

Sitzungsvorlage

Gremium: Gemeinderat
Am: 10.03.2016

Betreff:

Frage der Einrichtung einer Fernbushaltestelle

Anlage(n):

Mitzeichnung

Anlage 1: Ziele und Fahrtverbindungen

Anlage 2: Luftbild, Bahnhofseite (West) Bestand und Planung, Übersichtsplan An- und Abfahrt

Beschlussvorschlag:

Der Einrichtung einer Fernbushaltestelle auf der Westseite des Bahnhofs wird unter der Voraussetzung zugestimmt, dass die durch die Baumaßnahme entstehenden Kosten von der Fa. MeinFernbus FlixBus getragen werden. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der Firma MeinFernbus FlixBus die weitere Vorgehensweise abzustimmen und die Maßnahme mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Juni 2016 umzusetzen.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	10.03.2016	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

HHJ	Produkt	Bezeichnung
2016	5400XXXX	
2016	5400XXXX	

Sachkonto	Bezeichnung	Erläuterung	Plan	Betrag
7872000		Bau einer Bushaltestelle	Außerpl.	35.000,--
3618000		Einnahmen durch Kostenerstattung Fa. MeinFernbus FlixBus	Außerpl.	35.000,--

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Die Firma **MeinFernbus FlixBus** mit Sitz in Berlin ist derzeit einer der führenden Anbieter auf dem seit dem Fall des Bahnmonopols und der damit verbundenen Liberalisierung im Jahr 2013 boomenden Fernbusmarkt. Gemeinsam mit Bahn, Flugzeug und Fähre ist der Fernbus ein immer wichtiger werdender Teil des öffentlichen Personenfernverkehrs (ÖPFV) in Deutschland. Im Jahr 2015 wurden bei MeinFernbus FlixBus rd. 20 Mio. Fahrgäste gezählt. Derzeit bedient MeinFernbus FlixBus rund 530 Ziele in 16 Ländern.

Im Großraum Stuttgart werden derzeit 4 Haltestellen angefahren: Stuttgart S-Bahn Vaihingen, Stuttgart Ost / Kirchheim unter Teck und Stuttgart Flughafen / Messe sowie die Haltestelle Stuttgart ZOB Zuffenhausen. Seit 2013 haben sich die Fahrgastzahlen in Stuttgart von rd. 250.000 auf 1 Mio. beförderte Personen vervierfacht.

In Zusammenhang mit dem derzeit laufenden Ausbau der Haltestelle Stuttgart Flughafen / Messe ist von der Stadt Stuttgart die Aufgabe des ZOB Zuffenhausen vorgesehen. Damit entfällt noch in der ersten Jahreshälfte 2016 ein wichtiger Haltepunkt im Norden von Stuttgart.

Vor diesem Hintergrund haben sich Vertreter der Fa. MeinFernbus FlixBus zu Jahresbeginn mit der Frage an die Verwaltung gewandt, inwiefern die Einrichtung eines Haltepunkts in Kornwestheim grundsätzlich denkbar wäre, um so auch weiterhin im Norden von Stuttgart ein entsprechendes Angebot vorzuhalten. Dabei wäre es aus Sicht des Betreibers wünschenswert, die Haltestelle bereits Anfang Juni in Betrieb zu nehmen um so einen nahtlosen Übergang zwischen der dann „deaktivierten“ Haltestelle ZOB Zuffenhausen und dem neuen Standort Kornwestheim zu gewährleisten.

Der Betreiber geht davon aus, dass in Kornwestheim künftig etwa 20 Linien mit ca. 45-60 Fahrten täglich verkehren könnten. Die Anzahl der Fahrten variiert bedarfsorientiert, in Spitzenzeiten muss nach Angaben der Fa. MeinFernbus FlixBus von bis zu 4 Fahrten pro Stunde ausgegangen werden. Entsprechende Mindestanforderung ist ein Haltebereich mit einer Fläche, die das Aufstellen von 2 Bussen hintereinander ermöglicht. Die angedachten Verbindungen sind in der Anlage 1 dargestellt.

Standortvarianten

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung wurden mögliche Standortalternativen in Augenschein genommen und bewertet. Um eine möglichst optimale Verknüpfung Schiene / Bus zu erreichen (nach Firmenangaben nutzen heute rd. 80% der Fahrgäste den Umweltverbund zum Erreichen des Fernbus) ist oberstes Standortkriterium die unmittelbare Nähe der Haltestelle zu Einrichtungen der Deutschen Bahn sowie zentraler ÖPNV-Knotenpunkte. Weiter wichtiges Kriterium ist die Nähe zum Stadtzentrum. Das Vorhandensein von Parkmöglichkeiten (v.a. im Sinne kurzfristiger Haltemöglichkeiten zum Be- und Entladen) ist demgegenüber deutlich untergeordnet. Das Luftbild in Anlage 2a zeigt die derzeitige Situation im Bahnhofsbereich.

