Fernbuslinien in Deutschland



Liberalisierung des Fernbuslinienmarktes in Deutschland

Wie entwickelt sich der Markt?
Was bedeutet dies für Kunden und Unternehmen?
Was kommt auf die Städte zu und wie entwickelt sich die Infrastruktur?



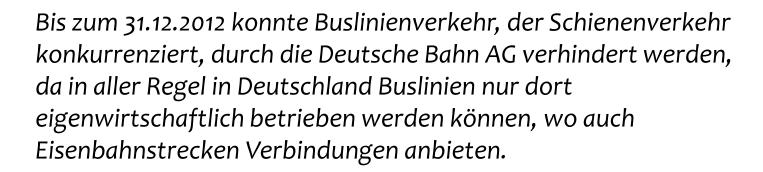


Eine Veranstaltung der DVWG (Bezirksvereinigung Berg und Mark) In Wuppertal am 08.05.2014

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Das PBefG regelt in Deutschland die geschäftsmäßige und entgeltliche Personenbeförderung

§ 42 Linienverkehr

 Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangsund Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.



Eine deutsche Regelung seit dem 1. Weltkrieg!



Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Fernbuslinienverkehr seit 01.01.2013

§ 42a Personenfernverkehr

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr... gehört.

Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

- a) der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
- b) zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

Das Ziel ist es, den vom Staat subventionierten SPNV nicht zu kannibalisieren



Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Fernbuslinienverkehr seit 01.01.2013

Weitere Änderungen bezüglich Fernbuslinien:

- Die Betriebspflicht erlischt 3 Monate nach der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde
- keine Tarifgenehmigung, nur Gleichbehandlungsgebot
- Fahrplanzustimmung noch erforderlich, bei Änderungen nur Anzeige, soweit nicht eine neue Linienverkehrsgenehmigung erforderlich wäre
- keine Auflage zur Änderung eines bestehenden Fahrplanes mehr möglich
- keine Antragsfrist für Fernbusliniengenehmigungsanträge



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

Viele auch neue Unternehmen bieten Verbindungen an:













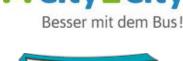




















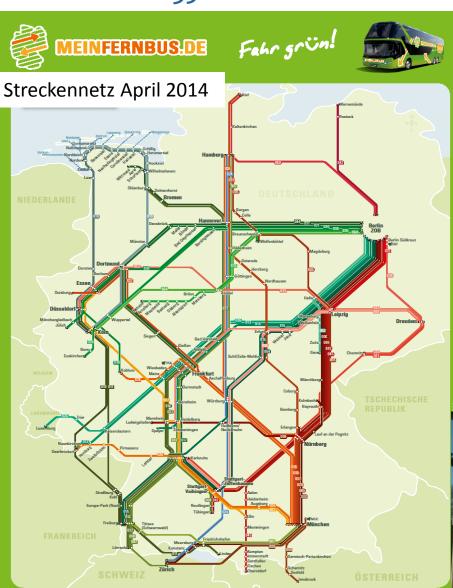


Ein aktuellen Überblick über die aktuellen Reisemöglichkeiten vermittelt z.B. www.busliniensuche.de

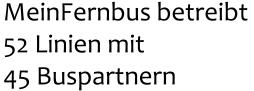


Das Streckennetz von "meinfernbus"

Marktanteil: ca. 35 %













Das Streckennetz von "Flixbus"

