

Stuttgart, 19.01.2016

Stuttgart Airport Busterminal

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	16.02.2016
Verwaltungsausschuss	Vorberatung	öffentlich	17.02.2016
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	18.02.2016

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.

Begründung:

Investitionszuschuss

Die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) erstattet der FSG die beim Parkhausneubau entstehenden baulichen Mehrkosten durch den integrierten SAB in Form eines Investitionszuschusses. Nach den Planungen im Jahr 2011 wurde von einem Investitionszuschuss in Höhe von 4,6 Mio. EUR ausgegangen (GRDRs 697/2011). Hierbei wurde darauf hingewiesen, dass nach Vorliegen der Submissionsergebnisse für die wesentlichen Gewerke die SAB-bedingten Mehrkosten endgültig ermittelt und als Pauschalbetrag festgeschrieben werden.

Nach Vorliegen aller Submissionsergebnisse mit Ausnahme des Schranken- und Kassensystems erhöht sich der Investitionszuschuss unter Ausnutzung aller Einsparpotenziale von netto 4,60 Mio. EUR um netto 1,21 Mio. EUR auf netto 5,81 Mio. EUR. Dieser Betrag wird als Pauschalbetrag festgeschrieben. Ein Antrag auf Bewilligung von Fördermitteln wurde abschlägig entschieden.

Im Einzelnen wurden hierbei die folgenden Zusatz- und Mehrkosten berücksichtigt:

Busfahrspuren als Betonfahrbahn	50 TEUR
Blindenleitsystem	26 TEUR
Möblierung	44 TEUR
Windschutz Bushaltestellen	170 TEUR
Fahrgastinformationssystem	180 TEUR
Haustechnik in den Servicepoints	250 TEUR
Baukosten im Bereich der Servicepoints	160 TEUR
Mögliche Kosten aus Veränderungssperre Stuttgart 21	85 TEUR
Steigerung der Nebenkosten	220 TEUR
Unvorhergesehenes	25 TEUR
Summe Zusatz- und Mehrkosten	1.210 TEUR
Investitionszuschuss bisher	4.600 TEUR
Investitionszuschuss neu (Pauschalbetrag)	5.810 TEUR
Nicht abzugsfähige Vorsteuer (ÖPNV-Nutzung)	140 TEUR
Gesamtauszahlungen	5.950 TEUR

Busfahrspuren als Betonfahrbahn:

Im Zuge einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde nachgewiesen, dass eine Ausführung der Busspuren in Betonbauweise die wesentlich nachhaltigere Lösung gegenüber einem ursprünglich vorgesehenen Asphaltoberbau darstellt. Bereits die erste Sanierung einer alternativen Asphaltdecke wäre im Vergleich zu den Mehrkosten für den Betonstraßenbau erheblich unwirtschaftlicher.

Blindenleitsystem:

In der ursprünglichen Kalkulation der Kosten für den SAB nicht enthalten. Aufgrund geänderter rechtlichen Vorgaben jedoch erforderlich.

Möblierung:

In der ursprünglichen Kalkulation der Kosten für den SAB wurde die Ausstattung (Sitzbänke im Wartebereich, Mülleimer etc.) nicht berücksichtigt. Eine Mindestausstattung ist jedoch notwendig. Die Bemühungen, diese Ausstattung über Werberechte zu finanzieren waren nicht erfolgreich.

Windschutz Bushaltestellen:

Im Bereich der Bussteige waren in der ursprünglichen Kostenaufstellung keine Kosten für Windschutzeinrichtungen mit Sitzgelegenheiten und Info-Vitrine für die wartenden Passagiere berücksichtigt. Diese Einrichtungen sind jedoch notwendig. Ein Werbepartner für die Finanzierung der Ausstattung konnte nicht gefunden werden.

Fahrgastinformationssystem:

Die Kosten für das Fahrgastinformationssystem konnten zum Zeitpunkt der Festlegung der Kostenaufteilung nur grob geschätzt werden, da derartige Systeme am Markt nicht verfügbar sind und damit auch keine Vergleichspreise herangezogen werden konnten. Vergleichbare Lösungen sind bisher nicht am Markt erhältlich, was eine überwiegende Neuentwicklung erforderlich machte. Das Ausschreibungsergebnis entspricht den Marktpreisen für spezielle Soft- und Hardwarelösungen. Darüber hinaus ist zusätzliche Hardware in Form von Gegensprechanlagen an den Bussteigen erforderlich, die ursprünglich ebenfalls nicht berücksichtigt waren.

