

Stationen für den Fernbuslinienverkehr – Neue Herausforderungen für Kommunen

Konferenz „Kommunales Infrastruktur-Management“

Berlin, 22. September 2017

Prof. Dr. Frank Fichert / Vicky Winkler
Hochschule Worms - Fachbereich Touristik/Verkehrswesen

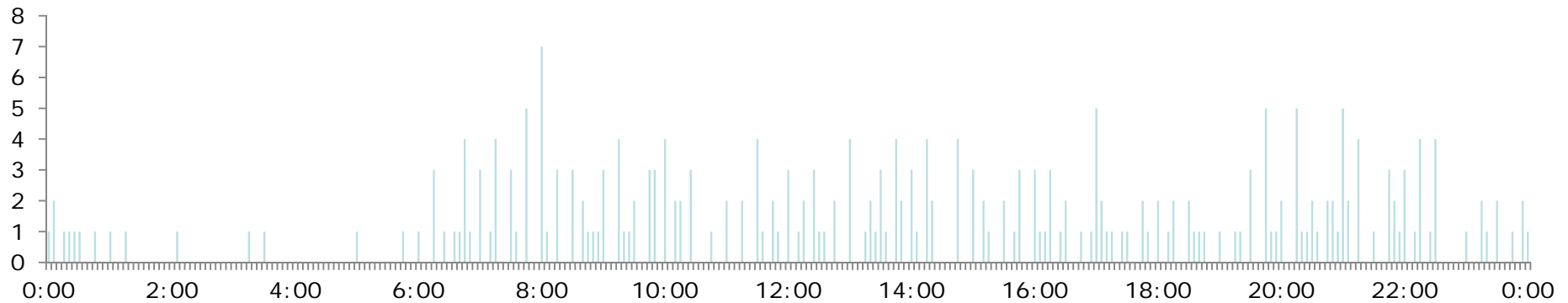
- Nach der Liberalisierung (2013) rasantes **Wachstum** des Fernbusmarktes
- Aktuell **Etablierung (und Stabilisierung) des Angebots**:
25 Mio. Fahrgäste im Jahr 2016 (Prognosen für 2017 ähnlich)
- Neue Fragestellungen im Bereich der **Infrastruktur**:
 - Verkehrswege („Busmaut“)
 - **Stationen**
(zuvor lediglich „Berlinverkehr“, grenzüberschreitende Buslinien, einzelne Flughafenzubringer und Gelegenheitsverkehre als (potenzielle) Nutzer von Fernbusstationen)

- **Nutzungscharakteristika** von Fernbushaltestellen
- **Lage** der Fernbushaltestellen
- **Ausstattung / Arten** von Stationen für Fernbusse
- **Eigentümer / Betreiber**
- **Finanzierung**

- Unterschiede und Gemeinsamkeiten im **Vergleich zum (Omnibus-)Nahverkehr**
 - Längere Aufenthaltszeiten der Fahrgäste
 - Hoher Anteil von Fahrgästen mit Gepäck
 - Längere Haltezeiten der Busse
 - Bedarf spezifischer Einrichtungen für Fahrzeuge und Fahrer
 - Höherer Anteil Hol- und Bringverkehr mit Pkw
 - Trotz aktuell hoher Konzentration:
Wettbewerb zwischen Anbietern möglich
 - Schnittstellen für Echtzeitinformationen erforderlich

Nutzung einer Haltestelle für Busse im ÖPNV und Fernbusse in der Regel nicht möglich, allerdings bei Busbahnhöfen ‚Nebeneinander‘ möglich (ggf. rechtliche Hemmnisse, wenn ÖPNV-Fördermittel genutzt)

Tagesganglinie am Beispiel München ZOB (Montag im Sep. 2017 – 5 Minuten Abstände)



Eigene Abbildung. Datenquelle: Homepage ZOB München.

Zeit	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Fahrten	8	2	1	2	0	2	12	17	19	17	12	12	13	18	14	12	13	14	10	13	17	18	13	10

- **Zentralität vs. Dezentralität von Haltestellen für Fernbusse**

Pro Zentralität:

- Nähe zu Zielpunkten vieler Reisender
- gute Verknüpfung zum ÖPNV
- ggf. Mitnutzung Serviceeinrichtungen

Contra Zentralität:

- Zeitbedarf für Fahrt des Busses ins Zentrum (insbesondere wenn nicht Linienendpunkt)
- Verschärfung innerstädtischer Stau- und Abgasprobleme
- Flächenkonkurrenz (Kostenaspekt)

- **Zentralität vs. Dezentralität von Haltestellen für Fernbusse**

Lage	Beispiel
Zentral, Nähe Hauptbahnhof	Hamburg, Frankfurt/M., Mannheim
Zentral, sehr gute Anbindung an ÖPNV	München ZOB
Flughafen	Frankfurt/M., Stuttgart, Köln, Berlin
Eher dezentral (mit guter ÖPNV Anbindung)	Berlin ZOB

Dabei Liniennetz mit potenzieller Bedienung mehrerer Haltestellen, z. B. von Hauptbahnhof über Flughafen (oder zentrumsfernen S-Bahnhof) auf die BAB.