Ein Standort auf der **Ostseite des Bahnhofs** im Bereich der vorhandenen Bushaltestellen wäre zwar auch im Hinblick auf die direkte Nähe zum Bahnhofsvorplatz und der Innenstadt optimal, scheidet aber v.a. aufgrund der hohen Frequenz von Bussen der LVL und den beengten platzräumlichen Verhältnissen aus. Auch die Zu- und Abfahrtssituation ist hier bereits im Bestand schwierig und würde sich mit der Einrichtung einer Fernbushaltestelle weiter verschlechtern.

Eine unter Voraussetzung der Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer grundsätzlich denkbare Nutzung der Fläche „Auto im Reisezug“ scheidet aufgrund der Erschließungssituation und des Flächenzuschnitts (keine Wendemöglichkeit) ebenfalls aus. Auch eine weitere grundsätzlich denkbare Standortalternative im Verlauf der Eastleighstraße unmittelbar südlich des Hirschgartens im Bereich der hier vorhandenen Längsparkierer ist v.a. aufgrund der dann bereits etwas größeren Entfernung zum Bahnhof wenig optimal.

Auf der **Westseite des Bahnhof** bieten sich demgegenüber deutlich bessere Möglichkeiten. Der Bestandsplan in Anlage 2b zeigt die derzeitige Situation im Umfeld des Bahnhofsportals West. Unmittelbar südlich des Portals existiert ein rd. 30m langer Längsparkierungsbereich der für kurze Haltevorgänge im Sinne des Be- und Entladens genutzt werden kann („Kiss and Ride“). Weiter nördlich ist ein weiterer rd. 13m langer Längsparkierungsstreifen speziell für wartende Taxis vorhanden. Im Vorbereich des alten Bahnhofsgebäudes zeigt der Plan eine großzügige Gehwegfläche, die durch insgesamt 6 Baumstandorte gegliedert ist. Rein platzräumlich stehen hier aus Sicht der Verwaltung ausreichend dimensionierte Möglichkeiten für die Anordnung einer Fernbushaltestelle zur Verfügung.

Auch in Bezug auf die verkehrliche Erschließung des Bereichs wird die Situation auf der Westseite deutlich besser bewertet als auf der Ostseite. Von der A81 kann die Haltestelle über die Ausfahrt Stuttgart-Zuffenhausen und weiter über die B10 und die B27a und die L1143 Stammheimer Straße von Süden angefahren werden. Eine Abfahrt in Richtung des überörtlichen Straßennetz ist über die Holzgrundstraße / Holzgrunddurchlass und die Westrandstraße in Richtung Süden auf die B27a möglich. Alternativ kann über Möglingen auch die Anschlussstelle Ludwigsburg Süd angefahren werden. Zu- und Abfahrt kann so unter größtmöglicher Schonung bewohnter Bereiche erfolgen (s. Anlage 2c)

Der Plan in Anlage 2d zeigt die von der Verwaltung näher untersuchte Planungsvariante. Für die Anlage einer Bushaltestelle müsste die heutige Taxibucht aufgegeben und verlegt werden. Im Vorbereich des alten Bahnhofsgebäudes wäre eine 3m breite und rd. 55m lange Bushaldebucht anzulegen, um so maximal 2 Bussen hintereinander eine Haltemöglichkeit zu bieten. Bei dieser Variante bleiben 5 der insgesamt vorhandenen 6 Baumstandorte erhalten. Lediglich der Baum auf Höhe des südlichen Endes des Bahnhofsgebäudes muss aufgrund seiner gegenüber den nördlichen Standorten leicht versetzten Lage aufgegeben werden. Keine Änderungen ergeben sich im Bereich der „Kiss and Ride“ – Plätze. Dieser Bereich bietet auch künftig maximal 5-6 Pkw's eine kurzfristige Haltemöglichkeit und ist sicher auch mit Blick auf zu erwartende Hol- und Bringvorgänge zum Fernbus an dieser Stelle sinnvoll.

Der auch aufgrund ordnungsrechtlicher Vorgaben in diesem Bereich zwingend erforderliche Wartebereich für Taxis könnte auf der gegenüberliegende Seite im Vorbereich von Gebäude Hausnummer 82 dargestellt werden. Dadurch würde sich hier die Anzahl der öffentlichen und damit sinngemäß „frei verfügbaren“ Stellplätze von heute 5 auf künftig 3 reduzieren, was aber aus Sicht der Verwaltung auch vor dem Hintergrund der für dieses Jahr geplanten Erweiterung der Parkierungsanlage nördlich des alten Bahnhofsgebäudes als unproblematisch eingeschätzt wird.

Die weiter notwendigen Ausstattungsdetails des Haltebereichs wie Haltestellenschilder und ein überdachter Wartebereich können aufgrund der platzräumlichen Verhältnisse im direkten Umfeld aus Sicht der Verwaltung problemlos dargestellt werden.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Umsetzung der Baumaßnahme werden von der Abteilung Tiefbau auf der Grundlage einer Grobkostenschätzung auf insgesamt rd. 35.000,- Euro geschätzt.

