

Neue Busterminals - Welchen Beitrag können die Städte leisten?

1. BDO-Fernbus-Forum
26. November in Berlin

Hilmar von Lojewski
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

Mein Bus, dein Bus ... Bus ist für uns alle da

Nach der Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland eine farbenfrohe Palette. Es stellt sich die Frage:
Lust oder Last für die Städte?

Was können die Städte leisten:

Was wollen die Städte?
Was ist finanziell möglich?
Wer ist für die Fernbusinfrastruktur verantwortlich?



Fotos (Beispiele): Berlinienbus, Univers/ALDI, Meinfernbus, ADAC/Postbus

Übersicht

Einführung

Generelle Anforderungen

Probleme und ihre Lösung anhand von städtischen Beispielen

Wettbewerb und Netze

Forderungen an die Politik

Busterminals – das persönliche Bild

Was macht richtige Busbahnhöfe aus?

Welche Bedeutung haben sie für das Transportwesen eines Landes?

Und wie werden die professionell und kostendeckend betrieben?



Ankara - ASTI



Istanbul - Bayrampasa



Istanbul - Bayrampasa



Teheran South Station

Fernbuslinien

Drei Akteure: Betreiber,
Genehmigungsbehörde, Städte

Die Städte sind weder
als ÖPNV-Aufgabenträger noch
nach dem PBefG für die
Entwicklung des Fernbusverkehrs verantwortlich

Die für den Fernbusverkehr erforderliche Infrastruktur
ist grundsätzlich durch die privaten Anbieter
einzurichten und zu tragen, soweit die Stadt nicht selber
ein Eigeninteresse an der Entwicklung von (Fern)Bus-
Terminals hat.



Foto Politisches Plakat, Fernbusliberalisierung

Genehmigungsverfahren

Festlegung der Haltestellen unterliegt der Zustimmung der Genehmigungsbehörden (§ 45 i.V.m. § 40 (1) und (2) PBefG).

Als Bedingung bzw. Auflage wird den Busunternehmen auferlegt, die Haltestellen in Abstimmung mit den örtlich zuständigen Stellen in den Städten einzurichten.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Einrichtung von neuen Fernbusterminals / Haltepunkten.

Die Nutzung eines bestehenden Terminals / Haltepunkts kann versagt werden, wenn Verkehrssicherheit oder Straßenzustand (§ 13 (2) Nr. 1) dagegen stehen oder die Kapazität erschöpft ist.

Zentrale oder dezentrale Lösung?

Endhaltepunkt – Unterwegshalt?

Zentrale Innenstadtlage:

z.B. Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München

Vorteile: sehr guter ÖPNV-Anschluss, vorhandene Innenstadtinfrastruktur

Nachteile: Abgase und Lärm in sensiblen Stadtbereichen, Flächenbedarf, Zeitverluste für Betreiber

dezentrale Autobahn- oder Flughafenlage:

z.B. Berlin, Stuttgart

Vorteile: geringere Zeitverluste für Betreiber, Flächen sind verfügbar und günstiger

Nachteile: Längere ÖPNV-Strecke für Kunden, weitere Variationen: z.B. mehrere Standorte ...

Planerisches

- Integrierte Standortplanung wichtig für störungsarme und reisendenfreundliche Betriebsabläufe.
- Nähe zu Bahnhöfen bzw. ÖPNV-Knotenpunkten zu beachten.
- Barrierefreiheit wichtiges Gestaltungsprinzip (dazu auch explizite Betreiberpflichten).
- Über Bewirtschaftung entscheiden und ggf. Gebühren zur Refinanzierung erheben.
- Benutzungsordnung für Fernbusterminal regeln.
- Infrastrukturbedarfe für Fernbusverkehre abfragen.

Verfügbarkeit von Haltepunkten

Aber: Betreiber muss über in der Genehmigung genannte Haltepunkte auch verfügen.

