

Fernbusterminals – neue Visitenkarten der Städte?



Jörg Thiemann-Linden



Klaus J. Beckmann

Fotos: David Ausserhofer

Etwa 80 Jahre lang waren Fernbuslinien für die meisten größeren Städte in Deutschland ein eher nachrangiges planerisches Thema. Denn von 1931 bis 2012 war Busbetreibern im Fernverkehr der Marktzugang für den Linienverkehr – zugunsten der Bahn – rechtlich versperrt. Ausnahmen bildeten nur internationale und einige Berlin-bezogene Linien. Insbesondere die Busbahnhöfe der Fernbuslinien waren und sind in vielen Städten „Unorte“, um nicht zu sagen „Schmuddel-ecken“. Mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können nun seit Jahresbeginn 2013 verstärkt auch innerdeutsche Fernbuslinien angeboten werden. Für die Kommunen wird die Verknüpfung mit dem Stadtverkehr, insbesondere dem ÖPNV, eine wichtige Aufgabe sein. Dabei darf jedoch keine Konkurrenz zum städtischen und regionalen Nahverkehr – bis 50 km zwischen den Haltestellen – entstehen.

Für Fahrgäste bietet sich damit eine weitere Option für Fernreisen: kostengünstig, weniger anonym als das Bahnsystem, weitgehend umsteigefrei. Besonders Ältere und Studierende zählen heute zu den Hauptkundengruppen bestehender Fernbuslinien. Insbesondere Personen mit viel Zeit und vor allem knappen finanziellen Haushaltsbudgets werden die Kunden sein. Inzwischen zählt auch hier die Online-Buchung zum Standard. Nach dem PBefG muss das Fernbusangebot künftig barrierefrei nutzbar sein. Dies wird in zwei Stufen umgesetzt: 2016 und 2020.

In mehreren europäischen Ländern hat der Fernbus mit den entsprechend großen Fernbusterminals in den Städten schon länger Tradition: auf den Britischen Inseln, in Skandinavien und in Spanien. Direkte Fernbuslinien entstehen in Deutschland aktuell insbesondere dort, wo das Fernzugangebot zu weiten Umwegen zwingt wie zwischen Freiburg i.Br. und München. Der DB-Konzern selbst hatte bereits eine Vielzahl von Fernbuslinien eingerichtet, vermutlich, um internationalen Playern auf dem deutschen Markt zuvorzukommen. Inzwischen hat sich das erste große britische Busunternehmen in ein in Deutschland etabliertes Fernlinienbusunternehmen eingekauft.

Aber wie können die vielen neuen Busse in der Stadt untergebracht werden, womöglich

im Hauptbahnhofsumfeld mit all den schon heute konkurrierenden Nutzungsansprüchen an ausgebaute und verbesserte Busbahnhöfe oder auch an neue Busbahnhöfe? Dies wird in der Stadt- und Verkehrsplanung kontrovers diskutiert. Schließlich machen die vielen Touristenbusse in der City der kommunalen Verkehrsplanung schon genug Sorgen. Lokale Probleme bereiten die Emissionen an Busbahnhöfen durch Busse und Pkw-Zubringer, ebenso schließen Umweltzonen einige internationale Linienbusse wegen ihrer Emissionscharakteristik aus. Flächenvorratspolitik für einen zentral gelegenen Fernbusterminal ist selten. In der Kommunalpolitik hat der Fernbus oft kein so gutes Image wie der Flughafen oder der Bahnhof, wenn die Fernerreichbarkeit der Stadt diskutiert wird.

Dennoch: Es geht um eine Facette der Erreichbarkeit der Städte, nicht selten auch um den Busbahnhof als Visitenkarte der Stadt. In Deutschland gibt es außergewöhnlich viele gut gestaltete Busbahnhöfe für Regional- und Stadtbusse. Fernbusse finden hier in begrenzter Zahl oft auch noch ihren Platz, auch wenn die für einen Bahnhof vergleichbare Infrastruktur für vor und nach der langen Reise oft fehlen: Taxistand, Pkw-Kurzparkzone, Reisebüro, Toiletten, Duschen, ausreichende wettergeschützte Sitzgelegenheiten, Wartebereiche, Übernachtungsmöglichkeiten, Einkaufsmöglichkeiten für den Reisebedarf etc.

