

Stuttgart, 20.09.2011

Stuttgart Airport Busterminal

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	nicht öffentlich	04.10.2011
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	05.10.2011
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	06.10.2011

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 Bus-terminal“ 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.

Begründung:

Auf Grund der Baumaßnahmen für Stuttgart 21 musste der bisherige Zentrale Omnibusbahnhof an der Cannstatter Straße verlegt werden. Seit Januar 2010 erfolgt ein Interimsbetrieb an den beiden Standorten Busbahnhof Zuffenhausen und Park und Ride Parkplatz Obertürkheim. Der Interimsbetrieb ist befristet bis Ende 2014.

Als neuer Standort kam zunächst eine Fläche am Vaihinger Bahnhof in Betracht (siehe GRDRs 56/2008 und 920/2008), welche sich aber als politisch nicht durchsetzbar erwiesen hatte. Als Alternative brachte der damalige Bürgermeister Klaus-Peter Murawski im März 2010 eine Fläche am Flughafen Stuttgart ins Gespräch. Die Landeshauptstadt hat – nachdem die Planungsüberlegungen für den Standort Vaihingen verworfen wurden – die Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) gebeten, die Realisierbarkeit eines Fernomnibusbahnhofs am Flughafen zu prüfen.

Standort- und Planungsvarianten

Am 29. März 2011 (Niederschrift Nr. 118) hat Herr Geschäftsführer Schoefer dem Ausschuss für Umwelt und Technik die Überlegungen der FSG für einen neuen Fernomnibusbahnhof mit darüber liegenden Parkierungsgeschossen auf dem Gelände des ehemaligen Luftfrachthofs östlich des Parkhauses P 6 (Variante 1 A) vorgestellt, die auf allgemeine Zustimmung stießen.

Bei den weiteren Planungen ergaben sich jedoch überdurchschnittlich hohe Herstellungskosten für den SAB in der Variante 1 A, da aus statischen Gründen eine spezielle Tragwerkskonstruktion erforderlich ist. Daraufhin hat die FSG ein alternatives Bauwerk an diesem Standort (Variante 1 B) und zwei weitere Standorte (Varianten 2 und 3) untersucht.

Anlage 1 enthält eine tabellarische Gegenüberstellung der Varianten, Anlage 2 eine Darstellung der geprüften Standorte. Als Anlagen 3 bis 6 sind Detailpläne der Varianten beigelegt.

Standort 1

Neubau eines Parkhauses mit SAB östlich des Parkhauses P 6 / vor Terminal 4

Variante 1 A (Plan Anlage 3)

Es handelt sich um ein kompaktes, nahezu quadratisches Gebäude (91 x 102 m) mit dem SAB und darüber sechs Parkierungsgeschossen (2.177 Stellplätze). In dem Gebäude könnte auch eine direkte Verknüpfung mit dem S 21-Tiefbahnhof, Station NBS, hergestellt werden.

Der SAB weist insgesamt 19 Buspositionen (8 à 12 m, 11 à 18 m) sowie die notwendigen Serviceflächen (385 m² NF) auf. Die Gebäudeform und die sich daraus

ergebende Anordnung der Busspuren und -standplätze führen in Längsrichtung zu sehr großen Stützweiten von bis zu 30 m, was aus statischen Gründen zusätzliche bauliche Maßnahmen bedingt und mit besonders hohen Kosten verbunden ist.

Variante B (Plan Anlage 4)

Mit einem lang gestreckten Gebäude (35 x 181 m), das von der Flughafenrandstraße zurückgesetzt parallel zum Terminal 4 errichtet wird, lassen sich geringere Stützweiten (in Längsrichtung einheitlich 8,66 m) und dadurch niedrigere Baukosten erreichen.

Diese Variante weist auch städtebauliche Vorteile auf, da dadurch entlang der Flughafenstraße eine höherwertige Bebauung möglich wird, welche zu der auf der gegenüberliegenden Straßenseite entstehenden Neubebauung (Ernst & Young) passt.

Insgesamt können 17 Buspositionen (2 à 12 m, 13 à 15 m, 2 à 18 m) sowie Serviceflächen (385 m² NF) eingerichtet werden. Die Zahl der Stellplätze in den Obergeschossen reduziert sich wegen der geringeren Geschossfläche auf 1.560.

*Standort 2 (Plan Anlage 5)
SAB unmittelbar westlich des Parkhauses P 2*

*Standort 3 (Plan Anlage 6)
SAB nördlich der Autobahn im Bereich Bosch-Parkhaus*

An beiden Standorten würde lediglich der SAB mit 16 Buspositionen und mit den notwendigen Serviceeinrichtungen ohne darüber liegende Bebauung errichtet werden.

