

Neue Busterminals braucht das Land ! Welchen Beitrag können die Städte leisten ?



Die Fernbusliberalisierung aus Sicht eines Fernbusterminal-Betreibers

„6 Fragen und 6 Antworten für Hamburg“

1. bdo-fernbus-forum
Berlin, 26.11.2013

Dipl.-Ing. Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer „ZOB“ Hamburg GmbH



Woher kommen die Kunden?

Wer wird dies Produkt als Kunde nutzen?

- Fernbusreisen werden bei Reiselängen über 500 km und Reisegeschwindigkeiten um 70 km/h eine Ganztagesfahrt oder eine Nachtfahrt sein.
- Fernbusreisen sind deutlich langsamer als Flugreisen oder als Fahrten im schnellen ICE-Direktverkehr zwischen deutschen Metropolen.
- Die Stärken des Busses liegen bei Reiseweiten unter 500 km nicht nur in den Relationen zwischen den Metropolen sondern auch im Segment der früheren Interregio-Verbindungen.
- Fernbuslinien können auf stark staugefährdeten Autobahnabschnitten in Deutschland auch Pünktlichkeitsprobleme haben.



Woher kommen die Kunden?

„Jeden Vierten trennen vom Partner 100 Kilometer“

Fast jeder Vierte (23 %) in Deutschland wohnt zwischen 100 und 200 km entfernt von seinem Partner weg.

Bei jedem Fünften (20 %) liegen sogar 200 bis 300 km Distanz zwischen ihm und Freund oder Freundin.

Dies hat eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes „YouGo“ ergeben.

Bei fast der Hälfte (47%) ist der Job der Hauptgrund für die Entfernung zu seinem oder seiner Liebsten. Für die Erhebung im Auftrag der DaDirekt Versicherung wurden 1912 Personen ab 18 Jahren befragt.

(Quelle: Rendsburger Nachrichten 18.10.2013)



Der Anbietermarkt in Deutschland ändert sich derzeit mit sehr hoher Dynamik.

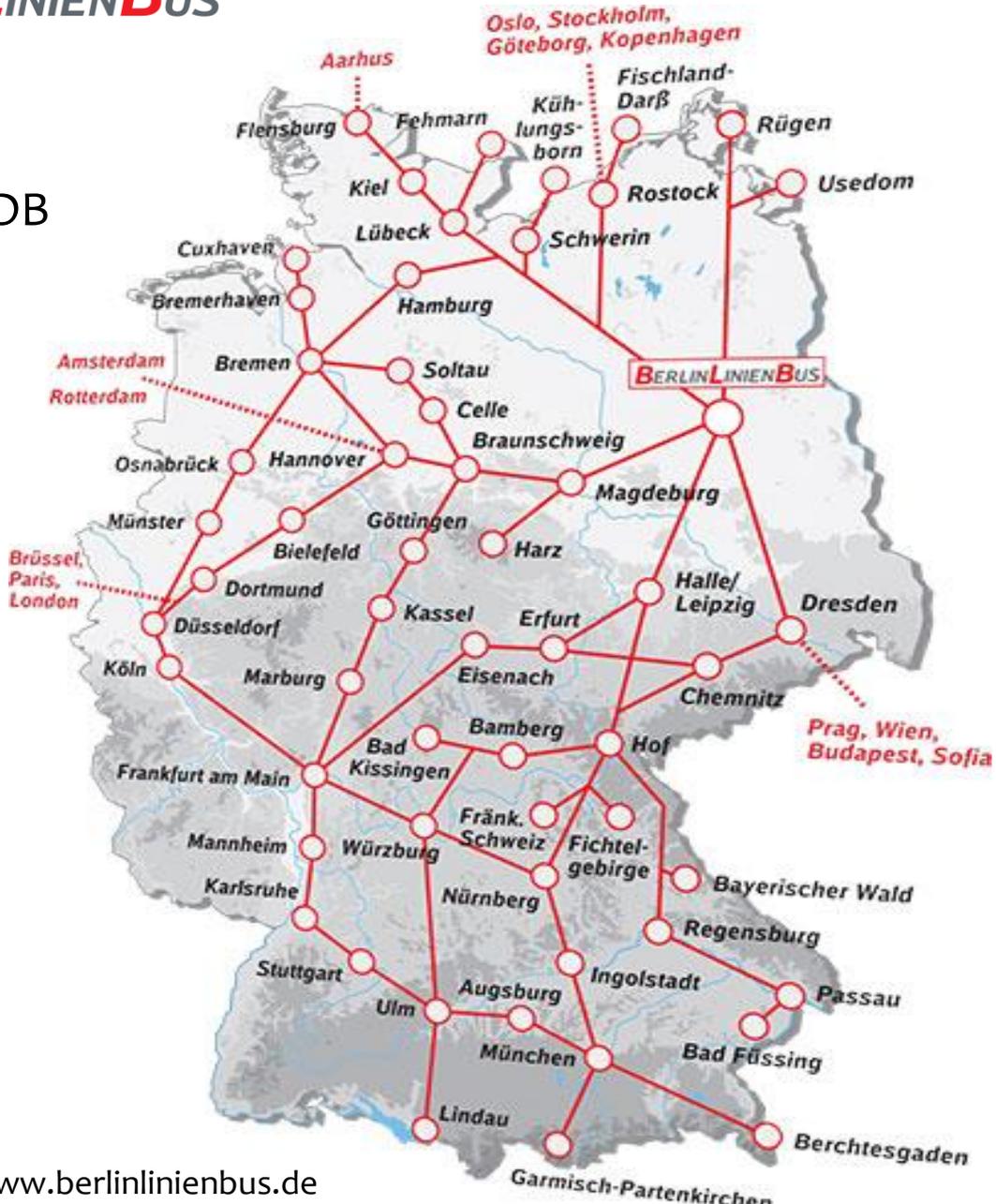
Viele auch neue Unternehmen bieten Verbindungen an:



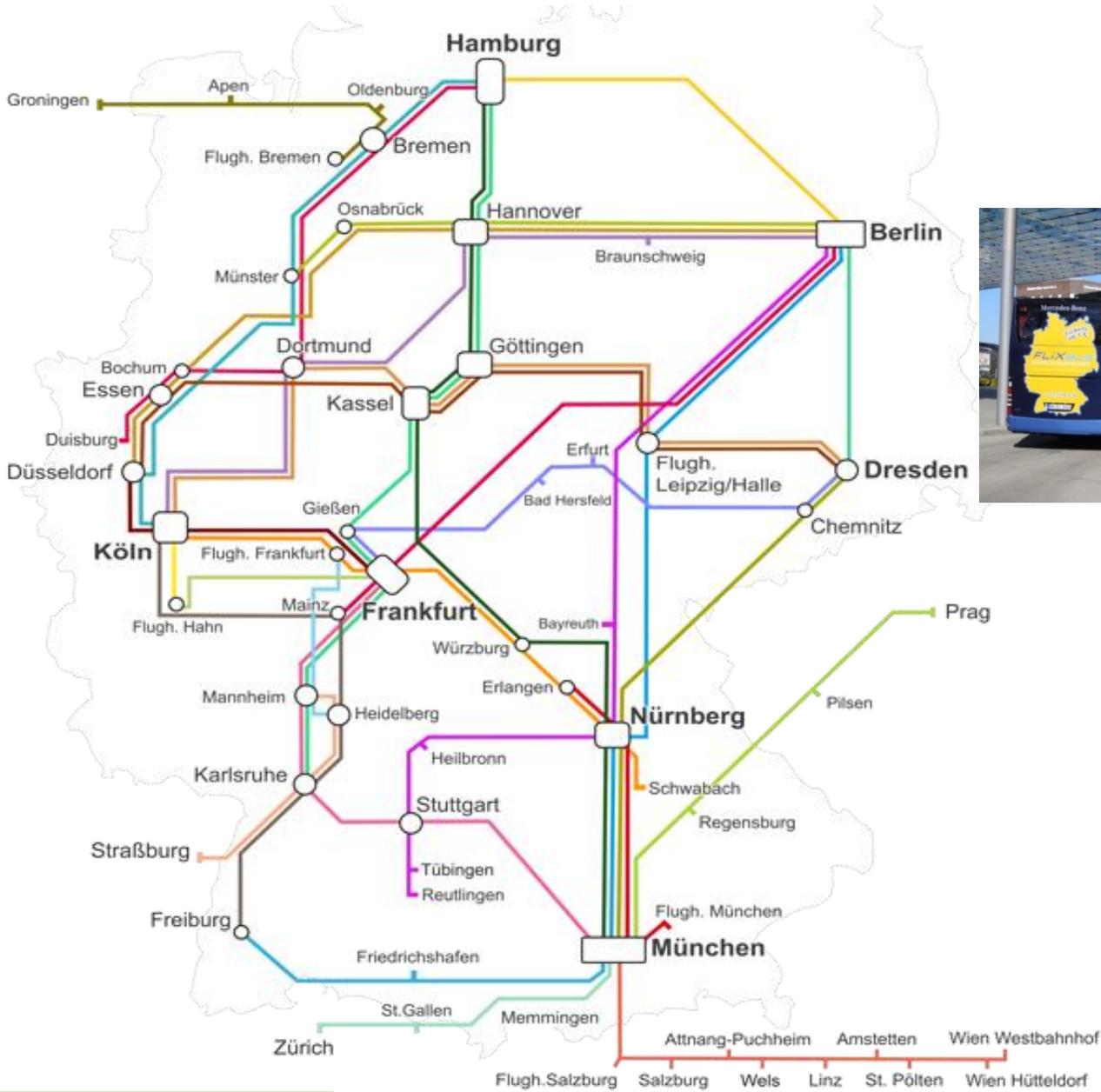
Das Streckennetz von „Berlinlinienbus“ – Sept. 2013

BERLIN**L**INIEN**B**US

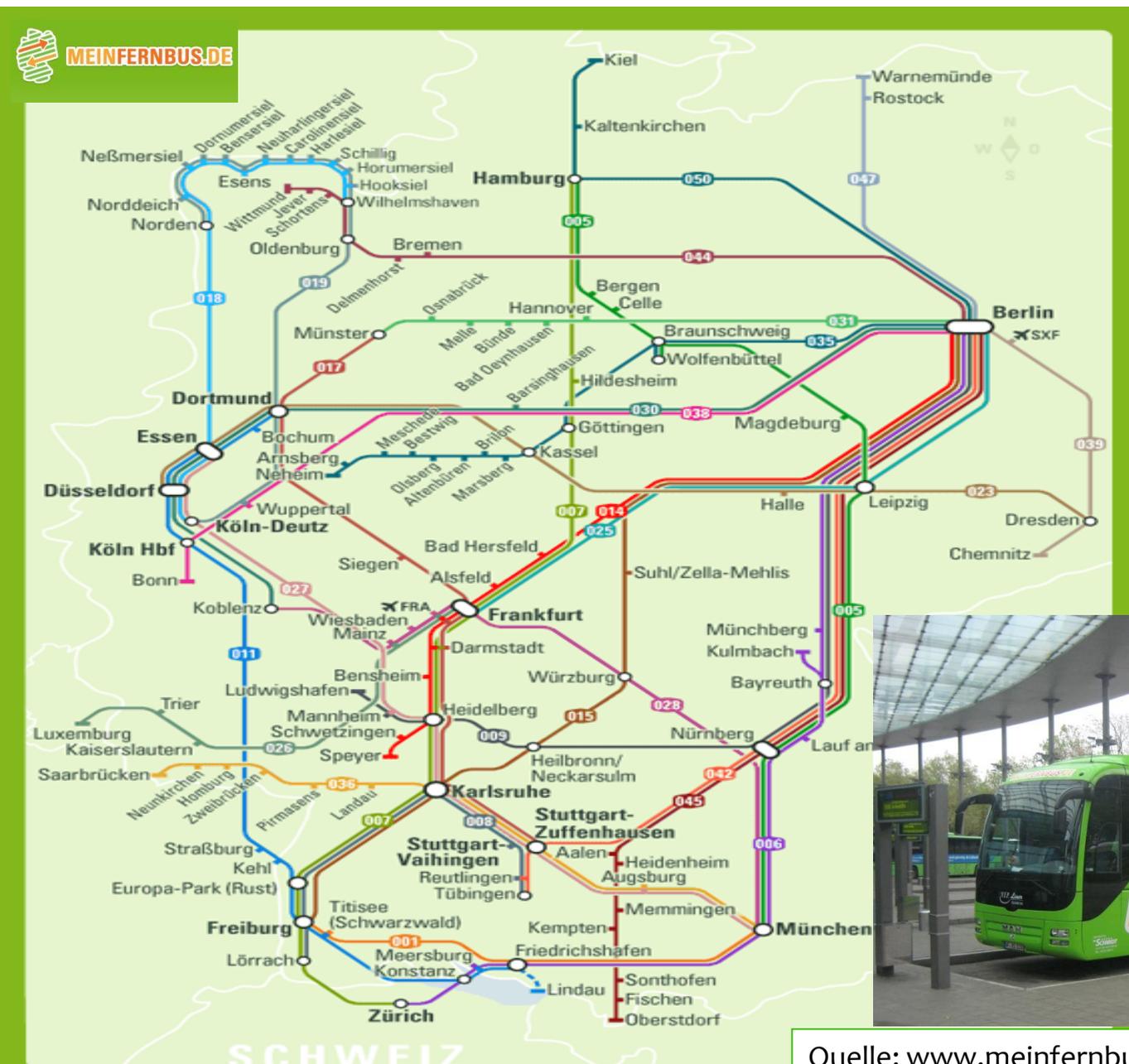
BEX^{DB} und
AUTOKRAFT^{DB}
gehören zur DB



Das Streckennetz von „FlixBus“ – Nov. 2013



Das Streckennetz von „meinfernbus“ – Okt. 2013



Das Streckennetz von „city2city“ – seit Juli 2013



city2city
Besser mit dem Bus!