Haustechnik in den Servicepoints:

Die Kosten für die Haustechnik in den Servicepoints liegen insgesamt erheblich über dem ursprünglichen Ansatz. Entgegen der ursprünglichen Planung ist eine mechanische Belüftung der Servicepoints erforderlich. Die Geometrie des SAB mit den erforderlichen drei Bussteigen macht es unter Berücksichtigung der vorhandenen Grundstücksgeometrie erforderlich, dass zumindest Teile der Servicegebäude unter den Parkdecks angeordnet werden. Hieraus resultiert die Notwendigkeit einer mechanischen Belüftung, da der Eintrag von Abgasen im Falle einer natürlichen Belüftung zu vermeiden ist. Bedingt durch die Geometrie des Bauwerks und die Einbindung in die Ver- und Entsorgung innerhalb der Flughafeninfrastruktur sind die Trassenlängen zur Versorgung der Servicepoints sehr groß. Beispielhaft musste die Fernwärmeübergabestation im Spindelbauwerk untergebracht werden, so dass die Anbindung der Heizung von der Spindel aus erfolgt.

Weiterhin wurde das Gebäude hinsichtlich der Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik in die Überwachung des Flughafens eingebunden, um eine Fernüberwachung zu ermöglichen, was über die Nutzungsdauer gesehen zu einer erheblichen Reduzierung der laufenden Betriebskosten führt. Insgesamt ist der erforderliche Technisierungsgrad innerhalb der Servicepoints erheblich höher als ursprünglich geplant.

Baukosten im Bereich der Servicepoints:

Die Servicepoints mussten bedingt durch das statische Gesamtkonzept mit den Treppenhäusern als wesentliche aussteifende Elemente des Gesamtgebäudes in zwei Bauteile aufgegliedert werden. Hieraus ergeben sich Mehrkosten. Darüber hinaus wurde beim Ausbau auf eine möglichst dauerhafte und robuste Ausführung Wert gelegt, um die laufenden Instandhaltungskosten möglichst niedrig zu halten. Weiterhin gestaltete sich der Ausbau, bedingt durch die hohe Installationsdichte im Gebäude, als erheblich aufwendiger als ursprünglich angenommen. Hinzu kommt, dass die Ausschreibungen der Ausbaugewerke verhältnismäßig kleine Mengen beinhalteten, was zu höheren Preisen führte.

Mögliche Kosten aus Veränderungssperre Stuttgart 21:

Da sich der Busbahnhof teilweise unmittelbar über der zukünftigen S21 Tunneltrasse liegt, besteht das Risiko von Mehrkosten beim Tunnelvortrieb, die bedingt durch den vorgezogenen Bau des SAB wegen der Veränderungssperre zu Gunsten des Bahnprojekts zu Lasten des Projekts SAB gehen.

Steigerung der Nebenkosten:

Der Nebenkostenansatz musste angepasst werden, da die tatsächlichen Nebenkosten erheblich über der ursprünglichen Annahme lagen.

Nicht abzugsfähige Vorsteuer (ÖPNV-Nutzung)

Die Überlassung an den ÖPNV erfolgt nicht im Rahmen eines Betriebs gewerblicher Art. Aus den anteiligen Kosten ist daher kein Vorsteuerabzug möglich.

Vertrag

Mit Beschluss vom 06.10.2011 (GRDRs 697/2011) hat der Gemeinderat die Verwaltung ermächtigt, mit der FSG einen Vertrag über die Aufgabenübertragung, einen Investitionszuschuss und einer anteiligen Tragung von Betriebsverlusten des SAB abzuschließen. Die Geschäftsführung der FSG wurde mit Aufsichtsratsbeschluss vom 12.10.2011 ermächtigt, mit der LHS einen entsprechenden Vertrag abzuschließen. Mit Datum vom 22.10.2012 wurde der Vertrag von den Vertragspartnern unterschrieben.

Die Vertragsparteien sind zwischenzeitlich zu dem Ergebnis gekommen, dass das betriebswirtschaftliche Konzept nochmals zu optimieren ist. Der SAB soll im Namen und auf Rechnung der LHS betrieben werden. U.a. kann die Stadt damit auf die Benutzungs- und Entgeltsordnung unmittelbar Einfluss nehmen. Die Einnahmen aus dem Fernbuslinienverkehr führen bei der LHS zu einem Betrieb gewerblicher Art.

Aus den umsatzsteuerpflichtigen Ausgaben (Investitionszuschuss an die FSG) kann die LHS folglich einen Vorsteuerabzug geltend machen. Soweit der SAB dem ÖPNV zur Verfügung steht und hierfür kein Entgelt im umsatzsteuerlichen Sinne erhoben wird, ist kein Vorsteuerabzug möglich, da insoweit kein Betrieb gewerblicher Art vorliegt. Der SAB kann steuerlich zu 88% dem Betrieb gewerblicher Art (Fernbuslinienverkehr) zugeordnet werden. Die nicht abzugsfähige Vorsteuer (0,14 Mio. EUR) aus dem Anteil der ÖPNV-Nutzung ist Teil der von der LHS zu tragenden Kosten.

