

Protokoll:	Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrifts-Nr	385
		TOP:	3
	Verhandlung	Drucksache:	697/2011
		GZ:	OB

Sitzungstermin:	05.10.2011
Sitzungsart:	öffentlich
Vorsitz:	EBM Föll
Berichterstattung:	der Vorsitzende, Herr Schoefer (Flughafen Stuttgart GmbH)
Protokollführung:	Herr Häbe pö
Betreff:	Stuttgart Airport Busterminal

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 04.10.2011, nicht öffentlich, Nr. 447

Ergebnis: einstimmige Zustimmung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Herrn Oberbürgermeister vom 20.09.2011, GRDRs 697/2011, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Von den Standort- und Planungsvarianten für den "Stuttgart Airport Busterminal - SAB" wird Kenntnis genommen.
2. Der Realisierung der Variante 1 B wird grundsätzlich zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit der Flughafen Stuttgart GmbH eine Vereinbarung über den Bau und den Betrieb des "Stuttgart Airport Busterminals" mit folgenden Eckpunkten abzuschließen:
 - 3.1 Die Flughafen Stuttgart GmbH erstellt und betreibt den "Stuttgart Airport Busterminal" im eigenen Namen und auf eigene Rechnung als Teil eines kombinierten Parkierungsgebäudes. Sie wird den Betrieb ganz oder teilweise externen Dienstleistern übertragen.

- 3.2 Die Landeshauptstadt leistet der FSG einen Investitionszuschuss in Höhe der SAB-bedingten Mehraufwendungen für die Herstellungs- und Erschließungskosten. Die Höhe des Investitionszuschusses wird nach Vorliegen der Submissionsergebnisse für die wesentlichen Gewerke als Pauschalbetrag festgelegt. Derzeit ist von 4,6 Mio. € auszugehen.
- 3.3 Für den Betrieb des "Stuttgart Airport Busterminals" wird eine getrennte Rechnung (Spartenrechnung) geführt. Die Landeshauptstadt Stuttgart erstattet der FSG zunächst 75 % des beim Betrieb des "Stuttgart Airport Busterminals" entstehenden Verlusts. Eine Revisionsklausel wird vereinbart.

Seitens des Gemeinderates, so EBM Föll, sei die Verwaltung beauftragt worden, mit der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) Gespräche über eine dortige Ansiedlung des Stuttgart Airport Busterminals (SAB) zu führen. Diese Gespräche hätten in den vergangenen Monaten stattgefunden. Die FSG habe verschiedenste Varianten geprüft. Dabei habe sich gezeigt, dass die Variante 1 B aus Sicht des Flughafens, aber auch aus Sicht der Stadt die entsprechenden Anforderungen erfüllt. Von vornherein sei klar gewesen, dass für einen neuen Standort des Busterminals auch finanzielle städtische Aufwendungen erforderlich werden; bei der Variante 1 B handle es sich um 4,62 Mio. €. Darüber hinaus gebe es, was den laufenden Betrieb angeht, eine jährliche Unterdeckung. Sollte dem Beschlussantrag gefolgt werden, habe man sich diesbezüglich darauf verständigt, dass eine Sparten- bzw. Spitzabrechnung stattfindet und zunächst einmal von der Landeshauptstadt 75 % des Verlustes, sofern einer eintreten sollte, zu tragen sind. Darüber hinaus werde eine Revisionsklausel vereinbart. Agiert werde ja auf der Basis von Prognosen. Letztlich sei nicht bekannt, wie viele Busse tatsächlich im Fernomnibusverkehr auftreten. Dies hänge auch damit zusammen, welche Entwicklung der Fernlinienmarkt im Busverkehr nimmt - Stichwort "Liberalisierung", die seitens der EU eingefordert wird. Insoweit lasse sich ein entsprechender Effekt schwerlich prognostizieren.

