufenden Aktivitäten der Wirtschaftsförderung wird empfohlen, den aktuellen Prozess der strategischen Neuausrichtung der Augsburger Localbahn GmbH abzuwarten, dessen Finalisierung für Ende 2023 geplant ist (vgl. zu Ziffer 1.).

Darüber hinaus ist es grundsätzlich Angelegenheit des privatwirtschaftlich geführten Logistikunternehmens Augsburger Localbahn GmbH, sich eigeninitiativ um die Vermarktung ihrer Produkte und die Kundenakquise zu kümmern.

Die Wirtschaftsförderung hat nichtsdestotrotz aufgrund der Bedeutung dieser Logistikinfrastruktur mit bundesweitem Alleinstellungsmerkmal im Hinblick auf die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Augsburg im Rahmen ihrer personellen Ressourcen ihre Instrumentarien zur Verfügung gestellt.

Wird hier gewünscht, sich freiwillig noch intensiver einzubringen, müsste dies mit zusätzlichem Personal abgebildet werden. Überdies stehen mangels Zuständigkeit der Kommune und mangels eines entsprechenden Haushaltsbudgets keine eigenen Fördermittel, die das Bundesförderprogramm für Gleisanschlüsse ergänzen könnten, von Seiten der Stadt Augsburg zur Verfügung.

Die Möglichkeit eines klimaschonenden Bahnanschlusses als Standortvorteil wird bereits im Rahmen des Standortmarketings, auch konkret in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt für eine gewerblich-industrielle Flächenentwicklung nördlich der Ulstettstraße, durch die Wirtschaftsförderung beworben.

Zu 3.)

Zur Ziffer 3. lässt das **Stadtplanungsamt im Gesamtkontext der vorliegenden Anfrage** mitteilen:

Grundsätzlich sieht das 2019 beschlossene Stadtentwicklungskonzept (STEK) **zur Frage 1** die Sicherung und den Ausbau der lokalen Eisenbahninfrastruktur vor (vgl. STEK, S. 276). Demnach sind die von der Localbahn (oder anderen Anbietern) befahrenen Trassen bei allen kommunalen Planungen zu beachten und weitere Potentiale für den intrakommunalen Güter- oder Personenverkehr zu prüfen.

Aktuell erhält diese Handlungsstrategie besondere Aufmerksamkeit durch die laufenden Diskussionen um den Neubau der Bahnstrecke Ulm-Augsburg und die Leistungsertüchtigung des Bahnknotens Augsburg, die wesentlich auch dem Güterverkehr zugutekommen soll.

Welche genauen Konsequenzen dies für künftige/zusätzliche Potentiale zur Abwicklung schienengebundenen Güterverkehrs ergibt, ist noch schwer einschätzbar. Allerdings sollten entsprechende Bahnflächen dahingehend erhalten/gesichert werden, bis diesbezüglich mehr Klarheit vorherrscht. Die zahlreichen laufenden Freistellungen von Bahnbetriebsflächen werden daher durch das Stadtplanungsamt auch unter dem Aspekt des Güterverkehrs für sehr kritisch bzw. kontraproduktiv zur Erreichung der Klima- und Mobilitätsziele gehalten.

Bezogen auf **Frage 2** wäre zunächst die Sicherung großflächiger Gewerbestrukturen (ab ca. 10 ha), die (noch) über einen Bahnanschluss verfügen, zielführend. Im Rahmen der Überlegungen für eine gewerbliche Entwicklung nördlich der Ulstettstraße wird seitens der Stadtentwicklung beispielsweise die Freihaltung einer Trasse für eine mögliche Erweiterung der Localbahn gefordert. Ggf. ist die Möglichkeit eines klimaschonenden Bahnanschlusses als Standortvorteil gezielter im Rahmen des Standortmarketings zu bewerben, sofern das nicht ohnehin schon geschieht.

Die Möglichkeit, sich konzeptionell mit Chancen und Potentialen der Localbahn zu befassen, wurde bereits im Grundsatzbeschluss für die Beteiligung der Stadt Augsburg an einer Internationalen Bauausstellung (IBA) zum Thema Räume der Mobilität überlegt ([BSV/22/07953](#)). Auch im Rahmen des IBA-Walks im November 2022 in Augsburg wurde diese Idee eruiert.

Bevor aber letztlich in **Frage 3** das Potential für eine Personenbeförderung auf den Trassen des Localbahnnetzes beurteilt werden kann, müssten zunächst Eignung und

Potentiale für den Güterverkehr, auch mit Blick auf die o.g. Punkte, untersucht werden; evtl. kann hier auch an die Studie der Hochschule Augsburg von 2012 angeknüpft werden (vgl. zur Studie unter 4.).

