

<b>Protokoll:</b>	<b>Verwaltungsausschuss des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr. TOP:</b>	29 4
	Verhandlung	<b>Drucksache:</b>	1372/2015 und Ergänzung <b>GZ:</b> WFB/T

<b>Sitzungstermin:</b>	17.02.2016
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich
<b>Vorsitz:</b>	EBM Föll
<b>Berichterstattung:</b>	der Vorsitzende, Herr Schoefer (Flughafen Stuttgart GmbH)
<b>Protokollführung:</b>	Frau Faßnacht de
<b>Betreff:</b>	<b>Stuttgart Airport Busterminal</b>

Vorgang: Ausschuss für Umwelt und Technik vom 16.02.2016, öffentlich, Nr. 55

Ergebnis: Verweisung ohne Votum an die nachfolgenden Gremien

Beratungsunterlage ist die gemeinsame Vorlage des Referats Wirtschaft, Finanzen und Beteiligungen und des Technischen Referats vom 19.01.2016, GRDr 1372/2015 mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, mit der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) eine neue Vereinbarung über den Bau und den Betrieb des "Stuttgart Airport Busterminals (SAB)" mit den nachfolgenden Eckpunkten abzuschließen. Der bisherige Vertrag vom 22. Oktober 2012 wird aufgehoben.
  - 2.1 Die Landeshauptstadt Stuttgart leistet der FSG einen Investitionszuschuss in Höhe der SAB-bedingten Mehraufwendungen für die Herstellungs- und Erschließungskosten. Der Erhöhung dieses Investitionszuschusses von bisher netto 4,60 Mio. EUR um netto 1,21 Mio. EUR auf netto 5,81 Mio. EUR wird zugestimmt.
  - 2.2 Unter Berücksichtigung der nicht abziehbaren Vorsteuer auf Grund der

unentgeltlichen Nutzung des SAB durch den ÖPNV (0,14 Mio. EUR) beträgt der Gesamtaufwand der Landeshauptstadt 5,95 Mio. EUR. Dieser wird im Teilfinanzhaushalt 660 Tiefbauamt beim Projekt 7.668004 Stuttgarter Airport Busterminals (SAB) Ausz. Gr. 781 Investitionszuweisungen und -zuschüsse an Dritte in den Jahren 2016 und früher bereitgestellt.

- 2.3 Im Teilfinanzhaushalt 660 Tiefbauamt wird beim Projekt 7.668004 Stuttgarter Airport Busterminals (SAB) einer überplanmäßigen Auszahlung in Höhe von 1,35 Mio. EUR im Jahr 2015 zugestimmt. Hierfür werden in 2015 überplanmäßig Mittel bereitgestellt.
- 2.4 Die Finanzierung erfolgt aus einem erhöhten Zahlungsmittelüberschuss aus laufender Verwaltungstätigkeit infolge geringerer zahlungswirksamer Aufwendungen durch Sperrung des Ansatzes der Deckungsreserve Sachaufwand im Teilhaushalt 900, Allgemeine Finanzwirtschaft, Amtsbereich 9006120 Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft, Kontengruppe 440, Sonstige ordentliche Aufwendungen in entsprechender Höhe.
3. Der Betrieb des SAB erfolgt im Namen und auf Rechnung der LHS. Die LHS überträgt die Betriebsführung des SAB auf die FSG.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Entgeltordnung festzulegen und fortzuschreiben.

Weitere Beratungsunterlage ist die gemeinsame Vorlage des Referats Wirtschaft, Finanzen und Beteiligungen und des Technischen Referats vom 10.02.2016, GR Drs 1372/2015 Ergänzung, mit folgendem

#### Beschlussantrag:

Ziffern 1 bis 4 bleiben unverändert.