Vor diesem Hintergrund habe eine Verständigung auf eine klare, transparente Abrechnungsform zum Betrieb stattgefunden. Heute gehe es um eine Sachentscheidung. Die Finanzierungsentscheidung würde bei einer positiven Sachentscheidung in den Haushaltsplanberatungen anstehen. Da die FSG den Bau des Parkhauses, welches über dem SAB liegen wird, zwingend im kommenden Jahr angehen müsse, bestehe kein beliebig großes Zeitfenster für eine gemeinderätliche Entscheidung. Sollte der Gemeinderat keine Entscheidung treffen, müsste die FSG ein reines Parkhaus errichten. Die Option für ein SAB wäre dann nicht mehr gegeben.

Aus Sicht der FSG berichtet Herr Schoefer analog seines gestrigen Vortrages im Ausschuss für Umwelt und Technik. Dabei werden die in der Vorlage enthaltenen Pläne im Sitzungssaal per Powerpoint-Präsentation vorgestellt.

Für seine Fraktion schätzt StR Pätzold (90/GRÜNE) die zur Beratung anstehende

Planung als die zweitbeste Möglichkeit für einen Busbahnhof ein. Die beste Standortwahl stelle der Hauptbahnhof dar. Danach beantragt er, die Beschlussantragsziffer 1 zur Kenntnis zu nehmen und die Beschlussantragsziffern 2 und 3 bis nach der Volksabstimmung zum Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21) zu vertagen. Die Vorlage stehe im direkten Zusammenhang mit S 21 und sollte dieses Projekt nicht realisiert werden, müsste die Standortfrage für einen zentralen Omnibusbahnhof neu gestellt werden.

Durch StR Sauer (CDU) wird die vorgestellte Planung gelobt. Zu dem von StR Pätzold geäußerten Antragsanliegen äußert er sich ablehnend. Zudem wird von ihm daran erinnert, dass den Stadtbezirken Zuffenhausen und Obertürkheim versprochen worden ist, bis Ende 2014 die dort angesiedelten Interimsbusbahnhofstandorte aufzulösen. Erfreulich sei, dass entgegen den ursprünglichen Planungen der neue Busbahnhof nicht erst 2015, sondern deutlich früher eröffnet werden kann. Die CDU-Gemeinderatsfraktion werde in den Haushaltsplanberatungen das Einstellen der erforderlichen Mittel beantragen.

StR Kanzleiter (SPD) sieht im Namen seiner Fraktion, auch nach den gestrigen Beratungen im Ausschuss für Umwelt und Technik, die Vorlage als abstimmungsreif an. Zwar wäre der zunächst angedachte Standort im Stadtbezirk Vaihingen besser gewesen, dennoch stelle der nun gefundene eine gute Wahl dar. Auch von ihm wird an die gegenüber den Stadtbezirken Zuffenhausen und Obertürkheim gegebene Zusage erinnert.

Erleichtert über den gefundenen Standort äußert sich StR Zeeb (FW). Den Antrag von StR Pätzold bezeichnet er als politische Hinhaltenaktik. Ihm gegenüber gibt Herr Schoefer zu erkennen, dass die Busse ihre Haltepunkte vorwärts fahrend verlassen können.

Ebenfalls zufrieden mit dem gefundenen Standort zeigt sich StR Klingler (FDP). Er begrüßt, dass durch die schnellere zeitliche Abfolge die Zusagen gegenüber Zuffenhausen und Obertürkheim zügiger eingelöst werden können.

Dem Antrag von StR Pätzold schließt sich StR Rockenbauch (SÖS und LINKE) an. Ein zentraler Busbahnhof gehöre an den Hauptbahnhof.

Gegenüber StR Pätzold informiert EBM Föll, sollte dem Beschlussantrag (Sachbeschluss) gefolgt werden, müsste ein Vertragsabschluss vorbehaltlich der Beschlussfassung des Stadthaushaltes stattfinden. Auch haushaltsrechtlich gebe es dazu keine andere Möglichkeit.