Die IBA bildet einen experimentellen und innovativen Rahmen, wo diese Fragen näher untersucht und diskutiert werden könnten. Ziel der IBA ist es allerdings auch, innerhalb der kommenden 10 Jahre eine konkrete Umsetzungsperspektive in Form eines oder mehrerer ausstellungsfähiger Projekte zu generieren.

Zu 4.)

Die Formulierung der Ziffer 4. wird dahingehend verstanden, dass die Frage besteht, **inwiefern und wie seitens der Stadtverwaltung die Eignung der Infrastruktur der Localbahn für die Nutzung durch Personenverkehre im Rahmen der Arbeiten zum Nahverkehrsplan und zum Mobilitätsplan beurteilt wird.** Hierzu gibt die Wirtschaftsförderung nachfolgend eine erste Einschätzung ab, diese Einschätzung ist mit dem Mobilitäts- und Tiefbauamt der Stadt Augsburg abgestimmt.

Weitergehende Beurteilungen wären durch entsprechende fachspezifische gutachterliche Aufträge einzuholen.

Die Infrastruktur der Augsburger Localbahn (AL) ist eine Besonderheit im Stadtgebiet der Stadt Augsburg und wird durch die Augsburger Localbahn GmbH betrieben und für Schienengüterverkehre genutzt. Die Frage, ob die Infrastruktur für Personenverkehr genutzt werden könnte, ist auch in der Vergangenheit bereits ein Thema gewesen.

Bei den anstehenden Fortschreibungsprozessen zum Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg (neu: Mobilitätsplan) sowie des Nahverkehrsplans der ÖPNV-Aufgabenträger im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund werden u.a. Themen des Güterverkehrs sowie die Entwicklung des Schienenverkehrsnetzes im Verkehrsraum betrachtet. Hierbei werden umfängliche Untersuchungen auf Basis qualifizierter Verfahren durchgeführt. Inwiefern im Ergebnis ein Bedarf für zusätzliche Kapazitäten im Schienenverkehr festgestellt werden wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar.

Eine einfache fachliche Einschätzung zeigt auf, dass die Nutzung der Infrastruktur der AL für den Personenverkehr nur bedingt geeignet ist bzw. u.a. mit einigen Herausforderungen und Prämissen verbunden wäre. Es handelt sich dabei nur um einige ausgewählte Aspekte und nicht um eine gesamthafte Betrachtung, welche in eigener Zuständigkeit der Fachverwaltung nicht durchgeführt werden könnte:

- Systemisch wäre zuvorderst ein Schienenpersonennahverkehr (SPNV) naheliegend, da es sich um Eisenbahninfrastruktur handelt. Dementsprechend wären mögliche Personenverkehrsleistungen durch den Freistaat Bayern als

Aufgabenträger für den SPNV zu bestellen und notwendige Ertüchtigungen der Infrastruktur wären auf Bestellung des Freistaats Bayern durch Landes- und Bundesmittel zu finanzieren. Alternativ könnte die Infrastruktur im Auftrag des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Augsburg mit Straßenbahnen befahren werden. Dafür müssten sowohl geeignete Straßenbahnfahrzeuge beschafft als auch die Strecken ggf. ertüchtigt werden (u.a. hinsichtlich Spurweite, Elektrifizierung, Sicherungstechnik). Dies wäre jeweils mit umfangreichen Finanzierungsbedarfen wie auch mit langwierigen Planungsverfahren verbunden.

- **Unklar ist, ob die Infrastruktur in ihrer aktuellen Beschaffenheit ohne massive Eingriffe in ihr Umfeld für einen attraktiven Personenverkehr geeignet ist.** Im Stadtverkehr ist derzeit ein dichtes Taktmuster vorgegeben. Die Infrastruktur der Localbahn ist **weitestgehend eingleisig, nicht elektrifiziert und somit kapazitativ deutlich limitiert.** Ein dichter und schneller Personenverkehr ist insofern kaum denkbar. Weiterhin bestehen **viele niveaugleiche Kreuzungen** mit anderen Verkehrsarten (Kfz, Rad, Fuß), so dass es umfangreicher Sicherungen oder aufwändiger Bauwerke bedürfte. Der Erhalt der Leistungsfähigkeit für den Straßenverkehr müsste für den Erhalt von Fördermitteln nachgewiesen werden.
- Die Infrastruktur der AL wird vordergründig für Güterverkehre der Localbahn genutzt, was langfristig im Interesse der Allgemeinheit stehen dürfte (Reduzierung von Straßengüterverkehren). Es ist davon auszugehen, dass die Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr in jedem Fall aufrecht zu erhalten ist, solange nicht durch die Eigentümer der Localbahn-Infrastruktur bzw. der Augsburger Localbahn GmbH etwas anderes beabsichtigt ist. Aufgrund bestehender Ziele zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene könnte zukünftig die Bedeutung für den Güterverkehr weiter zunehmen. **Als Grundprämisse ist also derzeit anzunehmen, dass die Infrastruktur der AL zuvorderst für Leistungen im Schienengüterverkehr bereitsteht und entwickelt wird.**