5. Die Kassengeschäfte (Vereinnahmung der Entgelte) werden auf die FSG (Flughafen Stuttgart GmbH) übertragen. Die FSG kann diese Aufgaben auf einen Dienstleister übertragen.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Dateianhang elektronisch hinterlegt. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei ist sie in Papierform angehängt.

EBM Föll informiert, im gestrigen Ausschuss für Umwelt und Technik sei die Vorlage ohne Votum an die nachfolgenden Gremien verwiesen worden. Außerdem wurden diverse Fragen gestellt, die er zu beantworten versuchen werde. Die Frage, ob hätte bekannt sein müssen, dass ein Windschutz, ein Blindenleitsystem, Möblierung und Haustechnik benötigt werden, sei nicht von der Hand zu weisen. Natürlich sei er über die Kostenerhöhung nicht erfreut, doch sei die Planung vom Flughafen Stuttgart gemacht worden. Erst in der Umsetzung habe sich herausgestellt, dass

diese Themen nicht innerhalb des ursprünglich genehmigten Budgets abgedeckt werden können, weshalb eine Abwägung getroffen werden musste, "lässt man es weg und hat einen Torso oder macht man es und nimmt die Kostenerhöhung zähneknirschend in Kauf". Angesichts der Entwicklung im Fernbusverkehr halte er die Entscheidung für richtig, ein leistungsfähiges Terminal zu haben.

Zur Frage, woher die benötigten überplanmäßigen Mittel kommen, verweist er auf die in der Vorlage gemachten Ausführungen. Er habe bereits vor ca. einem Jahr dargelegt, dass es eine Kostenerhöhung bei diesem Terminal geben wird. Damals wurde von 1 Mio. € ausgegangen, die aus der Deckungsreserve 2015 finanziert werden sollten. Laut Vorlage werden nunmehr 1,35 Mio. € zusätzliche Mittel beantragt (einschließlich der nicht abziehbaren Vorsteuer), aus dieser Deckungsreserve 2015 zu nehmen. Darüber hinaus gebe es eine vertragliche Verpflichtung, sodass man sich diesen Mehrkosten ohnehin nicht entziehen könnte.

Im Hinblick auf die Frage zu den fehlenden Werbeeinnahmen teilt der Vorsitzende mit, die Kalkulation enthalte keine Werbeeinnahmen, doch schließe dies nicht aus, dass Werbeeinnahmen noch erzielt werden. Zunächst müsse das Terminal fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Sicherlich werde man danach einen neuen Anlauf unternehmen, um entsprechende Werbeeinnahmen zu generieren. Stand heute könne man jedoch nicht sagen, ob Werbeeinnahmen in Höhe von 10.000, 20.000 oder 50.000 € im Jahr erzielt werden können. Somit wäre es nicht sinnvoll, dies in eine Kalkulation aufzunehmen. Ein finanzieller Schaden entstehe der Stadt dadurch nicht.

Im Gegensatz zum ursprünglichen Konzept habe man mit der Nutzungsentgeltordnung und dem, was an Mengengerüsten unterstellt wurde, jetzt erreicht, eine realistische Kalkulationsgrundlage zu haben, die ein ausgeglichenes Ergebnis vorsieht. In der Vergangenheit wurde von einem Verlust in der Größenordnung von 75.000 €/Jahr ausgegangen. Auch der frühere zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) war für die Landeshauptstadt Stuttgart ein Verlustgeschäft.

