

Planung, Finanzierung und Betrieb von Fernbusterminals in Deutschland

Konferenz „Kommunales Infrastruktur-Management“
Berlin, 21.06.2013
Dipl. Volkswirtin Cornelia Bange

Institut für Volkswirtschaftslehre, Lehrstuhl für Netzwerkökonomie



Motivation: Liberalisierung des Fernbusmarktes



Quelle: KCW GmbH

Der Markt für nationalen Buslinienfernverkehr entwickelt sich sehr schnell

Anfang April 2013: +88% der genehmigten und beantragten Linien im Vergleich zum Jahresbeginn

Problem:
Notwendige Knoteninfrastrukturen sind oft nicht ausreichend vorhanden!

Motivation: Wozu Fernbusterminals?

Für Kunden

Hohe Attraktivität und Kundenfreundlichkeit durch:

- beheizte Wartehallen
- dynamische Reiseinformationen
- stationäre Ticketschalter...

Für Busunternehmen

- garantierte Haltestellen
- Services, z. B. Werkstätten, Parkplätze, Aufenthaltsräume

Für Städte

- Vermeidung einer unkoordinierten Haltestellensituation
- verkehrsplanerisches Interesse
- Förderung des Tourismus und der Erreichbarkeit



Gliederung

1. Standort

2. Finanzierung

3. Betrieb

Gliederung

1. Standort

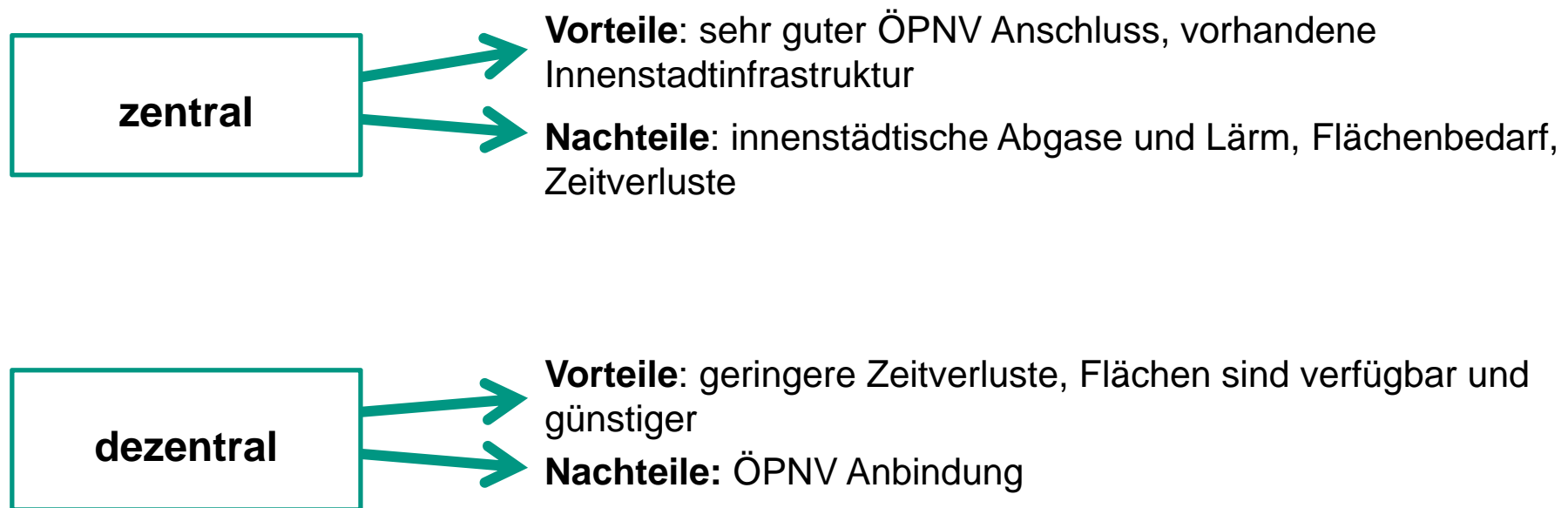
2. Finanzierung

3. Betrieb

Standortmöglichkeiten

Zentrale Innenstadtlage: z.B. München, Hamburg, Hannover

dezentrale Autobahn- oder Flughafenlage: z.B. Berlin, Stuttgart



weitere Variationen möglich, bspw. mehrere Standorte...