„city2city“ ist ein Produkt von **national express** und kooperiert mit **Touring**

Quelle: www.city2city.de

Seit 01.11.2013 auch ab Hamburg: der „ADAC-Postbus“

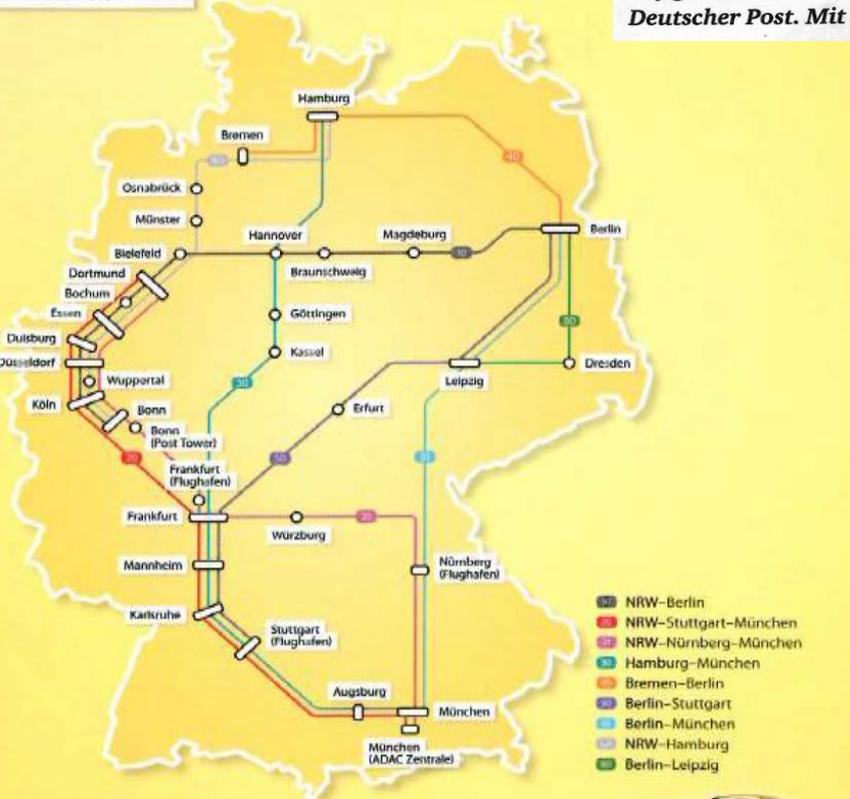
Gesamtstreckennetz Busse kommen ins Rollen

ab Februar 2014

Auf geht's: Im Oktober startet der Testbetrieb der Fernreisebusse von ADAC und Deutscher Post. Mit ihnen erreichen Reisende sicher und bequem ihr Ziel



Das Netz ab 01.11.2013



ADAC Postbus
Der Bus für Deutschland



Ein Unternehmen von ADAC und Deutsche Post.

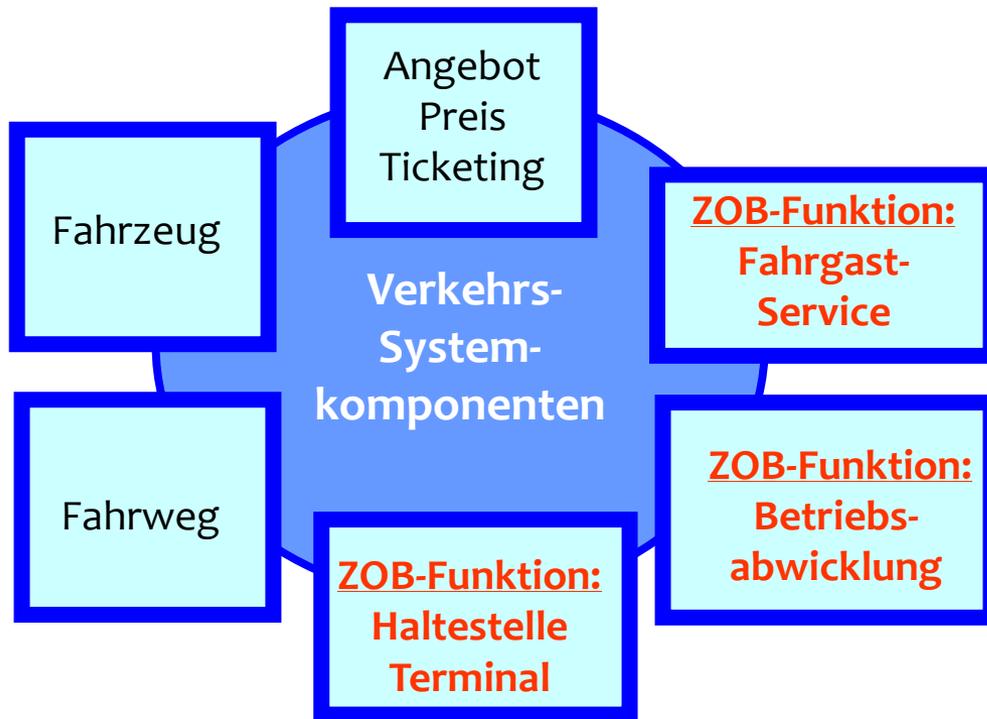


Quelle:
ADAC-Zeitschrift
Oktober 2013

Das Verkehrssystem „Fernbus“ mit seinen Komponenten als ein Markenprodukt für Fahrgäste

Der Bus muss als Produkt seine Stärken nutzen und die Haltestelle bzw. das Fernbusterminal sind wesentlicher Teil des Produktes.

Wie erleben **Städte und Fernbusterminal-Betreiber** nun diese Zielsetzung, können diese ggf. unterstützen und als **Dienstleister für Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmer** sich auf den neuen Markt einstellen und davon „vielleicht sogar“ profitieren?



Der Markt eines Fernbusterminals

Frage 1: Wie lautet die Herausforderung und wie „erlebt“ ein Terminalbetreiber den Markt?