Unterschiedliche Stationsarten (ohne etablierte/einheitliche Terminologie)

- **(Straßenrand-)Haltestellen**
(Fahrplaninformation, ggf. Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Barrierefreiheit)
- **Busbahnhof**
(mehrere, räumliche verbundene Haltestellen bzw. –positionen, in der Regel mit Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern)
- **Fernbusterminal / Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)**
 - (Beheizte) Warteräume statt einfachem „Witterungsschutz“
 - Serviceeinrichtungen für Fahrgäste (Toiletten, Shops, Schließfächer)
 - Anwesenheit Servicepersonal

- **Öffentliches Eigentum**
 - Kommune oder Tochtergesellschaft, z. B. Verkehrs- oder Parkhausbetriebe
 - „Outsourcing“ des Betriebs möglich
- **Privates Eigentum, vertikal separiert**
 - lediglich in Verbindung mit anderen Nutzungen denkbar
- **Privates Eigentum, vertikal integriert**
 - Zugangsproblematik
 - Beispiele in Großbritannien (National Express)
 - in Deutschland derzeit nicht zu erwarten (jedoch ‚Shops‘ von Anbietern existent)

- **Nutzerentgelte**
 - Ausschlussprinzip anwendbar
(und bei hinreichender Frequenz auch wirtschaftlich)
 - Benutzungspflicht (innerhalb gewissem Radius) möglich?
- **Fahrgastbezogene Erlöse**
 - Shops, Serviceeinrichtungen, etc.
(mit relativ hoher Substitutionskonkurrenz, insbes. wenn Lage zentral)
- **Andere gebäudebezogene Erlöse**
 - Busterminal als Teil von Parkhäusern oder Einkaufszentren
- **Öffentliche Mittel**
 - Bund, Länder, Kommunen
 - Investition und/oder Betrieb

- **Betriebskosten**

- Bei reinen Busbahnhöfen relativ gering jedoch auch geringe (oder keine) Erlöse
- Bei Terminals höher, jedoch Kostendeckung möglich (z. B. drei Mitarbeiter der IOB Berlin, zehn Mitarbeiter der ZOB Hamburg)

- **Investitionskosten**

- Bei reinen Busbahnhöfen relativ gering (aber Fläche)
- Bei Terminals deutlich höher (z. B. 17 Mio. EUR Investition in Hamburg)

- **Investitionsfinanzierung**

- öffentliche Mittel
- bauliche Kombination mit rentablen Projekten (Terminal in Parkhaus oder Einkaufszentrum) jedoch ‚Opportunitätskosten‘, z. B. geringere Grundstückserlöse)

Beispiele – Ausgewählte Großstädte

Stadt	Eigentum/Betrieb	Kap.	Anmerkungen
Berlin, ZOB	100% Tochter BVG	27, gepl. 33	Bis zu acht weitere Haltestellen in Berlin
Hamburg, ZOB	Mehrheitsbeteiligung Hochbahn	14	
München, ZOB	Privatinvestor mit BRK als Betreiber	29	Kombination mit Einkaufszentrum Zwei weitere Haltest. in München
Köln, Flughafen	Flughafen	11	Innenstadt-ZOB geschlossen
Frankfurt, ZOB	gepl. kommunale Gesellschaft (Betrieb)	gepl. 14	Bau Parkhaus mit ZOB geplant Weitere Haltestelle Flughafen
Stuttgart	Flughafen mit Dt. Touring als Betreiber	18	Hbf.-ZOB wg. S21 geschlossen Vier weitere Haltestellen in Stuttgart
Leipzig	gepl. privat	11	Kombination mit Parkhaus

- **Argumente pro kommunaler (Mit-)Finanzierung**
 - Bürgerinnen und Bürger nutzen Fernbushaltestellen
 - Erreichbarkeit/Attraktivität für Incoming-Tourismus
 - Steuerung des Fernbusverkehrs innerörtlich
- **Argumente contra kommunale (Mit-)Finanzierung**
 - Fernverkehr nicht in Zuständigkeit der Kommunen
 - Beteiligung des Bundes auch bei anderer Verkehrsinfrastruktur

- Aktuelle Nachfrage als realistische Ausgangsgröße für Kapazitätsplanungen
- Zentrumsnähe von Haltestellen entspricht Fahrgastwünschen
- Trade-off zwischen Komfort und Kosten (mit preissensiblen Fahrgästen), mit Synergiepotenzialen (insbes. wenn Bahnhofsnähe)
- Finanzierung von Betriebskosten durch Nutzerentgelte und Nebenerlöse in größeren Städten oftmals realistisch
- Investitionsfinanzierung durch kommunale oder staatliche Mittel, dabei direkte Finanzierung und/oder ‚Projektintegration‘

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Prof. Dr. Frank Fichert / Vicky Winkler
Hochschule Worms
Fachbereich Touristik/Verkehrswesen
Erenburger Straße 19
67549 Worms

fichert@hs-worms.de