In diesem Kontext wird auf eine circa zehn Jahre alte Studie der Hochschule Augsburg verwiesen, durch die im Ergebnis festgestellt wird: „Die Nutzen und zukünftigen Potenziale der AL liegen in der Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene und das insbesondere im Stadtbereich Augsburg. So wird bereits heute die Straßeninfrastruktur entlastet und weitere Verlagerungspotenziale sind offen.

Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene bringt nicht nur Vorteile für überlastete Verkehrswege, sondern reduziert zudem externe Kosten. Insbesondere CO₂-Ausstoß kann vermindert werden und das nicht nur in Augsburg, sondern auch darüber hinaus.“ (vgl. Hochschule Augsburg 2012, Nutzen und Potenziale der Augsburger Localbahn für Augsburg, Seite 47).

Zusammengefasst wird hier festgestellt, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Gesellschafterstruktur, Unternehmenszweck, aktuelle Nutzung, notwendiger Infrastrukturausbau) und im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung vordergründig der mögliche Nutzen der AL für Güterverkehre

insbesondere im Stadtgebiet und auch in der Region zu heben ist. Diesbezüglich wird auch auf das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Augsburg verwiesen, in dem die Localbahn als Stärke identifiziert wird („Localbahn zur Entlastung der Stadt im Güterverkehr“, vgl. Seite 256) und als Handlungsstrategie die Sicherung und der Ausbau der lokalen Eisenbahninfrastruktur (Localbahn) beschrieben werden (vgl. Seite 139).

Weiterhin wird auf die INF-ANT/22/08068-1 verwiesen, in der ausgeführt wird, dass aktuell keine weiteren durch die Augsburger Localbahn genutzte Flächen für Nachnutzungen angeboten sind, sowie auf die laufenden Arbeiten zum Augsburger Mobilitätsplan sowie zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Zu 5.)

Zur Ziffer 5. wurden die Referate 1 und 2 um Stellungnahme gebeten.

Seitens des Referats 1 wurde Fehlanzeige gemeldet.

Der für die Straßenreinigungsgebühren zuständige Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetrieb der Stadt Augsburg nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Dem Gleichheitsgebot des Art. 3 GG entspringt auch das Gebot der gleichmäßigen Gebührenerhebung, d.h. jede nach den Abgabegesetzen zu leistende Abgabe ist – abgesehen von gesetzlich vorgegebenen Ausnahmen – gleichmäßig von jedem Bürgerschuldner ohne Ansehen gesonderter Gesichtspunkte zu erheben.

Nur in Fällen besonderer Härte ist aus Billigkeitsgründen im Einzelfall ein Gebührenerlass bzw. die Nichterhebung von Gebühren möglich (§§ 163, 227 der Abgabenordnung). Hier kommen sachliche und persönliche Gründe in Betracht. Bei diesen Gründen ist nach der Rechtsprechung ein strenger Maßstab anzulegen.

An der grundsätzlichen Erlasswürdigkeit der Localbahn bestehen keine Zweifel.

Sachliche Gründe wären gegeben, wenn ein Fall vorliegen würde, den der Gesetzgeber in Kenntnis dieses Einzelfalles im Sinne eines Erlasses geregelt hätte, also eine Gesetzeslücke bereinigt wird. Derartige Gründe sind bei Straßenreinigungsgebühren allenfalls in wenigen, einzelnen gesondert gelagerten Fällen denkbar, aber keinesfalls generell bezogen auf die gesetzliche Bürgerschuldnerschaft.

Persönliche Gründe setzen voraus, dass Zahlungsunfähigkeit vorliegt und bei Ablehnung dieses Erlasses die wirtschaftliche Existenz des Abgabepflichtigen gefährdet wäre. Derartige Gründe sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

Eine generelle Befreiung von den Straßenreinigungsgebühren für die Localbahn kommt daher nicht in Betracht.

Um Kenntnisnahme der vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen und die Anfrage ANF/23/09207 geschäftsordnungsgemäß erledigt ist.

Anlagen