Jede Stadt, die „politisch oder tatsächlich“ einen Interregio-, Intercity- oder ICE-Anschluss



- hat,
- hatte,
- gern gehabt hätte,
- gern haben möchte

und eine gute Autobahn- oder Bundesstraßenanbindung hat,



sollte und muss sich nun darauf einstellen, dass mit Sicherheit in jener Stadt Fernbusse genau diesen Markt aufgreifen werden und „ankommen“ bzw. „abfahren“ werden.

Dafür müssen Haltestellen oder Terminals bereitgestellt werden, die den Anforderungen, die „durch den Markt“ entstehen werden, genügen sollten und müssen.

Jede Kommune bzw. der Haltestellenbetreiber sollten sich fragen, wohin Fernbuslinien mittelfristig fahren könnten und werden.

Fernbusterminal-Betreiber und Stadt

Frage 2: Wie sieht der BusPort Hamburg die Aufgabe?

Was heißt es,

Dienstleister für Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmer sein zu wollen:

„Der Kunde bestimmt, so er kommt“
... und er kommt.

„Beraten, Betreuen und Betreiben“

„Ein Lächeln für Hamburg“ oder
„Hier ist das Lächeln zu Hause.“



Wir wollen in Hamburg der Dienstleister sein für unsere Kunden, die Fahrgäste, die Busfahrer und die Busunternehmer, und das neue Produkt „Fernbus“ aktiv unterstützen.

**Gute Verkehrsanbindungen stärken den Standort Hamburg.
Wir wollen die Attraktivität von Hamburg stärken.**

Fernbusterminal-Betreiber und Stadt

Frage 2: Wie sieht der BusPort Hamburg die Aufgabe?



Der Geschäftszweck der „ZOB“ Hamburg GmbH gegründet schon 1950:

„Errichtung und Betrieb eines zentralen Omnibusbahnhofes mit allen hierzu gehörigen Nebenbetrieben und Geschäften aller Art, die den zentralen Omnibusbahnhof zu fördern geeignet sind.“

Dieser Geschäftszweck entspricht vom Prinzip her dem Geschäftsmodell einer Flughafenbetreibergesellschaft.

Die „ZOB“ Hamburg GmbH ist natürlich **auch** ein Wirtschaftsunternehmen, das Rendite erzielen soll, wie z.B. auch die Flughafen Hamburg GmbH.

Frage 2: Wie sieht der BusPort Hamburg die Aufgabe?

Bereitstellung und Betrieb der Infrastruktur „Bus-Port“

Das Produkt muss so gut und attraktiv sein, dass für Busunternehmer und Fahrgäste in Hamburg nur der Bus-Port als Abfahrts- oder Ankunftsort in Frage kommt.

Wir sind neutral gegenüber den Busunternehmern, den Mietern der Geschäfte, den Reisebüros und deren Wettbewerb und auch deshalb werden wir selbst das Ticketing nicht übernehmen.

- Steuerung des Betriebsablaufes
- Information und Betreuung unserer Kunden
- Vermietung von Laden- und Büroflächen
- Betrieb von öffentlichen Sanitäreinrichtungen
- Betrieb eines Pkw-Parkplatzes
- Gewährleistung von Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung

Wir wollen der Ansprechpartner sein für die Stadt, die Politik, die Handelskammer und für alle Busunternehmer, die Hamburg und den BusPort anfahren möchten.



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 3: Wo liegen die potentiellen Ziele der Fernbuslinien?



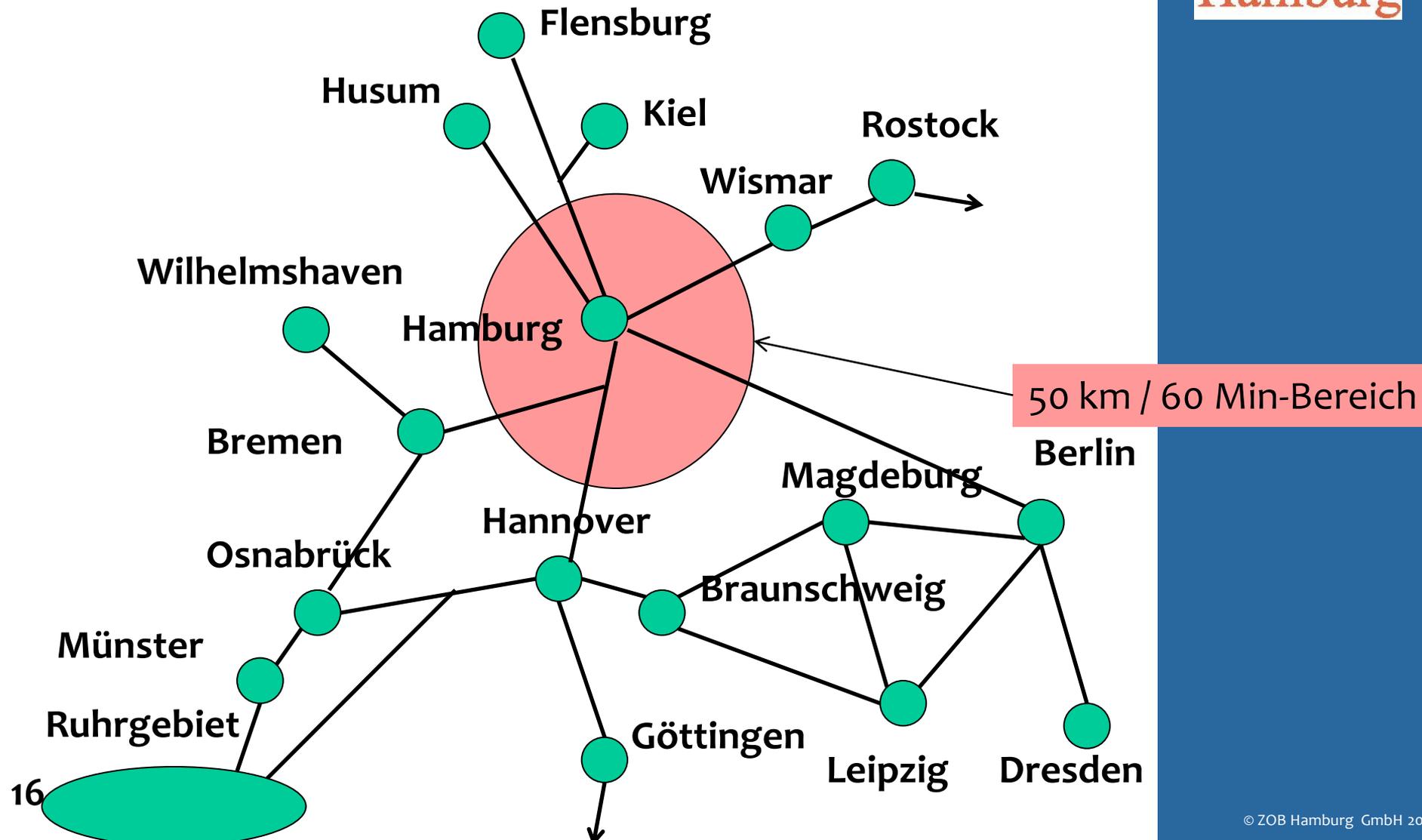
Die Marktakzeptanz hängt auch sehr von der Lage und Erreichbarkeit ab.