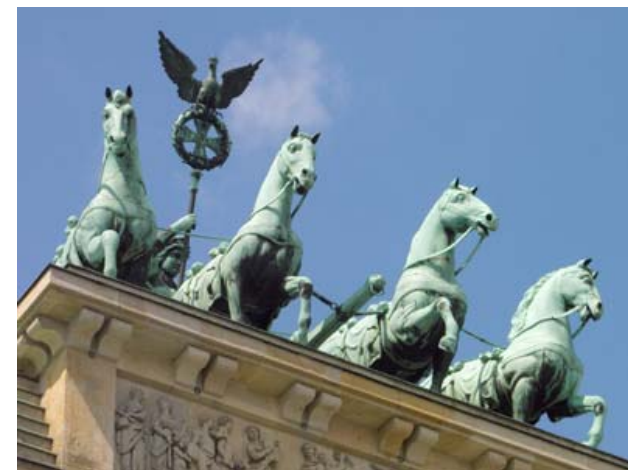
Ggf. Einrichtung Haltepunkt durch Betreiber.

Für die Anlage neuer Fernbusterminals und Haltepunkte ggf. vollständiges Planungsverfahren mit Bauleitplanung / straßenrechtlicher Widmung erforderlich.

Anders als für die bloße Liniengenehmigung ist für die Neueinrichtung oder Erweiterung von Haltepunkten auch die Beachtung verkehrs- und bauleitplanerischer, liegenschaftlicher und umweltrechtlicher Aspekte maßgeblich.

Keine Wahlfreiheit bei Haltepunkten

kurz gesagt: Der Fernbus hält nicht an den Lieblingshaltepunkten vor dem Brandenburger Tor, nicht an der Siegessäule und auch nicht am Alexanderplatz in Berlin.



Fotos: T. Kiel

Kapazität von Haltepunkten

Bei der Inanspruchnahme von vorhandenen Haltepunkten schließen sich Nahverkehrshalt und Fernbus (mit längeren Haltezeiten) i.d.R. aus.

Auch Busspuren können für den Halt nicht in Anspruch genommen werden.

Keine Genehmigung wenn die Kapazität von Haltepunkten z.B. in der Hauptverkehrszeit erschöpft ist.

Es muss zeitlich oder an einen anderen Standort ausgewichen werden.



Bus“bahnhof“ Köln Breslauer Platz

Probleme und ihre Lösung anhand von städtischen Beispielen

- Hamburg: ZOB Bus-Port Hamburg
- Magdeburg: ZOB seit 2010 ausgebaut
- Düsseldorf: ZOB am zentralen Standort erweitert
- Hannover: Neuer ZOB entsteht 2014
- Köln: Kapazitätsengpässe durch Nachverdichtung am zentralen Standort behoben (?)
- Kapazitätsengpässe erfordern weitere Planungen und Lösungen

Hamburg

... ist nicht überall!

Standortvorteil, optimale Lage,
Endhaltepunkt, internationale
Busverkehre

Baukosten: 17 Mio. Euro

Investition wird zu 2/3 von der
Freien und Hansestadt
Hamburg getragen; sie wird
sich über Gebühren nicht
vollständig refinanzieren
lassen.



Foto: ZOB Bus-Port Hamburg, Marahrens

Hannover

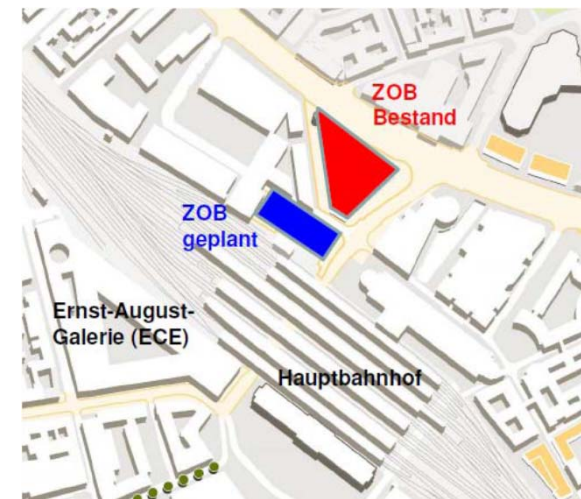
Zentrale Lage am Hbf.