Heute gehe es, sofern die Finanzierung geklärt werden könne, darum, ob der Gemeinderat den Standort und die geplante Struktur für richtig erachte. Die FSG müsse das Projekt zügig angehen. Ansonsten lasse sich der ambitionierte Zeitplan nicht halten. Die zügige Realisierung liege aber ja auch im Interesse der Stadt, da den Interimsstandorten Zuffenhausen und Obertürkheim eine Befristung für maximal fünf Jahre zugesagt worden sei. Diese Frist könnte durch den vorgesehenen Zeitplan eingehalten werden.

Da der Vertrag unter Vorbehalt des Stadthaushalts stehe, habe der Gemeinderat

durchaus die Möglichkeit, sollte die Volksabstimmung die Ausübung einer S 21-Kündigung durch das Land bejahen, sich in der 3. Lesung des Stadthaushaltes endgültig zum Projekt SAB festzulegen.

Die Dimension des geplanten SAB sei etwas völlig anderes als der bis vor wenigen Jahren genutzte Busbahnhof am Schlossgarten. Durch die Stuttgart 21-Planungen seien über Jahre hinweg in den alten Standort keine Investitionen mehr geflossen. Realistischerweise stellt für EBM Föll eine Rückverlagerung an den alten Standort keine Option dar. Bei dieser Fläche am Schlossgarten handle es sich um eine Landesfläche, und ob das Land bereit wäre, diese Fläche einschließlich weiterer Flächen für eine Vergrößerung (Eingriff in den Schlossgarten) zur Verfügung zu stellen, wolle er mit Fragezeichen versehen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt er, vorbehaltlich der Finanzierungsbeschlüsse heute dem Sachbeschluss zuzustimmen.

Von Herrn Schoefer wird betont, da der Flughafengesellschafter Stadt Stuttgart mit dem Wunsch, einen Busbahnhof am Flughafen zu prüfen auf die FSG zugekommen sei, wäre die FSG auch für ein klares positives Zeichen dankbar, um Planungsaufträge zu vergeben. Eigentlich habe die FSG ein großes Interesse daran gehabt, schon im Juli grünes Licht zu bekommen. Für das Projekt seien - ausschließlich bedingt durch das Busterminal - umfangreiche Infrastrukturarbeiten erforderlich. Das Erschließungskonzept des Parkhauses würde ohne SAB völlig anders aussehen. Für das Einhalten des Zeitplans würden Ersatzparkplätze aus dem Projekt Ernst & Young-Haus benötigt. Derzeit takteten sich beide Projekte gut zusammen. Sollte es aber beim SAB einen größeren Zeitverzug geben, wären Schwierigkeiten absehbar. Er hoffe, dass in der Aufsichtsratssitzung der FSG am 12.10.2011 die entsprechenden Baubeschlüsse gefasst werden können.

Von StR Kanzleiter wird die Frage gestellt, ob eine Betriebsübernahme des SAB und eine Finanzierung des SAB durch die SSB geprüft worden ist. Da in der Nachbarschaft des SAB die Endhaltestelle der Stadtbahnlinie U6 geplant sei und der Flughafen durchaus ein Nahverkehrszentrum darstellt, wäre die Übertragung dieser Aufgaben auf die SSB durchaus sachgerecht.