Die Lage in der City im Umfeld des Hauptbahnhofes ist optimal für die Fahrgäste.

Mit einer Fahrzeit von ca. 10 Minuten zu den Autobahnen A1 in Rtg. Lübeck/Rostock und A24 in Rtg. Berlin, sowie A1 in Rtg. Bremen und A7 in Rtg. Hannover liegt der Bus-Port Hamburg optimal auch für die Busunternehmer.

Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 3: Wo liegen die potentiellen Ziele der Fernbuslinien?



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 4: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend ?

Zusammenfassung für eine Spitzenbelastung:

Richtung SH und MV (A1/A7/A23/A20)	4 Fahrten/Stunde
Richtung Bremen (A1) /Hannover (A7+A2)	6 Fahrten/Stunde
Richtung Hannover, Göttingen (A7)	6 Fahrten/Stunde
Richtung Osten (A24/A7+A2)	4 Fahrten/Stunde

Hamburg liegt jedoch geographisch in Deutschland in einer Randlage und die Umgebung ist relativ dünn besiedelt.

Durchgangsverkehre werden eher gering sein.

In Hamburg werden sich die Abfahrten der nationalen Fernbuslinien auf die Zeiten 7.30 bis 19.00 Uhr und die Ankünfte auf 10.00 bis 24.00 Uhr konzentrieren, weil die Fahrgäste in Hamburg attraktive Reisezeiten erwarten.



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 4: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend ?

Beispiel: Relation Hamburg – Berlin

34 Abfahrten im Zeitraum von 7.00 bis 21.00 Uhr durch fünf im Wettbewerb stehende Unternehmen

Und weitere Unternehmen planen, diese Relation zu bedienen.

In Summe sind zur Zeit ab Bus-Port Hamburg ca. 120 tägliche innerdeutsche Abfahrten angemeldet.



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 4: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend ?

Auch Gelegenheitsverkehr nutzt den BusPort Hamburg

2008 11.463 Abfahrten

2009 12.096 Abfahrten

2010 11.472 Abfahrten + 967 Schiffsshuttle-Busabfahrten

2011 11.471 Abfahrten + 1.488 Schiffsshuttle-Busabfahrten

2012 11.988 Abfahrten + 1.574 Schiffsshuttle-Busabfahrten

Im Zeitraum Jan. – Sept. 2013 bereits:

10.260 Abfahrten + 1.579 Schiffsshuttle-Busabfahrten

Positiv für Hamburg und den BusPort sind die Kreuzfahrtschiffe und eine wieder positive Entwicklung des Gelegenheitsverkehrs!



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg



Frage 4: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend ?

In ca. 30 europäische Länder bietet der Bus-Port Hamburg im Linienverkehr Direktverbindungen an:

- | | | |
|------------------------------------------------|-------------|--------------|
| Belgien | Mazedonien | Serbien |
| Bosnien | Moldawien | Slowakei |
| Bulgarien | Niederlande | Slowenien |
| Dänemark | Norwegen | Spanien |
| Frankreich | Polen | Tschechien |
| Türkei | Italien | Portugal |
| Ukraine | Kroatien | Rumänien |
| Ungarn | Russland | Weißrussland |
| Baltische Staaten (Litauen, Estland, Lettland) | | |
| Großbritannien mit Bus und Fähre | | |
| Schweden mit Bus und Fähre | | |

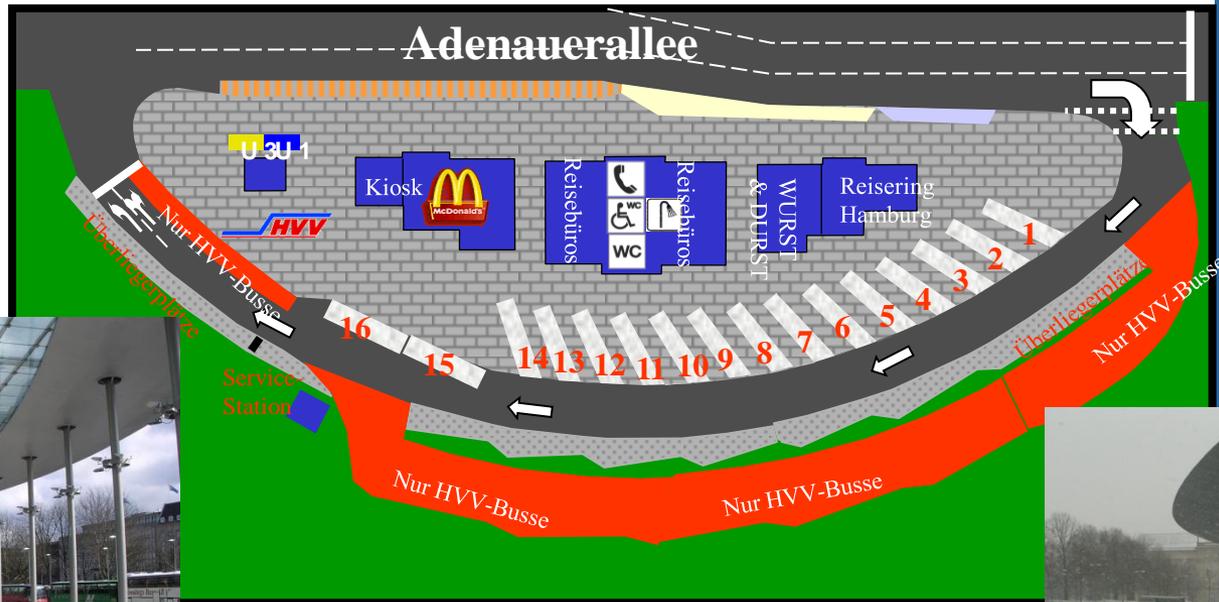
Ca. 20 verschiedene Busunternehmen (als Konzessionsinhaber) betreiben diese Linien mit ca. 180 Abfahrten pro Woche



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 4: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend ?

20 neue Fernbuslinien-Abfahrten ergeben durchaus über den Tag verteilt 200 Abfahrten.



Der Bus-Port Hamburg verfügt mit 16 Halteplätzen über ausreichende Kapazitäten

Bei erwarteten Haltezeiten von ca. 15 – 20 Minuten können

durchaus mehr als 50 Abfahrten/Stunde gut bewältigt werden.

Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 5: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung ?



ZOB Abfahrt / Departure				Bussteig	Status
15:20	Kube	Gifhorn	8		
16:30	Eurolines /Touring	Kopenhagen	10		
16:30	BRÖ/Mix-Reisen	Moskau	12		
16:30	Autokraft	Kiel, Schwedenkai	15		
17:00	Autokraft	Berlin/ZOB	16		
17:00	Herzum Tours	Bad Bevensen	11		
17:30	Autokraft	075 Bad Bramstedt	15		
17:45	Eurolines /Touring	Paris-Disney	9		
18:00	GLOBEX	Gdansk / Elblag	8		
18:30	Ryanair Maitand	Lübeck-Blankensee	15		
18:30	Catherina-Reisen	Italien	10		Fa.Müller
19:00	Comfort-Lines	CL 100 Rzeszow	8		
19:00	Agat transport	Rzeszow-Chelm	14		
19:00	Haru Reisen	Berlin/ZOB	16		
19:30	Orbis transport	Gdansk	13		
19:30	Star-turist	Linie 212 Olsztyn-Suwalki	7		

Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 5: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung ?



Veranstalter	Bussteig	Veranstalter	Abfahrt / Departure Ankunft / Arrival	Bussteig
	1.	v. Rahden	Riga	9
	2.			10
Stambula-Bustou	3.	Lichterfahrt Ha		11
	4.	Siggelkow	Hamburg i. Lich	12
Eurolines/Deuts	5.	Südfrankreich		13
	6.			14
Urban - Reisen	7.	Costa Magica	Autokraft	15
Becker-Reisen	8.	L-644 Gomel	Kiel/Norwegenka	16



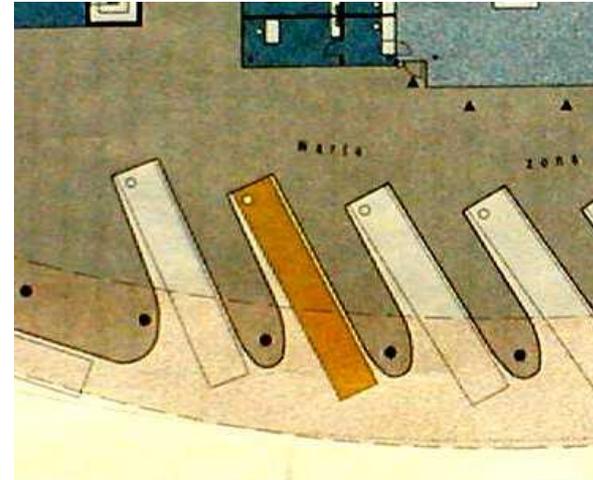
Die Aufgabe lautet:

- leistungsfähige Betriebsabläufe
- optimale Fahrgast- und Fahrerinformation

Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

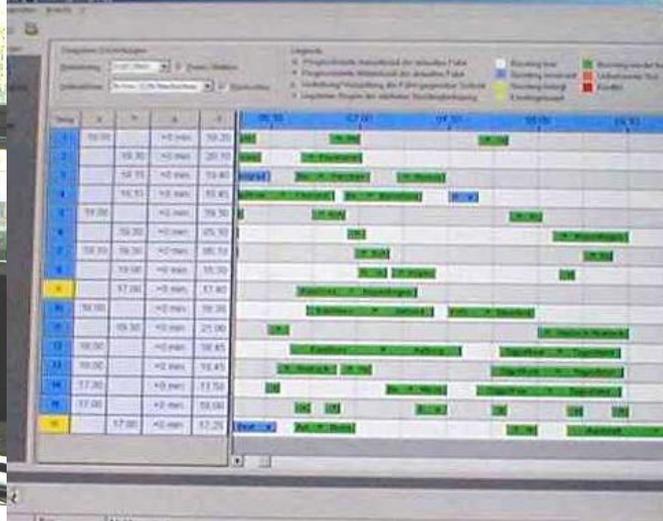
Frage 5: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung ?

- 16 Abfahrtsplätze ermöglichen:
- sicheres Ein-/Austeigen für Fahrgäste
- sichere Betriebsabwicklung
- optimale Platzausnutzung
- keine zwingend fahrplanmäßig vorgegebenen Plätze
- übersichtliche Wartebereiche
- Fahrbahnleuchten zur Sicherung der Rückwärtsfahrten



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg

Frage 5: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung ?