Bauherrin des SAB ist weiterhin die FSG. Die LHS leistet – wie festgelegt – einen Investitionszuschuss an die FSG. Die LHS überträgt die Betriebsführung des SAB auf die FSG. Entsprechend der bisherigen Regelung trägt die LHS 75% der ggf. anfallenden jährlichen Unterdeckung. Bei einer Überdeckung erhält die FSG eine anteilige Vergütung in Höhe von 20% des Überschusses. Entsprechend der prognostizierten Einnahmen-/Ausgabenrechnung (Stand 20.01.16) kann ein ausgeglichenes Betriebsergebnis erreicht werden (siehe Abschnitt Finanzielle Auswirkungen).

Entgeltordnung

Der zentrale Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof Stuttgart wurde bis zu seiner Verlegung aufgrund der Baumaßnahmen für S21 von der Stadt als kostenrechnende Einrichtung geführt. Am Ende des Jahres wurden die für den ZOB angefallenen Kosten auf die erfolgten Abfahrten umgelegt. Bei diesem Betrieb gab es keine festen Preise und auch keine Preisstaffelung. Für die Unternehmen, die über die Nutzung des ZOB mit der Stadt einen Vertrag geschlossen hatten, fielen die jeweiligen Kosten an, die die jeweilige Jahresrechnung ergab. Dieses System ohne Abfertigungsanlage wurde auch bei den Interims-ZOB beibehalten. Für das Jahr 2014 ergab sich für den Interims- ZOB Obertürkheim ein Preis von 8,63 EUR je Abfahrt.

Für den neuen SAB kann diese Vorgehensweise nicht angewandt werden. Hier ist wegen der Vielzahl von Fahrbewegungen verbunden mit einer optimalen Ausnutzung der vorhandenen Bussteige ein leistungsfähiges Bussteigdispositions- und Fahrgastinformationssystem notwendig sowie ein entsprechendes Einfahrtskontrollsystem erforderlich.

Bei den Überlegungen für die Entgeltgestaltung für den neuen SAB wurden bestehende Entgeltsysteme bei vergleichbaren ZOB abgeprüft, wobei das Modell der „Zentral-Omnibus-Bahnhof Hamburg GmbH“ als das für den SAB geeignetste gewählt wurde. Hier wird insbesondere nach der Anzahl der Benutzungen unterschieden. Auch werden die Verweilzeiten im ZOB festgelegt, Zuschläge bei längerer Nutzung erhoben und auch die Preise für Benutzung der Ver- und Entsorgungsstation festgelegt.

Diese Differenzierung in der Entgeltgestaltung berücksichtigt nach Meinung der Verwaltung und der FSG die unterschiedliche Intensität der Nutzung des SAB durch die Fernbusunternehmen.

In der Anlage sind die Staffelung der Entgelte dargestellt und entsprechend den voraussichtlichen Abfahrten die voraussichtlichen Gesamteinnahmen des SAB berechnet. Die hier genannten Zahlen von jährlich 75.000 Abfahrten von Fernbussen im Linienverkehr und 5.000 Abfahrten im Gelegenheitsverkehr wurden aus den angemeldeten Sollfahrplänen für den ursprünglich vorgesehenen Betriebsstart Januar 2016 sowie auf Grundlage der bisherigen Abfahrten der Interims-ZOB der Stadt und des Fernbusverkehrs, der heute schon am Flughafen und an der Messe abgewickelt wird, ermittelt.

Nach einer Anlaufzeit von ca. 1 Jahr wird die Gesamtsituation von den Beteiligten überprüft und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen.

Da die Entgeltordnung aufgrund der besonderen Marktsituation kurzfristig änderbar sein muss, soll die Verwaltung ermächtigt werden, die Entgeltordnung festzulegen und fortzuschreiben.

Finanzielle Auswirkungen

Gegenüber dem Beschluss von 2011 fallen zusätzliche einmalige Investitionskosten von 1,35 Mio. EUR an, die überplanmäßig bereitgestellt werden.

Das zu erwartende Betriebsergebnis hat sich von einem jährlichen Abmangel von 79,6 TEUR zu einem ausgeglichenen Betriebsergebnis verbessert:

Nutzungsentgelte Busse	576.000 EUR
Mieten und Mietnebenkosten (Servicegebäude, Toiletten)	53.500 EUR
Werbeeinnahmen	0 EUR
Parkentgelte Kiss & Ride	10.000 EUR
Summe Erlöse	639.500 EUR
Instandhaltung Bauwerk und technische Anlagen	59.000 EUR
Bahnhofsmanagement (Personalkosten)	325.000 EUR
Strom, Wasser, Wärme	68.500 EUR
Reinigung	144.000 EUR
Sonstige Betriebskosten	18.000 EUR
Betriebsführung durch FSG	25.000 EUR
Summe Aufwendungen	639.500 EUR

Beteiligte Stellen

Michael Föll
Erster Bürgermeister

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlagen

Entgeltregelung und Berechnung der Einnahmen