Ein Betrieb des SAB durch die SSB, so EBM Föll, sei nicht geprüft worden. Auch aus Sicht der FSG mache ein solches Engagement keinen Sinn; die FSG lege verständlicherweise großen Wert darauf, dass sie bezüglich der Parkierungseinrichtungen und der Infrastruktur am Flughafen die Betriebshoheit inne hat. Weiter kann er sich nicht vorstellen, was seitens der SSB beim Betrieb des SAB signifikant anders gemacht werden könnte. Das vorgelegte Betriebskonzept sei schlank, da das Interesse eines möglichst geringen Defizits besteht. Ein weiteres Interesse bestehe darin, dass der Flughafen für seinen Charterbusverkehr dieses Busterminal mitbenutzt. Dieses führe zu zusätzlichen Erträgen und zu einer Reduzierung des Betriebsdefizits bzw. zu einer "schwarzen Null". Das Erzielen von Überschüssen erachtet er als unrealistisch. Stand heute könne angesichts der eingangs genannten, derzeit nicht prognostizierbaren Variablen ein ausgeglichenes Betriebsergebnis nicht versprochen werden. Bezüglich einer Finanzierung der SSB geht der Erste Bürgermeister in der Folge davon aus, dass die SSB eine solche Investition über Kredite finanzieren müsste. Da die Stadt die SSB weder mit den Refinanzierungskosten noch mit dem Betriebsdefizit alleine lassen könnte, müsste

dann ein entsprechender Ausgleich erfolgen. Nicht zuletzt würden sich die Arbeitnehmer im SSB-Aufsichtsrat nachhaltig dagegen wehren, dass eine solche Investition auf der Verlustseite der SSB auftaucht und sich dadurch der Kostendruck bei der SSB vergrößert. Da diese Vorgehensweise gegenüber der SSB nicht fair wäre, seien solche Prüfungen unterblieben.

Laut Herrn Schoefer hat die FSG zur SSB einen guten kooperativen Kontakt. Leider gebe es mit der SSB nur wenige Berührungspunkte. Daher habe sich bei der FSG dieses Thema auch nicht gestellt. In einem solchen Fall wird von ihm angesichts der dann auftretenden Fragen: "Welches Know-how bringt die SSB ein?" und "Welches Risiko würde die SSB tragen?", von einer deutlichen Verkomplizierung des SAB-Projektes ausgegangen. Zudem vermutet er, dass bei der SSB angesichts eines Projektes, welches zunächst nur Betriebsdefizite erwarten lässt, sich die Begeisterung für ein entsprechendes Engagement in Grenzen hält.

Im weiteren Verlauf geht StR Kanzleiter nochmals auf die Verlängerung der U6 ein. Zudem geht er davon aus, dass ab 2013 der 65er Bus der SSB zum Flughafen verlängert wird. Somit werde eine Anbindung des Flughafens durch die SSB gegeben sein und der Flughafen werde zunehmend ein Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsmittel. Dass eine Betriebsführung des SAB durch die SSB nicht geprüft worden sei, müsse heute zur Kenntnis genommen werden. Er gehe davon aus, dass in Zukunft "in der städtischen Familie" noch Weiteres besprochen werden kann. Daran anschließend unterstreicht der Vorsitzende, der strategische Sinn für eine SSB-Betriebsfunktion beim SAB sei nicht erkennbar. Eine Mitnutzung des SAB durch den SSB - so wie die SSB in der Vergangenheit den Busbahnhof am Hauptbahnhof mitbenutzt hat - sei natürlich möglich; das Busterminal am Bahnhof habe das Tiefbauamt betrieben. Der Finanzierungsbeitrag von 4,62 Mio. € werde sich nicht selbst refinanzieren. Zumindest in der Anfangsphase des SAB werde keinesfalls davon ausgegangen, dass ohne Berücksichtigung der Investition die laufenden Betriebskosten erwirtschaftet werden können. Er könne es schon deshalb nicht für sinnvoll erachten, der SSB eine solche Last, die nicht zu ihrem Kerngeschäft gehört, aufzubürden.