Am Kölner Hauptbahnhof reicht der Platz für Fernbusse wie auch für Stadt- und Regionalbusse längst nicht mehr. Einige Fernbuslinien, die keine Genehmigung für diesen Platz bekommen haben, weichen auf periphere Standorte wie auf einen Busstreifen für Großveranstaltungen in der Eishockeyarena aus. Ein neuer Fernbusterminal ist nun weit draußen am Flughafen geplant, daneben wurden andere Standorte an S-Bahn-Stationen für kostengünstig zu errichtende Fernbusterminals geprüft.

Bei der Begutachtung alternativer Standorte und der konkreten Standortplanung spielen nicht nur die Einbindung ins ÖV- und Straßennetz sowie die Verträglichkeit mit der direkten Nachbarschaft eine Rolle. In der Praxis ist auch bestimmend, wie viel Geld investiert werden muss und kann, wer die Finanzen bereitstellt und wie die „Refinan-



Tipp zum Weiterlesen:

- Hinweise für die Planung von Fernbusterminals. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Köln, 2012. ISBN 978-3-86446-015-9

zierung“ erfolgt. Insbesondere wird dies durch nutzende Busunternehmen, deren Kunden sowie Sekundärnutzungen umgesetzt werden. Es kann nicht das Ziel sein, dass die Städte – insbesondere bei ihren knappen Haushaltslagen – die Finanzierung übernehmen. Dies erscheint auch für die kommunalen Verkehrsunternehmen fragwürdig. Die Idee der Finanzierung aus Drittnutzungen – z.B. Einkaufszentren – muss mit stadtentwicklungsplanerischen Zielen verträglich sein, darf beispielsweise Zentrumskonzepte nicht konterkarieren. Gestalterisch gelungene Beispiele für die Integration sind Helsinki (im Souterrain eines neuen Shopping Centers) und das schweizerische Chur (als gläserne Halle über den Hauptbahnhofsgleisen).

Zwei gestalterisch gelungene „Visitenkarten“ an gut integrierten City-Standorten mit umfassendem Service finden sich seit wenigen Jahren auch in Deutschland: der Bus-Port Hamburg, wenige Schritte vom Hauptbahnhof, sowie der ZOB in München, eine S-Bahn-Station vom Hauptbahnhof entfernt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und

Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichte 2012 als Teil des technischen Regelwerks „Hinweise für die Planung von Fernbusterminals“. Darin wird auf die schwierige Standortwahl in der Stadt und auf die Betreibermodelle mit Refinanzierung vertieft eingegangen.

Mehr Multimodalität durch Fernbusangebote kann angesichts der künftig absehbaren Kapazitätsengpässe im Bahnsystem nicht schaden. Die Energiebilanz von Bus und Schiene (bei höherer Geschwindigkeit) ist annähernd gleich. Das Fernbusangebot spricht möglicherweise weitere Kundenkreise an, als das von vielen Gelegenheitsnutzern als teuer empfundene Fernverkehrsangebot der Bahn. So kann der Fernbus dauerhaft einen zwar begrenzten, aber nicht irrelevanten Lösungsbeitrag bei der Transformation des Verkehrssystems zu mehr Nachhaltigkeit leisten.

Die Perspektiven des Fernbusses sollten in neuen städtischen Mobilitätsstrategien angesichts der Langlebigkeit neuer Infrastruktur und der Kapazitätsengpässe im Schienensystem auf jeden Fall mit bedacht werden.



Fotos: Jörg Thiemann-Linden

Dipl.-Geogr.
Jörg Thiemann-Linden
Telefon: 030/39001-138
E-Mail:
thiemann-linden@difu.de

Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Klaus J. Beckmann
Telefon: 030/39001-214
E-Mail: kj.beckmann@difu.de