Linie	Abfahrtszeit	Anfahrtszeit	Linie	Abfahrtszeit	Anfahrtszeit
10	10:00	+10 min	10	10:10	10:20
10	10:30	+10 min	10	10:40	10:50
10	11:00	+10 min	10	11:10	11:20
10	11:30	+10 min	10	11:40	11:50
10	12:00	+10 min	10	12:10	12:20
10	12:30	+10 min	10	12:40	12:50
10	13:00	+10 min	10	13:10	13:20
10	13:30	+10 min	10	13:40	13:50
10	14:00	+10 min	10	14:10	14:20
10	14:30	+10 min	10	14:40	14:50
10	15:00	+10 min	10	15:10	15:20
10	15:30	+10 min	10	15:40	15:50
10	16:00	+10 min	10	16:10	16:20
10	16:30	+10 min	10	16:40	16:50
10	17:00	+10 min	10	17:10	17:20
10	17:30	+10 min	10	17:40	17:50
10	18:00	+10 min	10	18:10	18:20
10	18:30	+10 min	10	18:40	18:50
10	19:00	+10 min	10	19:10	19:20
10	19:30	+10 min	10	19:40	19:50
10	20:00	+10 min	10	20:10	20:20
10	20:30	+10 min	10	20:40	20:50
10	21:00	+10 min	10	21:10	21:20
10	21:30	+10 min	10	21:40	21:50
10	22:00	+10 min	10	22:10	22:20
10	22:30	+10 min	10	22:40	22:50
10	23:00	+10 min	10	23:10	23:20
10	23:30	+10 min	10	23:40	23:50
10	24:00	+10 min	10	24:10	24:20
10	24:30	+10 min	10	24:40	24:50
10	25:00	+10 min	10	25:10	25:20
10	25:30	+10 min	10	25:40	25:50
10	26:00	+10 min	10	26:10	26:20
10	26:30	+10 min	10	26:40	26:50
10	27:00	+10 min	10	27:10	27:20
10	27:30	+10 min	10	27:40	27:50
10	28:00	+10 min	10	28:10	28:20
10	28:30	+10 min	10	28:40	28:50
10	29:00	+10 min	10	29:10	29:20
10	29:30	+10 min	10	29:40	29:50
10	30:00	+10 min	10	30:10	30:20
10	30:30	+10 min	10	30:40	30:50
10	31:00	+10 min	10	31:10	31:20
10	31:30	+10 min	10	31:40	31:50
10	32:00	+10 min	10	32:10	32:20
10	32:30	+10 min	10	32:40	32:50
10	33:00	+10 min	10	33:10	33:20
10	33:30	+10 min	10	33:40	33:50
10	34:00	+10 min	10	34:10	34:20
10	34:30	+10 min	10	34:40	34:50
10	35:00	+10 min	10	35:10	35:20
10	35:30	+10 min	10	35:40	35:50
10	36:00	+10 min	10	36:10	36:20
10	36:30	+10 min	10	36:40	36:50
10	37:00	+10 min	10	37:10	37:20
10	37:30	+10 min	10	37:40	37:50
10	38:00	+10 min	10	38:10	38:20
10	38:30	+10 min	10	38:40	38:50
10	39:00	+10 min	10	39:10	39:20
10	39:30	+10 min	10	39:40	39:50
10	40:00	+10 min	10	40:10	40:20
10	40:30	+10 min	10	40:40	40:50
10	41:00	+10 min	10	41:10	41:20
10	41:30	+10 min	10	41:40	41:50
10	42:00	+10 min	10	42:10	42:20
10	42:30	+10 min	10	42:40	42:50
10	43:00	+10 min	10	43:10	43:20
10	43:30	+10 min	10	43:40	43:50
10	44:00	+10 min	10	44:10	44:20
10	44:30	+10 min	10	44:40	44:50
10	45:00	+10 min	10	45:10	45:20
10	45:30	+10 min	10	45:40	45:50
10	46:00	+10 min	10	46:10	46:20
10	46:30	+10 min	10	46:40	46:50
10	47:00	+10 min	10	47:10	47:20
10	47:30	+10 min	10	47:40	47:50
10	48:00	+10 min	10	48:10	48:20
10	48:30	+10 min	10	48:40	48:50
10	49:00	+10 min	10	49:10	49:20
10	49:30	+10 min	10	49:40	49:50
10	50:00	+10 min	10	50:10	50:20
10	50:30	+10 min	10	50:40	50:50
10	51:00	+10 min	10	51:10	51:20
10	51:30	+10 min	10	51:40	51:50
10	52:00	+10 min	10	52:10	52:20
10	52:30	+10 min	10	52:40	52:50
10	53:00	+10 min	10	53:10	53:20
10	53:30	+10 min	10	53:40	53:50
10	54:00	+10 min	10	54:10	54:20
10	54:30	+10 min	10	54:40	54:50
10	55:00	+10 min	10	55:10	55:20
10	55:30	+10 min	10	55:40	55:50
10	56:00	+10 min	10	56:10	56:20
10	56:30	+10 min	10	56:40	56:50
10	57:00	+10 min	10	57:10	57:20
10	57:30	+10 min	10	57:40	57:50
10	58:00	+10 min	10	58:10	58:20
10	58:30	+10 min	10	58:40	58:50
10	59:00	+10 min	10	59:10	59:20
10	59:30	+10 min	10	59:40	59:50
10	60:00	+10 min	10	60:10	60:20
10	60:30	+10 min	10	60:40	60:50
10	61:00	+10 min	10	61:10	61:20
10	61:30	+10 min	10	61:40	61:50
10	62:00	+10 min	10	62:10	62:20
10	62:30	+10 min	10	62:40	62:50
10	63:00	+10 min	10	63:10	63:20
10	63:30	+10 min	10	63:40	63:50
10	64:00	+10 min	10	64:10	64:20
10	64:30	+10 min	10	64:40	64:50
10	65:00	+10 min	10	65:10	65:20
10	65:30	+10 min	10	65:40	65:50
10	66:00	+10 min	10	66:10	66:20
10	66:30	+10 min	10	66:40	66:50
10	67:00	+10 min	10	67:10	67:20
10	67:30	+10 min	10	67:40	67:50
10	68:00	+10 min	10	68:10	68:20
10	68:30	+10 min	10	68:40	68:50
10	69:00	+10 min	10	69:10	69:20
10	69:30	+10 min	10	69:40	69:50
10	70:00	+10 min	10	70:10	70:20
10	70:30	+10 min	10	70:40	70:50
10	71:00	+10 min	10	71:10	71:20
10	71:30	+10 min	10	71:40	71:50
10	72:00	+10 min	10	72:10	72:20
10	72:30	+10 min	10	72:40	72:50
10	73:00	+10 min	10	73:10	73:20
10	73:30	+10 min	10	73:40	73:50
10	74:00	+10 min	10	74:10	74:20
10	74:30	+10 min	10	74:40	74:50
10	75:00	+10 min	10	75:10	75:20
10	75:30	+10 min	10	75:40	75:50
10	76:00	+10 min	10	76:10	76:20
10	76:30	+10 min	10	76:40	76:50
10	77:00	+10 min	10	77:10	77:20
10	77:30	+10 min	10	77:40	77:50
10	78:00	+10 min	10	78:10	78:20
10	78:30	+10 min	10	78:40	78:50
10	79:00	+10 min	10	79:10	79:20
10	79:30	+10 min	10	79:40	79:50
10	80:00	+10 min	10	80:10	80:20
10	80:30	+10 min	10	80:40	80:50
10	81:00	+10 min	10	81:10	81:20
10	81:30	+10 min	10	81:40	81:50
10	82:00	+10 min	10	82:10	82:20
10	82:30	+10 min	10	82:40	82:50
10	83:00	+10 min	10	83:10	83:20
10	83:30	+10 min	10	83:40	83:50
10	84:00	+10 min	10	84:10	84:20
10	84:30	+10 min	10	84:40	84:50
10	85:00	+10 min	10	85:10	85:20
10	85:30	+10 min	10	85:40	85:50
10	86:00	+10 min	10	86:10	86:20
10	86:30	+10 min	10	86:40	86:50
10	87:00	+10 min	10	87:10	87:20
10	87:30	+10 min	10	87:40	87:50
10	88:00	+10 min	10	88:10	88:20
10	88:30	+10 min	10	88:40	88:50
10	89:00	+10 min	10	89:10	89:20
10	89:30	+10 min	10	89:40	89:50
10	90:00	+10 min	10	90:10	90:20
10	90:30	+10 min	10	90:40	90:50
10	91:00	+10 min	10	91:10	91:20
10	91:30	+10 min	10	91:40	91:50
10	92:00	+10 min	10	92:10	92:20
10	92:30	+10 min	10	92:40	92:50
10	93:00	+10 min	10	93:10	93:20
10	93:30	+10 min	10	93:40	93:50
10	94:00	+10 min	10	94:10	94:20
10	94:30	+10 min	10	94:40	94:50
10	95:00	+10 min	10	95:10	95:20
10	95:30	+10 min	10	95:40	95:50
10	96:00	+10 min	10	96:10	96:20
10	96:30	+10 min	10	96:40	96:50
10	97:00	+10 min	10	97:10	97:20
10	97:30	+10 min	10	97:40	97:50
10	98:00	+10 min	10	98:10	98:20
10	98:30	+10 min	10	98:40	98:50
10	99:00	+10 min	10	99:10	99:20
10	99:30	+10 min	10	99:40	99:50
10	100:00	+10 min	10	100:10	100:20
10	100:30	+10 min	10	100:40	100:50
10	101:00	+10 min	10	101:10	101:20
10	101:30	+10 min	10	101:40	101:50
10	102:00	+10 min	10	102:10	102:20
10	102:30	+10 min	10	102:40	102:50
10	103:00	+10 min	10	103:10	103:20
10	103:30	+10 min	10	103:40	103:50
10	104:00	+10 min	10	104:10	104:20
10	104:30	+10 min	10	104:40	104:50
10	105:00	+10 min	10	105:10	105:20
10	105:30	+10 min	10	105:40	105:50
10	106:00	+10 min	10	106:10	106:20
10	106:30	+10 min	10	106:40	106:50
10	107:00	+10 min	10	107:10	107:20
10	107:30	+10 min	10	107:40	107:50
10	108:00	+10 min	10	108:10	108:20
10	108:30	+10 min	10	108:40	108:50
10	109:00	+10 min	10	109:10	109:20
10	109:30	+10 min	10	109:40	109:50
10	110:00	+10 min	10	110:10	110:20
10	110:30	+10 min	10	110:40	110:50
10	111:00	+10 min	10	111:10	111:20
10	111:30	+10 min	10	111:40	111:50
10	112:00	+10 min	10	112:10	112:20
10	112:30	+10 min	10	112:40	112:50
10	113:00	+10 min	10	113:10	113:20
10	113:30	+10 min	10	113:40	113:50
10	114:00	+10 min	10	114:10	114:20
10	114:30	+10 min	10	114:40	114:50
10	115:00	+10 min	10	115:10	115:20
10	115:30	+10 min	10	115:40	115:50
10	116:00	+10			