Aussagen von verschiedenen Busunternehmen

„Uns [wäre] eine **bahnhofsnahe Haltestelle** lieber. Die Fahrgäste können **zentrumsnah ein- und aussteigen** und **haben eine gute Nahverkehrsanbindung**. [...] Allgemein ist die Lage in der Nähe des Bahnhofs **kundenfreundlicher**“

Flixbus, Bettina Engert

„**Infrastrukturen in Innenstädten** ziehen wir **Terminals in der Peripherie** vor“

Deutsche Touring, Frank Bodlak

„**[Mit Zeitverlusten] rechnen die meisten Fahrgäste**. Der Fernbus ist zwar ein sehr bequemes und kostengünstiges Verkehrsmittel. Dafür muss man aber auch **eine höhere Fahrzeit in Kauf nehmen**“

Flixbus, Bettina Engert



Die befragten Busunternehmen bevorzugen eher die **Innenstadtlagen**

namentliche Veröffentlichung nach Absprache

„ Für die Stadt Hannover macht ein Standort am Flughafen wenig Sinn, weil sich der Großteil der NutzerInnen innerstädtisch bewegt. Der Flughafen liegt zu weit entfernt vom Zentrum und von den Hauptumsteigebeziehungen des ÖPNV. Für uns kommt deshalb nur ein Umsteigeplatz in der Stadt selbst in Frage“

Gerlinde Hublitz, Stadt Hannover

„[Der Flughafen ist] sehr zentral und gut erschlossen von der Autobahn A8 und im Übrigen auch sowohl heute schon mit der S-Bahn erschlossen und zukünftig auch noch als Verkehrsknoten mit der Fernbahn verknüpft“

Rolf Witzemann, Flughafen Stuttgart



Für die befragten Städte und zukünftigen Betreiber kommen sowohl zentrale als auch dezentrale Standorte in Frage

namentliche Veröffentlichung nach Absprache

Gliederung

1. Standort

2. Finanzierung

3. Betrieb

Vollständige Nutzerfinanzierung

- Clubgut: Ausschließbarkeit und Nicht-Rivalität gegeben
- Nutzerfinanzierung „Fernbusterminal finanziert Fernbusterminal“
- Refinanzierung vor allem aus Mieteinnahmen etc. (siehe Flughäfen)
- Für private Beteiligung ausreichend hohe Renditen nötig
- Finanzierungs constellation mehrerer Busunternehmen, Bauunternehmen, Verkehrsbetriebe vorstellbar

Die befragten Busunternehmen sind aktuell nicht an der Finanzierung von Fernbusterminals interessiert



eurolines
GERMANY



Touring

- „Eine Beteiligung an der Finanzierung lässt die momentane Lage nicht zu“
- „Wir sind prinzipiell aber dazu bereit, momentan fehlen aber noch die Kapazitäten“
- „[Wir sind nicht an einer Finanzierung interessiert, weil] die Verdienstmöglichkeiten sehr gering [sind]“
- „Wir sehen den Bau von Fernbusterminals als Aufgabe der Kommune an“

namentliche Veröffentlichung nach Absprache

Finanzierung mittels Subventionen

- **freiwillig**, z.B. in Form von finanziellen Beteiligungen, Grundstücksüberlassungen...

Gründe für Subventionen:

- Vermeidung eines Verkehrschaos und unkoordinierten Haltepunkten
- Tourismusförderung
- ggf. finanzielle Beteiligung des Landes: verbesserte Erreichbarkeit der Region
- ggf. finanzielle Beteiligung des Bundes : Teil der Netzplanung des Fernverkehrs

Bisher erfolgte die Finanzierung vor allem über Subventionen seitens der Kommunen!

Finanzierungsbeispiele



Hamburg

- Baukosten 16 Mio.€
- davon Stadt Hamburg 12 Mio. €
- Refinanzierung von 4 Mio. € über den Betrieb



Hannover

- Baukosten 4,6 Mio.€
- Finanzierung durch die Stadt Hannover
- Refinanzierung der Investition über eine Verpachtung in Höhe von 10% der Nettobetriebs-einnahmen



München

- Baukosten 60 Mio.€
- Grundstückankauf durch die Stadt München
- Projektierung und Finanzierung durch die Hochtief AG

Position des Deutschen Städtetages

- „Städte [sind] **weder als Aufgabenträger des ÖPNV noch aus dem PeBefG 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 Fernbus-Terminals hat“