Baukosten: 4,6 Mio. Euro

Finanzierung durch Stadt Hannover

Betreibervertrag
ausgeschrieben: Eurolines

Refinanzierung von Teilen der
der Investition über
Verpachtung in Höhe von 10%
der Nettobetriebseinnahmen

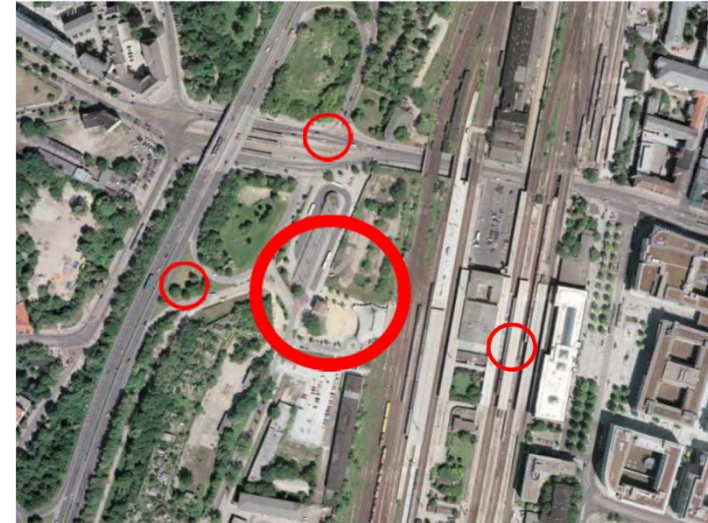


Magdeburg

Lage: zentrale Lage im Stadtgebiet, westliches Tor zur Innenstadt

Verkehr: Magdeburger Ring (AS Zentrum), Hauptbahnhof (ca. 300 m), ÖPNV-Anschluss (ca. 150 m)

Bedeutung: zentraler Ankunfts- und Abfahrtspunkt des regionalen Busverkehrs; wichtige Schnittstelle zw. ÖPNV, SPNV und Fernverkehr kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern



Fotos: ZOB Magdeburg, Landeshauptstadt Magdeburg

Magdeburg

Eigentümerin:
Landeshauptstadt Magdeburg

Betreiber:
Magdeburger Verkehrsbetriebe
(MVB)

Nutzer:
Regionalbusverkehr
Internationaler / Nationaler
Fernlinienbusverkehr
Städtischer Linienverkehr
Gelegenheitsverkehr
Schienenersatzverkehr (SEV)



Fotos: ZOB Magdeburg, Landeshauptstadt Magdeburg

Magdeburg

aber: Fernlinienverkehr darf nur
Bussteig 7 anfahren

(Förderbedingung!)

Bei Umwidmung ggf.
Rückforderung der
Fördermittelgeber, Förderzweck:
GVFG, Verbesserung des
kommunalen Verkehrs, hier:
Regionalverkehr

1 Haltepunkt wird perspektivisch
nicht ausreichen



Fotos: ZOB Magdeburg, Landeshauptstadt Magdeburg

Lösung ZOB

Brauchen wir so viele neue Busbahnhöfe?

Es sind in vielen Städten neue moderne Anlagen vorhanden.

Rechtliche Hindernisse aus Förderung müssen ausgeräumt / beihilferechtliche Fragen gelöst werden

Ggf. Umwidmung und Kostenübernahme

Nachverdichtung und Anbau Fernbusterminal



Fotos: ZOB Jena, ZOB Gera Thomas Kiel

Düsseldorf

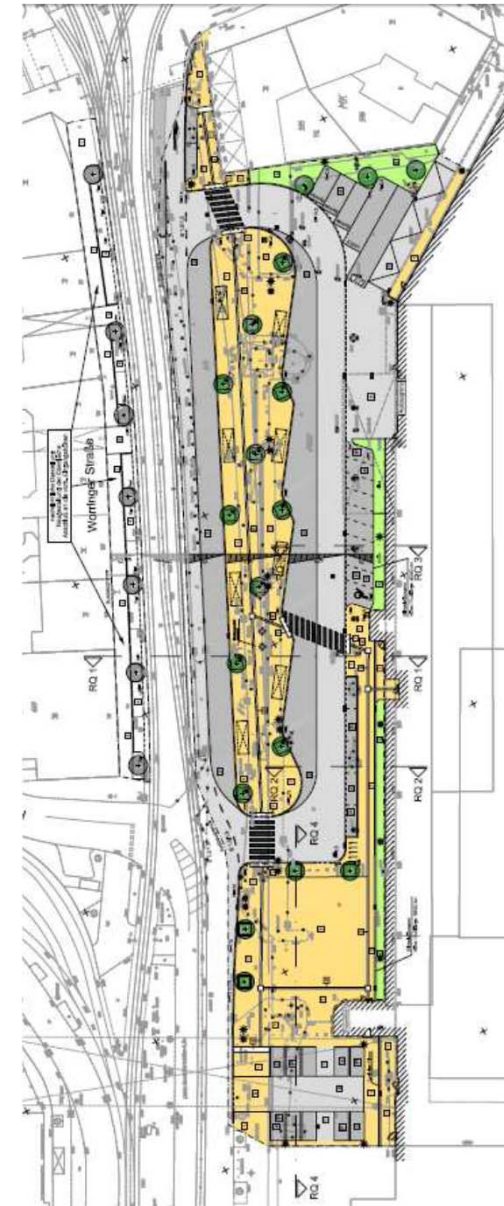
Neubau: Eröffnung 12/2009
Standort: fußläufig zum Hbf