Frage 6: Was sollte eine Strategie der Kommunen für ein Fernbushaltestellenkonzept behandeln, um im Genehmigungsverfahren Einfluss zu nehmen?

- Ein Fernbushaltestellenkonzept ist nur dann erfolgreich, wenn
- es attraktiv für Fahrgäste, Busunternehmen und Busfahrer ist,
 - es nicht zu „Stress“ mit Anwohnern und anderen Lobbisten führt,
 - es natürlich auch die Eigeninteressen der Kommunen erfüllt,
 - es über eine ausreichende Kapazität für alle Fernbusnutzer verfügt,
 - die Frage von Investitionen des Betreibers und der Pflege/Instandhaltung geregelt ist,
 - es akzeptierte Gebühren mit Mehrwert für alle hat.



Frage 6: Was sollte eine Strategie der Kommunen für ein Fernbushaltestellenkonzept behandeln, um im Genehmigungsverfahren Einfluss zu nehmen?

Ein Fernbushaltestellenkonzept sollte umfassen:

- Die Zuordnung und Organisation der Aufgabe
- Die Einbindung in den örtlichen ÖPNV und SPNV
- Die Festlegung von Haltestellen für alle Fernbusverkehre mit Kapazitätsanalysen im Hinblick auf
 - Bedienungshäufigkeit,
 - Haltezeiten und
 - Kapazitäten (auch bei einer Hubfunktion).
- Die Anbindung des Individualverkehrs für Zubringerverkehre (Bekannte bringen Fahrgäste von/zum Fernbus) incl. einer IV-Parkraumkonzeption.
- Eine Konzept für Fernbus-Parkplätze, wo Fahrer Ruhezeiten gemäß Fahrpersonalverordnung einlegen können.
- Eine Benutzungsordnung und Gebührengestaltung, die einen erkennbaren Mehrwert für „alle Beteiligten“ hat.

Herzlichen Dank für Ihr Interesse

Sie sind herzlich eingeladen, um Hamburg mit Ihren Fernbuslinien anzufahren, den Bus-Port Hamburg zu besuchen und Erfahrungen auszutauschen.



Ihr Referent aus Hamburg

Wolfgang Marahrens

Nach dem Abitur und 2 Jahren Bundeswehr studierte Herr Marahrens an der Technischen Universität in Hannover Bauingenieurwesen mit der Vertiefungsrichtung Verkehrswesen. Neben Tätigkeiten an den Lehrstühlen für Statik und Verkehrswesen, Eisenbahnbau und –betrieb absolvierte er während des Studiums auch eine Lokomotivführerausbildung bei der damaligen Bundesbahn.

Als erste Tätigkeit nach dem Studium im Holzmann Konzern als Diplomingenieur übernahm er die Projektleitung „Planung der transgabunesischen Eisenbahn“ Dies führte ihn auch mehrere Monate nach Gabun/Afrika.

Seit 1979 ist Herr Marahrens bei der HOCHBAHN in verschiedenen Funktionen tätig.

Er leitete dort zuerst den Fachbereich Betriebsplanung U-Bahn, wechselte dann zur Betriebslenkung Bus und übernahm 1991 die Leitung der Abteilung Busbetrieb.

Bevor die Betriebsleiter-Aufgabe auf die 5 Betriebshöfe der HOCHBAHN dezentralisiert wurde, hatte er von 1985 zunächst als Stellvertreter und von 1999 bis 2002 die Funktion des Betriebsleiters Bus.

Der Schwerpunkt seiner Aufgaben bei der HOCHBAHN hat sich seither auf technische und planerische Führungsaufgaben konzentriert, wie z.B. die Einführung des MetroBus-Netzes in Hamburg oder Projekte wie z.B. der Brennstoffzellenbus oder die Einführung von Doppelgelenkbussen.

Er leitet zur Zeit das Grundsatzreferat Bus im Ressort Betrieb und Infrastruktur der HAMBURGER HOCHBAHN AG.

2004 hat Herr Marahrens neben seiner HOCHBAHN-Tätigkeit die Geschäftsführung der ZOB Hamburg GmbH übernommen. Die HOCHBAHN ist Mehrheitsgesellschafter bei der ZOB Hamburg GmbH.

Bei der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) arbeitete er als Mitglied in verschiedenen Arbeitskreisen.

Außerdem ist Herr Marahrens u.a. bei der VDV-Akademie als Referent und Prüfer bei Ausbildungen zum VDV-Verkehrsmeister und zum Betriebsleiter BO Kraft tätig.