Bewertung der Varianten

Der Vergleich der wesentlichen Kriterien und der Kosten zeigt, dass die Variante 1 B am vorteilhaftesten ist:

	Var. 1 A	Var. 1 B	Var. 2	Var. 3
Entfernung vom Terminal und von der S-Bahn-Station	130 m	150 m	520 m	810 m
Anbindung an das Straßennetz	gut	Gut	gut	gut
Nutzung SAB für den Nahverkehrsbus	ja	Ja	nein	nein
Ausnutzung Baugrundstück	gut	sehr gut	unzureichend	akzeptabel
Städtebauliche Wirkung	akzeptabel	Gut	akzeptabel	akzeptabel
Planungsrechtliche Zulässigkeit	nach LBO	nach LBO	Planfeststellung notwendig	B-Plan notwendig
Herstellungskosten SAB/	9,24 Mio. €	4,62 Mio. €	4,54 Mio. €	4,91 Mio. €

SAB-bedingte Mehrkosten				
-------------------------	--	--	--	--

Die benötigten Flächen befinden sich bei allen Standorten im Eigentum der FSG (Standorte 1 und 2) bzw. der Projektgesellschaft Neue Messe (Standort 3) und sind deshalb kurzfristig verfügbar.

Betrieb des FOB

Nach dem Gutachten der Switch wurden 2008 am ZOB Stuttgart 496 Buskurse in der Woche abgewickelt. Dies ergibt auf das Jahr gerechnet rd. 25.800 Buskurse. Diesen Bewegungen wurden rd. 110.000 Fahrgäste zugerechnet. Die nachstehende Einnahmen- und Aufwandsabschätzung der FSG für das erste Betriebsjahr geht von diesen Nutzungszahlen aus.

Nutzungsentgelte Busse	111.200
€	
Es wurde die Erlösstruktur bei anderen Fernomnibusbahnhöfen unterstellt.	
Vermietungserlöse Servicegebäude	42.700
€	
Werbeeinnahmen	<u>18.000</u>
€	
Summe Erlöse	171.900
€	

Dem stehen folgende Aufwendungen gegenüber; Abschreibungen sind nicht berücksichtigt, da die SAB-bedingten Investitionskosten von der Landeshauptstadt über einen Investitionszuschuss finanziert werden sollen:

Betriebskosten technische Installationen	22.500
€	
Betriebsleit- / Fahrgastsystem, Kassen- / Schrankensystem, Video, Beleuchtung	
Bahnhofsmanagement	100.000
€	
Sonstige Betriebskosten (ohne Servicegebäude)	41.000
€	
Strom, Reinigung, Winterdienst	
Betriebskosten Servicegebäude	<u>88.000</u>
€	
Summe Aufwendungen	251.500

€

somit jährliche Unterdeckung

79.600

€

Finanzielle Beteiligung der Landeshauptstadt

Die Landeshauptstadt hat ein großes Interesse an der Realisierung des „Stuttgart Airport Busterminals - SAB“. Der Standort am Flughafen ist durch seine Verknüpfung mit den Verkehrsträgern Flugzeug und (künftig) Fernbahn sowie dem regionalen und lokalen ÖPNV und Individualverkehr hervorragend geeignet. Die Variante 1 B stellt eine wirtschaftliche Lösung mit hohem Gesamtnutzen bei guter städtebaulicher Ausprägung dar.

Die Landeshauptstadt sollte deshalb die durch den SAB-bedingten baulichen Mehrkosten der FSG in Form eines Investitionszuschusses erstatten. Nach den derzeitigen Planungen wird von 4,6 Mio. € ausgegangen. Sobald die Submissionsergebnisse für die wesentlichen Gewerke vorliegen, werden die SAB-bedingten Mehrkosten endgültig ermittelt und als Pauschalbetrag festgeschrieben.

Die Landeshauptstadt erstattet darüber hinaus der FSG 75 % der jährlichen Verluste aus dem Betrieb des SAB. Dazu führt die FSG für den SAB eine getrennte Rechnung (Spartenrechnung). Da die FSG den SAB für Charterbusverkehr mitbenutzen und damit ihre Terminalvorfahrt entlasten kann, trägt sie 25 % des Betriebsverlustes. Die Verteilungsquote wird dabei zu gegebener Zeit überprüft, wenn entsprechende Erfahrungswerte aus dem Echtbetrieb vorliegen (Revisionsklausel).

Künftige Ersatzinvestitionen, die voraussichtlich ab dem 15. Betriebsjahr anfallen werden, trägt die Landeshauptstadt. Dabei kann sie zu gegebener Zeit entscheiden, ob dies in Form eines einmaligen Investitionszuschusses erfolgt oder ob die Kosten als jährliche Annuität von der Landeshauptstadt getragen werden.

Die Verwaltung sollte ermächtigt werden, auf dieser Grundlage eine Vereinbarung mit der FSG abzuschließen. Die für den Investitionszuschuss notwendigen Haushaltsmittel werden zur Wunschliste 2012/2013 angemeldet.

Der Baubeginn für das Projekt könnte Anfang 2013 erfolgen, so dass eine Fertigstellung bis zum Herbst 2014 – rechtzeitig zum Auslaufen der Nutzungsdauer an den Interimsstandorten – möglich ist.

Mit dieser Vorlage ist der Antrag Nr. 140/2011 der CDU-Gemeinderatsfraktion „Grünes Licht für den FOB am Flughafen“ erledigt.

Finanzielle Auswirkungen

Beteiligte Stellen

Dr. Wolfgang Schuster

Anlagen

- 1 Gegenüberstellung der Varianten
- 2 Übersicht zur Standortuntersuchung
- 3 Variante 1 A
- 4 Variante 1 B
- 5 Variante 2
- 6 Variante 3