Ausstattung:
8 Bushalteplätze, Fahrkarten-
Counter, Warteraum, Toiletten
(Mieter: Dt. Touring)

Eigentümer: Stadt Düsseldorf
Baukosten: 1,5 Mio. €

kein FBB-Management, keine
Bewirtschaftung

rd. 110-150 Abfahrten/Tag



Plan: Stadt Düsseldorf

Düsseldorf

Guter Standort

Vergleichsweise günstige und praxistaugliche Lösung

Einrichtung Management / Beteiligung der Fernbusbetreiber an Betrieb und Unterhalt wird geprüft.

Aber: Haltepunkt verlangt das durchqueren der Innenstadt!



Foto: Fernbusterminal Düsseldorf, Werner Gabriel, rp



Foto: Fernbusterminal Düsseldorf, T. Kiel

Köln

Nach heutigen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Anforderungen: Kein attraktiver Standort!

Aber: Zentral

Nachverdichtung von Haltestellen im ZOB ermöglicht
Kapazitätserweiterung /
Ausweichen aus Hauptverkehrszeit

Dennoch bleibt neue dezentrale Lösung weiter erforderlich.



Fernbusbahnhof Köln, Foto: Alschim.de



Fernbusbahnhof Köln, Foto: WDR, Kcw

Wettbewerb

Fernbus steht in direkter Konkurrenz zur Bahn

Wettbewerbslich gleichgestellt?

Trassenpreise?

Stationspreise?

Tariftreue?

DST fordert bei Ausweitung Lkw-Maut auch Einbeziehung Fernbus



Wettbewerb

Streckennetz des Anbieters
ADAC/Postbus

S-Kurve durch Deutschland =
Hauptverbindungsachse der
DB

Regionale neue Anbindungen?

Ersatz für verloren gegangene
Regionalverkehre?