Kostenträger der Maßnahme ist die Fa. MeinFernbus Flixbus, die die Kostenübernahme in direkter Abstimmung mit der Verwaltungsspitze entsprechend zugesichert hat. Diese Zusicherung soll kurzfristig über einen Durchführungsvertrag abgesichert werden. Die Maßnahme würde von der Stadt Kornwestheim über die im Haushalt 2016 im Bereich Tiefbau vorhandenen Mittel vorfinanziert. Die Kostenerstattung durch die Fa. MeinFernbus Flixbus erfolgt durch entsprechende Rechnungsstellung in Form von Abschlagszahlungen bereits während der Umsetzung der Maßnahme.

Einen entsprechend positiven Beschluss des Gemeinderats unterstellt könnte die Baumaßnahme im Rahmen des Jahresbaus kurzfristig ausgeführt werden, um so das Ziel einer Inbetriebnahme der Haltestelle Anfang Juni sicher zu stellen. Die entsprechenden Kapazitäten sind beim Unternehmen vorhanden. Die Bauzeit wird auf rd. 4 Wochen geschätzt.

Fazit und weiteres Vorgehen

Aus Sicht der Verwaltung wird die Anfrage der Fa. MeinFernbus Flixbus grundsätzlich positiv bewertet. Es besteht die Chance, den Bekanntheitsgrad des Standorts Kornwestheim auch überregional zu verbessern und damit im Sinne der Außendarstellung imagefördernd zu wirken. Darüberhinaus besteht durch die Nutzer des Fernbus im Zusammenspiel mit dem von der Wirtschaftsförderung angedachten und dem Gemeinderat am 25.02.2016 vorgestellten „Konzept zur Entwicklung der Innenstadt“ zumindest die Chance auf eine Belebung und ggf. sogar Umsatzsteigerung im zentralen Innenstadtbereich.

Aus städtebaulich-funktionaler Sicht lässt sich die Haltemöglichkeit auf der Westseite des Bahnhofs nahezu problemlos in das Umfeld integrieren. In direkter Nähe zur Haltestelle liegen zahlreiche gewerblich genutzte Einheiten, sodass die durch die Haltestelle selbst zusätzlich entstehenden Beeinträchtigungen als vertretbar eingestuft werden. Auch städtebaulich-gestalterisch werden im Vorfeld des alten Bahnhofsgebäudes keine wesentlichen Beeinträchtigungen erwartet.

Unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten sind keine gravierenden Auswirkungen zu erwarten. Die Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten entlang der L1143 Stammheimer Straße sind ausreichend dimensioniert und besitzen entsprechende Leistungsreserven, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Rein quantitativ gilt gleiche Aussage sicher auch für die aus Sicht der Verwaltung mit dem Ziel einer schnellen Ableitung der Busse fernab der zentralen Stadtbereiche vorgeschlagenen Streckenführung über die Holzgrundstraße und den Holzgrunddurchlass in Richtung der Weststrandstraße. Dieser derzeit für Lkw's größer 7,5 to gesperrte Bereich müsste mit einem Zusatzschild „Linienbusverkehr frei“ zur Nutzung durch die Fernbusse freigegeben werden. Aus verkehrlicher Sicht problematisch in diesem Bereich ist ggf. der zumindest in Teilen beengte Straßenquerschnitt, der in der Fortfolge evt. einen zumindest teilweisen Verzicht auf Stellplätze entlang des Straßenzugs erforderlich macht.

Durch das nahezu vollständig wohnwirtschaftlich geprägte Umfeld sind entlang der Holzgrundstraße zwischen „Alter Markt“ und Bolzstraße negative Auswirkungen und Betroffenheiten in Bezug auf Lärm- und Schadstoffemissionen zu erwarten. Diese wirken sicher um so mehr, als dieser Bereich durch das Lkw-Fahrverbot auch im Vergleich mit anderen Straßenzügen derzeit deutlich entlastet ist. Eine unter Kapazitäts Gesichtspunkten grundsätzlich denkbare alternative Streckenführung von der Bushaltestelle über die Jakobstraße und die Stuttgarter Straße nach Süden auf die B27 stellt aber in der Abwägung eine aus Sicht der Verwaltung schlechtere Variante dar, da hier deutlich mehr Betroffenheiten zu erwarten sind.

Selbst wenn es sich beim Fernbus um ein mit fossilen Brennstoffen betriebenes Mobilitätsmedium mit den entsprechenden Auswirkungen in Bezug auf Emissionen handelt ist der Fernbusverkehr ganz generell eine auch im Sinne des Mobilitätskonzepts durchaus akzeptable Alternative zur Bewältigung langer Wege die dazu beiträgt, den motorisierten Individualverkehr insgesamt zu reduzieren und in diesem Sinne speziell mit Blick auf weiträumige Fahrbeziehungen das Angebot des Schienenverkehrs sinnvoll ergänzt.