Nachdem für StR Rockenbach eine finanzielle Beteiligung der Deutschen Bahn AG am SAB erforderlich ist, da in seinen Augen die DB die Verlegung des Busbahnhofs zu verantworten hat, entgegnet EBM Föll, der bisherige Busbahnhof befinde sich auf einer Mietfläche des Landes. Das Land habe der Stadt diese Fläche gekündigt. Des Weiteren hätte die Landeshauptstadt unabhängig von Stuttgart 21 in das aufgegebene Busterminal investieren müssen. Die dortige Infrastruktur sei nicht mehr zeitgemäß. Diese Investitionen seien angesichts der absehbaren Kündigung unterblieben. Das alte Busterminal habe ebenfalls kein positives Betriebsergebnis erzielt (Defizit: einige Zehntausend Euro/Jahr).

Handlungsbedarf beim touristischen Busverkehr wird im Verlauf der Aussprache von StR Pfeifer (SPD) artikuliert. Beim busseitigen Städtereiseverkehr seien deutliche Zuwächse prognostiziert. Für diesen Verkehr müsse eine sogenannte "friendly-welcome-Atmosphäre" geschaffen werden. Hierzu merkt der Vorsitzende an, der touristische Busverkehr werde natürlich auch in Zukunft in die Innenstadt fließen. Dafür müsse noch ein Konzept erarbeitet werden. Durch den heute anstehenden Sachbeschluss sei diese Auflage nicht erledigt.

Die Frage von StR Zeeb, ob die jetzige Planung noch betriebliche Reserven beinhaltet, bejaht Herr Schoefer. Zu Beginn werde das SAB nicht ausgelastet. Fahrpläne von Fernbussen mit dem Zielort Stuttgart entwickelten sich erst. Wie sich diese Entwicklung darstelle, werde entscheidend davon abhängen, in welcher Form eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes erfolgt (neue Fernbuskonzessionen ja oder nein). Die Deutsche Bahn AG, die zuletzt groß in das Fernbusgeschäft einsteigen wollte, habe sich mittlerweile dazu bekannt, sich in diesem Bereich nicht mit eigenen Bussen zu engagieren. Wie lange diese Position Bestand hat, wisse er nicht, aber mit der DB habe der größte deutsche Busleistungsanbieter sich gegen eine Beteiligung an diesem Marktsegment ausgesprochen. Konzeptionell, so seine Einschätzung, werde die erarbeitete Planung über Jahrzehnte ausreichen. Nach Süden hin gebe es gewisse Erweiterungsmöglichkeiten. Zudem gebe es, sollten die Busse zu lange Standzeiten haben, die Möglichkeit, diese in einen Bus-Pool zu verlegen.

Gegenüber StR Sauer fährt Herr Schoefer fort, die FSG sei regelmäßig Gast im Gemeinderat der Stadt Leinfelden-Echterdingen bzw. dieser Gemeinderat führe regelmäßige Informationsbesuche am Flughafen durch. Zuletzt habe er vor 14 Tagen dem dortigen Technischen Ausschuss im Zusammenhang mit dem Masterplan Landseite Flughafen detailliert über das Thema Busbahnhof berichtet. Bedenken gegen dieses Projekt habe es, im Übrigen schon seit geraumer Zeit, keine gegeben. Leinfelden-Echterdingen habe zur Kenntnis genommen, dass die dort anfahrenen Fernbusse nicht das Stadtgebiet von Leinfelden-Echterdingen kreuzen, sondern von der Autobahn kommen und auch wieder über die Autobahn abfahren.

Abschließend stellt EBM Föll fest:

Der Verwaltungsausschuss lehnt den Antrag von StR Pätzold (90/GRÜNE), die Beschlussantragsziffer 1 zur Kenntnis zu nehmen und die Beschlussantragsziffern 2 und 3 bis nach der Volksabstimmung zum Bahnprojekt Stuttgart 21 zu vertagen, bei 6 Ja-Stimmen und 11 Gegenstimmen mehrheitlich ab.

Der Verwaltungsausschuss stimmt dem Beschlussantrag bei 11 Ja-Stimmen, 1 Gegenstimme und 5 Stimmenthaltungen mehrheitlich zu.

zum Seitenanfang