Die Thematik "keine Beteiligung des Flughafens Stuttgart" betreffend informiert er weiter, im Vertrag wurde vereinbart - und dies sei aus seiner Sicht außerordentlich vorteilhaft für die Landeshauptstadt Stuttgart -, dass der Flughafen sich bei einer Unterdeckung mit 25 % beteiligen muss. Wenn eine Verlustbeteiligung vereinbart wird, dann gehöre es zum guten kaufmännischen Stil, auch eine Gewinnbeteiligung zu vereinbaren. Aus Sicht der Stadt bestehe ein originäres Interesse daran, dass der Flughafen über die Gewinnbeteiligung (20 % des Überschusses) ein Interesse daran hat, möglichst viele Erträge zu generieren, unter anderem auch Werbeerträge, weil er selbst davon profitiert. Insofern seien Verlustbeteiligung und Gewinnbeteiligung kommunizierende Röhren. "Und da wir ja auf den Flughafen die Betriebsführung im Namen und auf Rechnung der Landeshauptstadt Stuttgart übertragen, habe ich ein hohes Interesse daran, dass der Flughafen ein eigenes betriebswirtschaftliches Interesse hat, möglichst keinen Verlust zu produzieren, weil er sich daran ja beteiligen müsste, und möglichst einen Gewinn zu erzielen, weil er dann durch diese Aufgabe, die er wahrnimmt, auch einen entsprechenden Gewinnanteil erhält."

Abschließend macht EBM Föll auf die Ergänzungsvorlage zur GRDRs 1372/2015

und die dort formulierte Beschlussantragsziffer 5 aufmerksam, wonach die Kassengeschäfte auf die FSG übertragen werden. Ohne einen entsprechenden Beschluss des Gemeinderates könnte die FSG nicht tätig werden, Erträge und Aufwendungen zu vereinnahmen bzw. vorzunehmen. Nachdem die FSG ein gut geführtes Unternehmen sei, an welchem die LHS mit 35 % beteiligt ist, habe er diesbezüglich keine Bedenken.

Anschließend begrüßt er den soeben eingetroffenen Geschäftsführer der FSG, Herrn NN (Name wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht) , und übergibt diesem das Wort.

Herr NN (Name wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht) (FSG) erläutert den aktuellen Sachstand des Projekts und stellt das Gebäude mithilfe einer Präsentation vor. Der SAB sei fast fertig. Das Parkhaus konnte am 25.11.2015 in Betrieb genommen werden, das Gebäude an sich sei fertiggestellt. Die Möblierung in den Warteräumen habe man bewusst noch nicht angebracht, sondern dies werde kurz vor der Eröffnung erfolgen. Anders als ursprünglich vorgesehen, seien es jetzt 18 anstatt 20 Busbuchten. Grund dafür sei, dass mehrere Busbuchten für Gelenkbusse geeignet sind, welche größere Schleppkurven brauchen. Man halte 18 Busbuchten dennoch für ausreichend. Der Spitzenwert im Winterfahrplan habe bei 37 Abfahrten pro Stunde gelegen. Es könne vorkommen, dass es bei Ferienbeginn, wo der internationale Verkehr stark zunimmt, knapper werden kann. Die Standzeiten seien jedoch so dimensioniert, dass die Anlage gut ausreichen müsste.

Die Mehrkosten werden verursacht zum einen durch Baukostensteigerungen für zwei Service-Kerne (statische Gründe) sowie durch Auflagen zur Belüftung, aufgrund deren eine Frischluftversorgung, die über das Dach eingeführt werden muss, installiert werden musste. Er wolle eigentlich nicht von Mehrkosten sprechen, sondern man habe im Jahr 2012 auf Grundlage der damaligen Kostenschätzung einen Vertrag geschlossen, der noch viele kleine Unsicherheiten hatte. Deswegen habe man damals bereits besprochen, den endgültigen Zuschussbetrag, der pauschaliert werden soll, auf Basis der Submissionsergebnisse festzulegen. Mit Blick auf die gestrige Diskussion im UTA, ob dies ein gutes oder ein schlechtes Geschäft für die Stadt Stuttgart ist, bittet er zu berücksichtigen, dass der Gesellschafter Land zu 65 % beteiligt ist. Hätte man anstatt einer doppelt so hohen Etage für den SAB zwei Etagen Parkhaus, wäre es ein jährlicher Umsatzausfall bei den Parkierungseinnahmen von 1,8 Mio. €/Jahr. Obwohl der SAB eine städtische Einrichtung ist, die auf Wunsch des Gemeinderats zur FSG geholt wurde, sei es nicht so, dass es ein schlechtes Geschäft für die Stadt wäre.

