

Flughafenstadt-Messestadt-Kongressstadt-Bahnamagistrale- Eine Stadt als Knotenpunkt des Wissenstransfers

Frank OTTE

(Erster Bürgermeister, Architekt Dipl.Ing. Frank OTTE, Stadt Leinfelden-Echterdingen, Bernhauser Str. 9, D-70771 Leinfelden-Echterdingen, f.otte@le-mail.de)

1 WANDEL DURCH STANDORTZUWEISUNG

Bei der Zuordnung von Landes- bzw. Bundesweit bedeutsamen Infrastrukturprojekten werden die Auswirkungen nicht unbedingt nach den sonst üblichen raumplanerischen Kriterien abgewogen. Dies Auswirkungen auf die Standortkommunen bleiben vielfach unberührt obwohl neben Nutzen auch Lasten zu tragen sind. Die Stadt Leinfelden-Echterdingen (38.000 Einwohner) erhält neben dem Landesflughafen mit 10 Millionen Passagieren die Landesmasse Stuttgart mit int. Kongresszentrum, die sich mit dem neuen Standort auf Platz 9 der bundesweiten Messestandorte schiebt. Mit Stuttgart 21 kommt ein internationaler ICE-Bahnhof hinzu.

In den dichtbesiedelten Räumen Baden-Württembergs bieten sich keine Flächen mehr, die ohne Extreme Belastungen für den Raum. Die Große Kreisstadt Leinfelden-Echterdingen ist 1975 durch die Verwaltungsreform aus vier ehemals selbständigen Gemeinden entstanden. Ein Wandel, der die kommunale Struktur bis heute belastet. Der größte Stadtteil Echterdingen mit 13.381 Einwohnern nimmt die Infrastruktureinrichtungen Flughafen und Neue Messe Stuttgart auf. Einzelne Stadtteile sind besonders in den letzten Jahrzehnten durch Industrialisierung (Bosch, Roto-Frank etc.) extrem gewachsen. Dieses Wachstum bildet die Basis für die Wirtschaftskraft. Städtebaulich haben die Stadtteile erhebliche Veränderungen erfahren. Vom ländlich/landwirtschaftlich geprägten Orten haben sie sich zu Wohn- und Arbeitsstandorten im „Speckgürtel“ von Stuttgart entwickelt. Anders jedoch als in vielen anderen Regionen ist Leinfelden-Echterdingen nicht zu einer monostrukturierten Schlafstadt mutiert, sondern hat durch die gezielte Ansiedelung von Industrie und Gewerbe einen ausgewogenen Wachstumsprozeß vollzogen. Derzeit pendeln ca. 20.000 Arbeitnehmer täglich nach Leinfelden-Echterdingen ein. Ziel muss es sein, mittelfristig ca.20 % der Einpendler als Einwohner zu gewinnen

2 WIRTSCHAFTSKRAFT VS STANDORTLAST

Bei einer Einwohnerzahl von 38.000 Einwohnern weist die Stadt ca. 33.000 Arbeitsplätze auf. 20.000 Einpendler sind auf leistungsfähige Verkehrsverbindungen angewiesen. Die Siedlungsdichte im dichtbesiedelten Ballungsraum im Süden Stuttgarts führt schon seit Jahren zu starken Konfliktpotentialen zwischen den Nutzungen Industrie/Gewerbe, Wohnen und Landwirtschaft. Flughafenerweiterung und Messe haben durch einen Flächenverbrauch von ca. 500 ha diesen Flächenverbrauch direkt beschleunigt, aber auch die Standortqualität wesentlich gestärkt. Dies jedoch erhöht ebenfalls den Druck auf die Bauflächen bzw. führt zu erweiterten Flächenausweisungen, da es natürlich als sinnvoll angesehen wird, Ansiedlungen möglichst Nahe an den Standortauslösern Messe und Flughafen anzusiedeln um möglichst viele Quelle/Ziel-Verkehre zu vermeiden.

Die neue Standortzielgruppe unterscheidet sich jedoch von der bisherigen Industrie und Gewerbestruktur, d.h. das zu der positiven Entwicklung (und dem damit verbundenen Flächenbedarf) eine zusätzliche Baulandnachfrage kommt. Die Baulandpreise für gewerbliche Grundstücke konkurrieren zudem mit den Baulandpreisen für Wohnbauflächen. Derzeit werden für gewerbliche Grundstücke höhere Preise erzielt als für Wohnbauflächen. Im Ranking der Mietpreise liegt Leinfelden-Echterdingen gemeinsam mit der Nachbarkommune auf Platz 2 hinter München.