Entscheidung über Strecken-
entwicklung Mitte 2014



Streckenkarte: Anbieter ADAC/Postbus

Wettbewerb

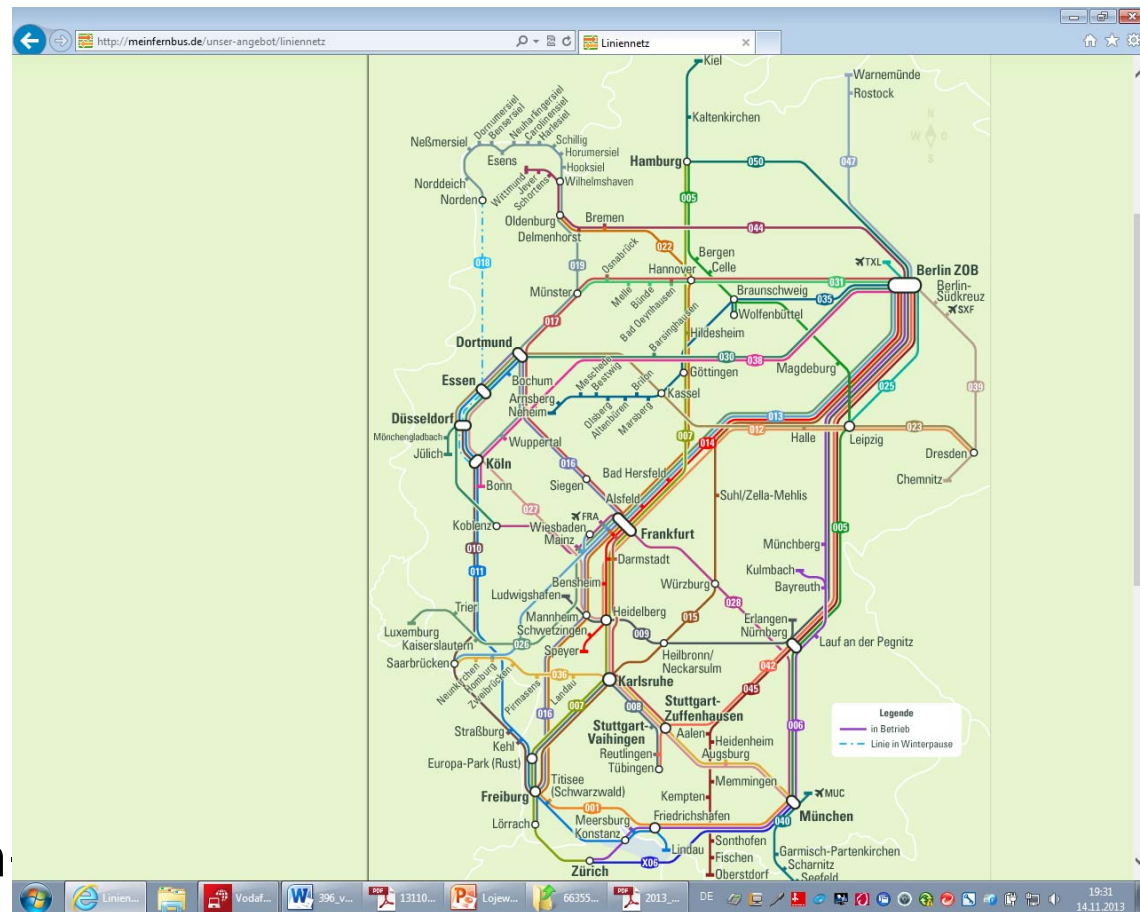
Streckennetz des
Anbieters

MeinFernbus GmbH

U-Bahn-Verbindung
mit dem Bus durch
Deutschland

Weiteres Wachstum

Weitere neue Strecken-
verbindungen



Streckenkarte: Anbieter MeinFernbus GmbH

Wettbewerb

Streckennetz des Fernbuslinien in Deutschland

Stand 1.1.2013

Quelle: Kcw



Halten / Parken

Fernbusstationen / Haltepunkte nur zum Ein- und Ausstieg der Fahrgäste

Parken der Busse (Nacht- und Ruhezeiten) an gesondertem Standort



Bus an Haltepunkt in Stuttgart-Vaihingen, Foto T. Kiel

Benutzungsordnung für die Station!

Nebenbestimmung in der Genehmigung / Kontrolle

Widerstand in der Bevölkerung fällt auch als Negativimage auf Betreiber zurück!

Nachträgliche Konzentration

In einigen Städten gilt es, den Bedarf den Fernbusverkehr an zentralen Standorten zu konzentrieren.

Aber - geeignete Standorte mit guter Anbindung an den ÖPNV sind rar.

Dennoch - in der Genehmigung Verlagerung an anderen neuen Standort vorbehalten.

Städte stellen sich der neuen Herausforderung

- Städte haben die Zuständigkeit für Fernbusverkehr im Haus überwiegend geregelt.
- Städte beginnen eigene Konzepte zum (Fernlinien) Busverkehr zu erstellen.
- Daraus abgeleitet: Haltepunkte für Liniengenehmigung nach den Kriterien des PBefG.
- Fernlinienbusverkehr konzentrieren.
- ZOB-Nutzung kontrollieren.
- Kapazitäten sicherstellen.
- Hausrecht des Eigentümers / Benutzungsordnung
- Jährlich anfallende Betriebs-/ Unterhaltskosten über Nutzerfinanzierung tragen.

Forderungen an die Politik

- Beteiligungs- und Einflussmöglichkeiten der Kommunen stärken
- Bundesförderung für die mit dem PBefG neu eingeführte 2. Schiene des Fernverkehrs (Infrastrukturverantwortung des Bundes für den Fernverkehr)
- Keine Förderung aus der Gemeindeverkehrsfinanzierung
 - (a) Mittel sind für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse (ÖPNV und Straße)
 - (b) Finanzierung läuft 2019 aus und Mittel sind heute bereits überzeichnet

Fazit

Was sagt der Koalitionsvertrag?

- Die Große Koalition will
 - Fernbusmarkt „aufmerksam beobachten“ und Kontrolldichte sicherstellen;
 - sich gemeinsam mit den Ländern für eine einheitliche Genehmigungspraxis einsetzen;
 - Barrierefreiheit mit einem Handbuch (!) begleiten.
- Reicht das?