Die Rednerinnen und Redner seitens des Ausschusses danken für die beiden Berichte.

StR Sauer (CDU) erklärt die Zustimmung seiner Fraktion zu den Vorlagen. Es handle sich um ein sehr gutes Verhandlungsergebnis, das nur im Hinblick auf die Werbeeinnahmen noch verbesserungswürdig sei. Er geht davon aus, dass so mancher Werbepartner, wenn der Betrieb erst eingerichtet ist und funktioniert, noch bereit sein wird, dort zu werben. Wichtig erscheint ihm, dass die Kapazitäten tatsächlich ausreichend sein werden und der Eröffnungstermin 11.05.2016 gehalten wird. Damit könne man bei den Interims-ZOBs wie versprochen zum Normalverkehr

zurückkehren.

StRin Deparnay-Grunenberg (90/GRÜNE) will sich dem Lob nicht anschließen, da es zum Geschäft gehöre, mit Widrigkeiten umzugehen. Aus ihrer Sicht ist in der Planung einiges nicht optimal gelaufen, was sie im Rahmen des Aufsichtsrats noch ansprechen werde. Ihre Fraktion hoffe, dass der SAB gute Dienste leisten wird. Dennoch sei man der Auffassung, angesichts der Stärkung dieser Branche und der wachsenden Nachfrage, neben diesem zentralen Standort noch einen weiteren Fernbushalt im Norden einrichten zu müssen. Man erachte dies als gute Form der Mobilität. Der Vorlage stimme man zähneknirschend zu und wäre ebenfalls hoch erfreut, wenn sich bei den Werbeeinnahmen noch etwas bewegt. Dabei denke man daran, gezielt Werbung für Stuttgarter Einrichtungen zu machen oder Werbung für jüngeres Publikum zu schalten.

StR Pfeifer (SPD) freut sich darüber, dass der SAB nach langem Vorlauf endlich in Betrieb gehen wird und gemeinsam mit dem Flughafen eine gute Lösung gefunden wurde. Dennoch seien in der City die Probleme damit noch nicht gelöst, Stichwort "Städtetourismus". Seine Fraktion halte die zwischen FSG und LHS getroffene Vereinbarung für fair. Zu kritisieren sei jedoch, Dinge wie Windschutz und Möblierung in der Vorplanung nicht einkalkuliert zu haben. Herrn Schoefer bittet er auszuführen, warum keine Werbeeinnahmen angesetzt wurden. Angesichts der vielen Schwierigkeiten im Innenstadtbereich mit Werbeunternehmen, die werben wollen, könne er nicht verstehen, aus welchem Grund an diesem hochfrequentierten Punkt bis heute noch kein Vertrag zustande kam. Den Vorlagen stimme man selbstverständlich zu.

Für StR Urbat (SÖS-LINKE-PluS) steht außer Frage, dass Stuttgart einen Fernomnibusbahnhof braucht. Ob der Standort am Flughafen ideal ist, bezweifelt er hingegen. Besser wäre ein Standort am Bahnhof in der Innenstadt. Die Kostensteigerung sei ärgerlich und hänge teilweise mit S 21 zusammen. Er werde sich bei dieser Vorlage der Stimme enthalten.

EBM Föll wendet ein, angesichts von wöchentlich 2.700 und pro Jahr 140.000 Busabfahrten mache er ein großes Fragezeichen an die Idee, den Busbahnhof in die Innenstadt zu setzen. Für das Stadtklima wäre dies sicherlich nicht die bessere Idee. Auch bittet er zur Kenntnis zu nehmen, dass Fernbuslinien Autobahnen nutzen. Es sei daher klug, ein Busterminal in die Nähe einer Autobahn zu verorten.