Die positiven wirtschaftlichen Entwicklungen führen zu einem enormen Flächendruck. Dieser wird verstärkt durch die Infrastrukturgroßprojekte wie die Neue Messe Stuttgart (ca. 200 ha) aber auch dadurch, dass im Bereich sich verdichtender Räume der Verband Region Stuttgart die verbliebenen regionalen Grünzüge umso deutlicher hervorhebt. In diese Situation hinein kommt eine Machbarkeitsstudie des Flughafens Stuttgart über eine zweite Startbahn, die einen weiteren monostrukturierten Flächenverbrauch von 160 ha zur Folge haben würde. Das neue Fluglärmschutzgesetz entzieht weitere Flächen der Siedlungsentwicklung.

Ziel muss es also sein, die durch die Ansiedlung der großen Infrastruktureinrichtungen auftretenden neuen Bedarfe verträglich zu lösen.

3 VERÄNDERUNG DER FUNKTIONSBEREICHE DES FLUGHAFENS

Der Flughafen Stuttgart hat sich in den letzten Jahrzehnten und ganz besonders in den letzten Jahren stark entwickelt. Die Entwicklung der Fluggastzahlen stellen einen Indikator dar. Sie stehen für die wirtschaftliche Entwicklung, Veränderungen in der Flächenentwicklung des Abfertigungsbereiches und Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur. Wesentlicher jedoch sind die strukturellen Veränderungen. Aus der Startbahn mit Abfertigungshalle ist eine Flughafenstadt geworden. Das planfestgestellte Flughafenareal wächst zur Agglomeration aus Shopping-Mall, Kongresszentrum und Freizeitzentrum. Die Airport-City entwickelt sich ohne städtebauliche Konzeption im freien Kräfteverhältnis der sich ständig verändernden Nutzungs-Highlights.

Fraport erwirtschaftet am Frankfurter Flughafen bereits heute mehr als die Hälfte ihrer Gewinne aus Miet- und Pachtgeschäften. Der Flughafen Stuttgart ist auf dem gleichen Weg: Aviation: 141,4 Mio. €, Non-Aviation: 78,1 Mio. €. Der immer höhere Druck auf die Flugpreise zwingt auch die Flughäfen ihre Dienstleistungen für den Flugbetrieb immer günstiger anzubieten und sich auf die Suche nach anderen Einnahmen zu begeben. Die günstigen Flüge hingegen führen auch dazu, dass es für immer mehr Menschen möglich wird zum Einkaufstrip durch Europa zu fliegen. Unternehmer sind morgens zur Besprechung in London, Mittags zur Werksbesichtigung in Mailand und Abends zum Meeting in Stuttgart. Meetings bedürfen immernoch, zum Glück der persönlichen Präsenz. Die immer kürzer werdenden Flugzeiten und das fliegen "zum Taxipreis" führt zu den Meetings im Flughafenterminal. Der Flug Berlin – Stuttgart kostet 19 €, das Taxi Flughafen – City etwa 40 €.

4 NON-AVIATION-BEREICHE ÜBERWIEGEN

Lässt man die Startbahn und das Flugvorfeld außen vor überwiegen heute schon die Non-Aviation-Bereiche des Flughafens. Zwei Bereiche entwickeln sich konträr zu den Anforderungen der Passagiere: die Shoppingbereiche und das Kongressangebot.

Die Interessen des Immobilienkonzerns Flughafen an den Einnahmen aus den Non-Aviation-Flächen führen die komfort-Interessen des touristischen Fluggastes ad absurdum. Die Vorteile aus online check-in und kurzen Anreisewegen werden durch konzeptionelle Umgestaltung der Landseite der Flughäfen mit der Begründung von Sicherheitsaspekten konterkariert. Ziel ist es, den Fluggast möglichst lang durch Ladenstrassen zu führen, bevor er am Nadelöhr Sicherheitskontrolle landet.

Anders der Geschäftsflieger. Vip-Lounges mit buissiness- Bereichen auf der Luftseite, Vip-Services mit Kurzen Wegen in die Kongressbereiche des Flughafens ermöglichen die internationalen Meeting-Termine.