Forderung des Deutschen Städtetages

- **Finanzielle Förderung** der Fernbusterminalstruktur als ein Teil des Fernverkehrs durch den **Bund**
- **Mautpflicht** für Busse und damit Refinanzierung der städtischen Infrastruktur
- **Personenverkehrs-Masterplan** seitens des Bundes und der Länder, der infrastrukturelle und betriebliche Mindeststandards definiert
- **Benutzungszwang** von Fernbusterminals in Städten
- **Buslinienunternehmen** sollen die **barrierefreie** Haltestellenpunkte auf eigene Kosten einrichten

Gliederung

1. Standort

2. Finanzierung

3. Betrieb

Betreibermodelle von Fernbusterminals



Rein privat

Rein staatlich

PPP:

- Dienstleistungskonzessionsmodell
- Build – Operate – Transfer (BOT)
- Build – Own – Operate (BOO)
- ...

üblich:

- privater Betrieb, öffentlich subventionierte Finanzierung

Antworten von Busunternehmen und Städten



- „Für die **Zukunft** könnten wir uns [den Betrieb] (...) **durchaus vorstellen**“

- „(...) unter dem Gesichtspunkt, dass die Busverkehre in den nächsten Jahren zunehmen **werden, macht es durchaus Sinn Busterminals zu betreiben**“
- „Stuttgart bereitet für den neuen ZOB am Flughafen ein **Interessenbekundungsverfahren** vor. **An diesem werden wir uns beteiligen**“

- „Wir als Stadt Hannover **sehen keine Möglichkeit den Betrieb unter den vorhandenen Rahmenbedingungen wirtschaftlich zu betreiben**, u.a. auch weil wir anders **kalkulieren müssen als dies ein Privater kann**. Es war deshalb immer unser **Ziel diese Aufgabe an einen Externen zu vergeben**“

Namentliche Veröffentlichung nach Absprache

Modell Hannover

2005:

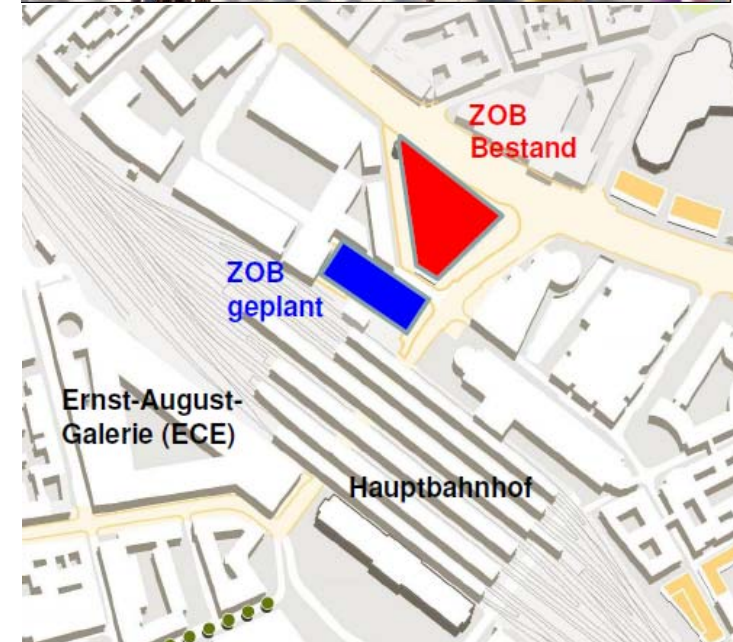
- **Interessensbekundungsverfahren**
- Varianten: Bau, Finanzierung, Betrieb
- **kein verwertbares Angebot**, Interesse nur an Betrieb

2006:

- Beschluss der Stadt Hannover selber zu bauen und zu finanzieren, Kosten 4,6 Mio. €
- Finanzierung über **Grundstücksverkauf** des alten ZOB

2012:

- Ausschreibung des Betriebs
- **Zuschlag an Deutsche Touring**
- Dienstleistungskonzessionsvertrag: 10% der Nettoeinnahmen des Betriebs
- Laufzeit bis 2020 mit Verlängerungsoption um fünf Jahre



Fazit

- Aktuell keine eindeutige Meinung von Busunternehmen und Städten bezüglich eines geeigneten Standortes
- Ob Nutzerfinanzierung oder subventionierte Finanzierung hängt von der weiteren Entwicklung des Fernbusmarktes ab
- Aktuell können/wollen die befragten Busunternehmen sich nicht beteiligen
- Betreiben von Fernbusterminal kann für private Unternehmen von Interesse sein



Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!