StRin von Stein (FW) erklärt Zustimmung zu den Vorlagen. Auffallend sei dennoch die in Teilen sparsame Planung in der Hoffnung, dass es funktioniert. Sie bittet darum, von vornherein Puffer bei derartigen Projekten einzubauen für Nebenkosten. Sie könne nicht verstehen, wie im Zeitalter der Inklusion kein Blindenleitsystem oder Dinge wie Windschutz und Möblierung einkalkuliert werden konnten. Sie hofft, dass der SAB gut funktionieren wird und schließt sich der Meinung an, wonach auch der Stuttgarter Norden einen Fernbushalt benötigt, der möglichst nahe zur Autobahn oder an der B 27 liegen soll.

Das Projekt sei notwendig und überfällig, so StR Prof. Dr. Maier (AfD). Seine Fraktion werde den Vorlagen zustimmen. Er ist ebenfalls der Meinung, dass die Aufenthaltsqualität einer Einrichtung maßgeblich für deren Erfolg ist.

StR Dr. Oechsner (FDP) lobt das Projekt. Da Fernbusse für den Fernverkehr da sind und nicht für den Stadtverkehr geht er davon aus, dass die Anbieter darüber nachgedacht haben, welche Möglichkeiten für ihre Kunden bestehen, um auch mit dem schienengebundenen ÖPNV zum Terminal zu kommen. Seines Erachtens ist der Standort des SAB sehr gut. Auch er bemängelt, dass Möblierung und Blindenleitsystem nicht von Anfang an eingeplant wurden.

Herr NN (Name wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht) widerspricht dem Eindruck, wonach die FSG von Anfang an eine spartanische Einrichtung im Auge hatte. Zwischen dem, was man plant, "beispielsweise ein Windschutz, der als Werbeanlage ausgeprägt ist, und die Installationskosten damit von einem Dritten übernommen werden", und der Realität bestehe jedoch ein Unterschied. Leider seien die Werbeunternehmen auf dieses Konzept nicht eingegangen. Weil man gewusst habe, dass es ohne Windschutz nicht geht, mussten die Kosten dafür selbst getragen werden. Das gleiche Thema bestand beim Thema Verpachtung und Möblierung. Auch bei Verpachtungen von Gaststätten gebe es unterschiedliche Modelle - voll möbliert über Managementverträge oder indem der Pächter sein Mobiliar mitbringt. Letzteres war auch der Ansatz, den man seitens der FSG verfolgt hatte. Darauf seien die Vertragspartner leider jedoch nicht eingegangen. Er halte die gewählte Vorgehensweise nach wie vor für richtig, da sie gewählt wurde, um das Budget der Stadt maximal zu schonen. Wenn nun Kosten entstehen, weil die Erstüberlegungen nicht getragen haben, so bitte er dafür um Nachsicht. Selbstverständlich werde man an dem Thema Werbeeinnahmen dranbleiben.

Zum Thema zweiter Standort im Norden stellt er klar, die rechtliche Situation sei so, dass nicht klar sei, ob die Stadt eine solche Planung - sollte sie ein Fernbusanbieter ernsthaft verfolgen - verhindern kann. Die FSG sei im Kontakt mit den Busfirmen, wo er bei diesem Thema immer um etwas Geduld werbe, um erst mal zu schauen, wie die Akzeptanz des SAB sein wird. Eigentlich müssten auch die Busbetreiber an einem zentralen Netzzugangspunkt ein Interesse haben, weil dies für sie einen höheren Verbindungswert besitze. Erst in einem zweiten Schritt müsse dann der Dialog mit der Stadt erfolgen.

EBM Föll stellt mit Dank an Herrn NN (Name wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht) abschließend fest:

Der Verwaltungsausschuss stimmt der GRDRs 1372/2015 und Ergänzung mit 15 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen zu.

Die Anlage wurde aus datenschutzrechtlichen Gründen gelöscht.