5 KONGRESS- UND TAGUNGSSTADT FLUGHAFEN

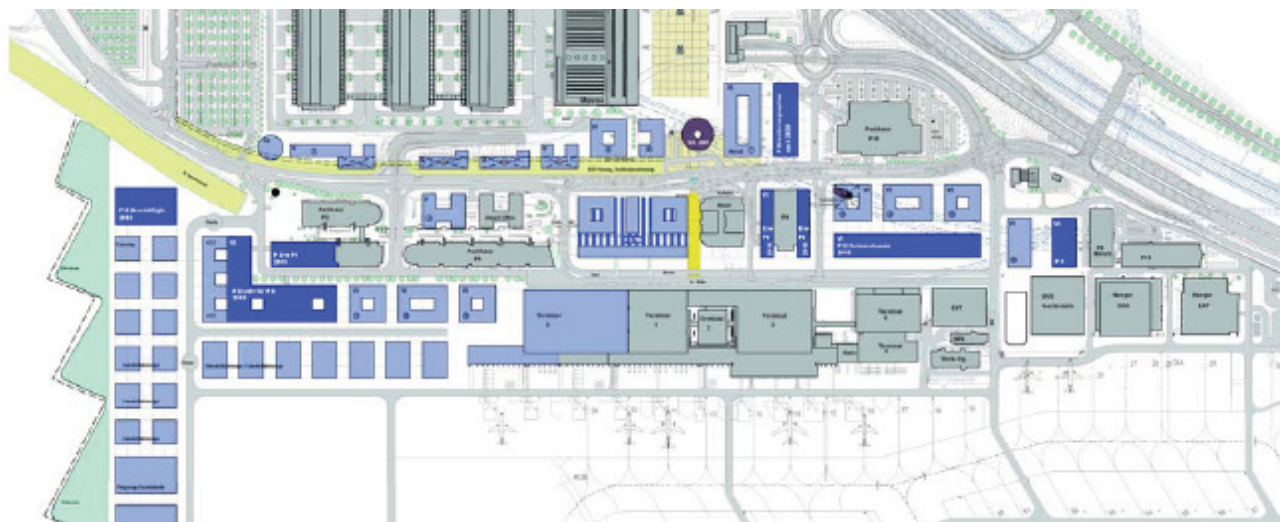
Der Flughafen Stuttgart hat in den letzten Monaten seinen Kongressbereich komplett renoviert. Mit Konferenzbereichen von 52 bis 350 qm nimmt sich der Bereich im direkten Terminalbereich zwar bescheiden aus. In Zusammenhang mit dem direkt anschließenden 4-Sterne Hotel mit Meeting-Roms von 10 bis 550 Personen und dem gegenüberliegenden Internationalen Congress Center der Messe Stuttgart, in dem in flexiblen Aufteilungen bis zu 9.000 Personen Platz finden ist ein sehr flexibler und vielfältiger Kongress und Tagungsbereich entstanden. Neben den am Flughafen direkt vorhandenen Hotels sind in den umliegenden Kommunen zahlreiche Hotelneubauten im entstehen bzw. in der Planung. insbesondere der 3 bis 4-Sternebereich ist mit der neuen Messe in den Bereich um den Flughafen gezogen und macht dem Zentrum von Stuttgart Konkurrenz. Lediglich der 5-Sternebereich wird den Sprung an den Flughafen vorerst nicht wagen, da in dieser Kategorie das urbane Umfeld mit hochwertigem Kulturprogramm einen zwingenden Bestandteil darstellt. Insgesamt wird sich die Hotelkapazität allein in Leinfelden-Echterdingen nahezu verzehnfacht haben, wenn allein die im letzten Jahr gebauten und die sich derzeit konkret geplanten Hotels am Markt sind.

6 INVESTMENTBEREICH FLUGHAFEN

Auf der Internetseite werden Einzelhandels-, Büroflächen, Logistikbereiche und Investmentangebote beworben. Der Flughafen baut seine land- wie luftseitigen Shoppingbereiche ständig aus. Die Veränderungen in den Sicherheitsstandards zu immer enger zusammen gezogenen Übergängen in den Sicherheitsrelevanten Teil führen dazu, dass der Flugkunde Wartezeiten vor und nach dem Sicherheitscheck in ausgedehnten Ladenzonen überbrückt. Die Flächen werden optimiert, sprich jeder Quadratmeter wird

vermarktet ohne Rücksicht auf Aufenthaltsqualität, ursprünglich geplante Raumstrukturen und Architektur. Mit den Bauordnungsbehörden wird um jeden Meter Fluchtweg gefeilscht.

Der Flughafen Stuttgart hat nach heutigem Stand noch ein Entwicklungspotential von planfestgestellten 100.000 qm Bürofläche. Diese ist weitgehend städtebaulicher Planung entzogen



Graph 1: Masterplan Flughafen Stuttgart

7 EVENTBEREICH FLUGHAFEN

Auf dem ehemaligen Frachthof des Flughafens erprobt der Flughafen derzeit Eventgastronomie. Pomp Duck & Circumsdance gastieren dort für die nächsten Jahre. Dies stellt den ersten Ansatz für den Kongressbegleitbereich dar. Pomp Duck kann neben Cateringangeboten auch Beiprogramm vor Ort liefern.

8 VERKEHRSKNOTENPUNKT

Schon jetzt bildet der Standort Flughafen/Messe den zentralen Verkehrsknoten in der Region Stuttgart. Durch Stuttgart 21 und den Bau des Flughafen-Bahnhofs wird der Standort um einen ICE-Bahnhof ergänzt. Die intelligente Verknüpfung der Verkehrsmittel Straße, Schiene und Luft kann hier optimal geschehen

8.1 Straße

Im Knotenpunkt B27 / A8 gelegen verfügt der Standort über leistungsfähige Straßenverbindungen. Das BAB-Kreuz Stuttgart liegt ca. 5 Km entfernt. Die A8 als eine der wichtigsten Autobahnen Süddeutschlands stellt die Querverbindung zwischen der der Nord-Südachse Frankfurt/Basel und dem Raum München dar. Die Verkehrsbelastung liegt bei deutlich über 100.000 Fahrzeugen pro Tag

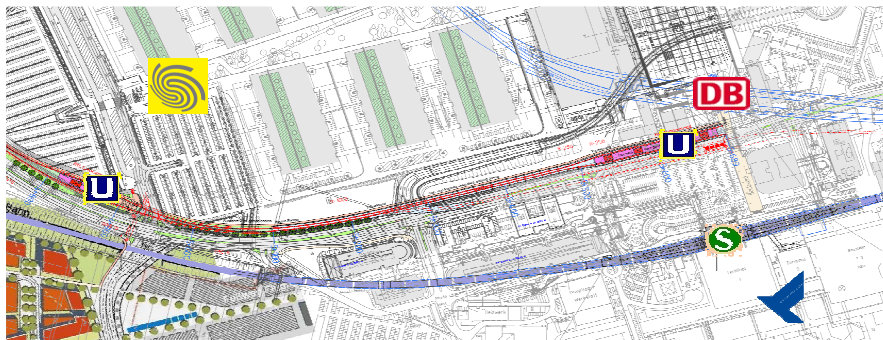
8.2 Schiene

Derzeit ist der Flughafen nur über eine S-Bahn Schienenmäßig an den Hauptbahnhof und an das Zentrum von Stuttgart angebunden. Die Fahrt Hbf – Flughafen dauert zur Zeit ca. 25 Min. Stuttgart 21 wird hier eine deutliche Verbesserung bringen. Der Bereich Flughafen / Messe erhält bis 2019 einen eigenen ICE-Fernbahnhof. Die Fahrzeiten verkürzen sich zum Hbf auf 8 Min. in Verbindung mit der Neubastrecke Stuttgart – Ulm verkürzt sich die Fahrzeit nach München auf fast die Hälfte. Die Bahnverbindung nach Zürich wird ebenfalls über den Flughafen geführt. Frankfurt ist schon jetzt in gut einer Stunde aus dem Zentrum zu erreichen.



Graph 2: Streckenführung Flughafenbahnhof Stuttgart

Derzeit laufen die Planungen für die Anbindung von Messe und Flughafen mit der Stadtbahn. Zwei alternative Trassenführungen stehen zur Untersuchung an. Damit wird der Raum im Süden Stuttgarts weiter miteinander und mit den überregionalen Verkehrsstrassen vernetzt.



Graph 3: Flughafenbahnhof und U- und S-Bahnanschluss

8.3 Luft

10,1 Millionen Passagiere werden derzeit über den Flughafen abgewickelt. Mit der jetzigen Startbahn läßt sich die Kapazität noch auf ca. 14 Millionen steigern. Alle europäischen Metropolen werden angefliegen. Deutsche Großstädte wie München, Hamburg oder Berlin sind mehrfach pro Tag mit unterschiedlichen Gesellschaften zu erreichen.

Derzeit werden im Durchschnitt somit ca. 28.000 Personen abgefertigt; in Zukunft bei einer Startbahn bis zu 39.000 Menschen. Somit rund dreißigtausend Menschen täglich, die zu diesem Knotenpunkt kommen und von hier abfahren. Ein Großteil von ihnen sind geschäftlich unterwegs in die Region um Wissen auszutauschen.

9 POTENZIALE

Durch die bis hierher gemachten Ausführungen sind die Grunddaten der Potentiale schon dargelegt. Wie reagieren nun die Städte Leinfelden-Echterdingen und Stuttgart auf diesen Standort. Welche raumordnerischen und städtebaulichen Ziele können umgesetzt werden?

9.1 Eigenentwicklung

Direkt im Umfeld des Flughafens entwickeln die Städte Stuttgart und Leinfelden-Echterdingen ein Gewerbegebiet. Es soll insbesondere die Betriebe und Unternehmen aufnehmen, die durch Flughafen und Messe angezogen werden und nicht aus den beteiligten Kommunen umsiedeln. Eine Machbarkeitsstudie und Entwicklungskonzepte werden zur Zeit erstellt und liegen zur Tagung in Zwischenergebnissen vor.

Auf einer Fläche von insgesamt ca. 33 ha können hier gewerbliche Bauflächen entstehen, auf denen Nutzungen flughafen- und messeaffinem Gewerbe angesiedelt werden. Aufgeteilt in drei Abschnitte übernehmen diese nicht nur entwicklungsabschnitte sondern auch unterschiedliche Funktionen.

- Echterdingen Ortsrand Ost, ca. 4,1 ha: Abrundung der Ortslage zum Flughafen, Aufnahme von Funktionen wie Hotel, Freizeit und Wohnen]
- Flughafenstadt Nord, ca. 16,4 ha: Dienstleistungen, Trade Center, Bereiche des Wissenstransfers
- Flughafenstadt Süd, ca. 12,5 ha: Dienstleistungen, frachtaffines Gewerbe, produzierende Bereiche



Graph 4 Flughafenstadt Echterdingen-Ost

10 KONFLIKTE

Bisher entwickelte sich der Flughafenbereich ohne städtebauliches Konzept frei nach dem Spiel der Kräfte oder nach den Vermarktungsstrategien, die jedoch von Maximierung geprägt sind. Ord nende Planungsinstrumente stehen für die Markungsgemeinde kaum zur Verfügung. Die Fläche des Flughafens ist Planfestgestellt. Ord nende Festsetzungen sind nicht vorhanden. Bauliche Entwicklungen sind eher mit einem wuchernden Organismus vergleichbar. Das interkommunale Gewerbegebiet unter Beteiligung von Flughafen und Messe zu entwickeln bietet die Möglichkeit ein städtebauliches Gesamtkonzept zu entwickeln. Die Neuordnung der Bereiche kann aufeinander abgestimmt werden, Nutzungszonen entwickelt und der Raum geordnet werden.

10.1 Verkehrskollaps

Schon jetzt stoßen die Straßenverbindungen im stark verdichteten Raum im Süden Stuttgarts an ihre Grenzen. Die unterschiedlichen Zielverkehre traditionelle City Stuttgart und Airportcity können diesen kollaps nur noch beschleunigen, wenn nicht im Maß der Entwicklung akzeptierte Alternativen (schienegebundener ÖPNV) angeboten werden können. Einen Lösungsansatz bietet die Vernetzung der Planungen von Stuttgart 21 der U- Bahn Anbindung der Messe, der S-Bahnstrecke und der U-Bahnanbindung der Flughafenstadt. Gleichzeitig der teilweisen Neuordnung des Individualverkehrs

10.2 Grundstücksentwicklung

Die Entwicklung einer Airportcity führt zum weiteren Bodenverbrauch und damit zur Verknappung im ohnehin dichtbesiedelten Bereich. Die Bodenpreise in Leinfelden-Echterdingen liegen schon derzeit bei 300 – 500 € für Wohnbauflächen und 300 – 800 € für gewerbliches Bauland. I Ausnahmen werden schon bis zu 1.100 € gezahlt. Ein weitere Anstieg ist nicht zu vertreten. Er würde zu Abwanderungen von kleinen bis mittleren Unternehmen führen. Diese Unternehmen haben schon jetzt Probleme Erweiterungsflächen zu bekommen, aber auch selbst für hochqualifizierte und bezahlte Mitarbeiter Wohnbauflächen vor Ort zu erhalten. Dies führt zu immer weiteren Entfernungen zwischen Arbeitsstelle und Wohnort der Mitarbeiter und in Verbindung mit hohen Verkehrsdichten zu langen Anfahrtswegen. Damit ist eine Leistungseinschränkung festzustellen.