Marktanteil: ca. 15 %

Recklinghause

Bochum Essen

Straßburg

Duisburg

Aachen - Köln ∏

Düsseldorf

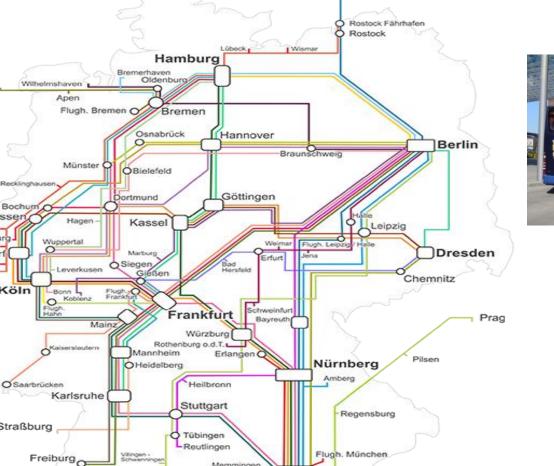
Groningen



Wien Westbahnhof

Linz St. Pölten Wien Hütteldorf





München

Flugh.Salzburg Salzburg

Attnang-Puchheim

Wels

Malmö Trelieborg

> Dipl.-Ing. Wolfgang Marahrens Geschäftsführer **ZOB Hamburg GmbH**

Zürich

Memmingen Ravensburg

Friedrichshafen

St.Gallen

Das Streckennetz von "city2city"

Marktanteil im Okt. 2013 ca. 15 %



Das erklärte Ziel ist in ca. 5 Jahren in Deutschland die Nummer 1 zu sein.

Quelle: www.city2city.de





Das Streckennetz von "Berlinlinienbus"





berlin inien bus ist ein Verbund renommierter großer deutscher Busunternehmen.

Dazu gehören
BayernExpreß und
Autokraft, die zur DB AG
gehören, wie auch z.B.
HARU-Reisen (Berlin)
Omnibusbetrieb
Steinbrück Gotha),
Brandner Reisen
(Günzburg), und Husmann
Reisen (Neuenkirchen)
u.a.m

Der ADAC-Postbus

ADAC Postbus

Schlauer Zug: Einfach mal den

Bus nehmen.

Der Bus für Deutschland





Das Beste aus Bahn und Flugzeug zum ersten Mal in einem Bus.

Das Netz seit Februar 2014



Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs schafft mehr preisgünstige Mobilität

- Von zusätzlichen und kostengünstigen Angeboten im Fernreiseverkehr profitieren vor allem einkommensschwächere Schichten.
- Dies ist wichtig angesichts der zukünftig erwarteten Kostensteigerungen für Mobilität.
- Mehr Auswahlmöglichkeiten für Nutzer schaffen generelle Wohlfahrtsgewinne.
- Erfahrungen aus dem Ausland (UK, Schweden, USA) belegen wohlfahrtssteigernde Effekte dieser Liberalisierung.
- Ein liberalisierter Buslinienfernverkehr ermöglicht ein wirksameres Wettbewerbsregime im bodengebundenen Personenfernverkehr.

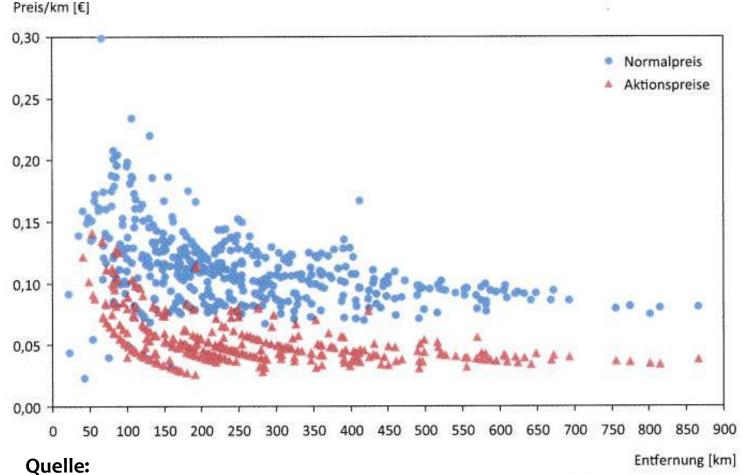
Aussagen von Herrn Prof. Dr. Eisenkopf, PHOENIX-Lehrstuhl für ABWL und Mobility Management ZEPPELIN UNIVERSITY gGmbH auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover 2010

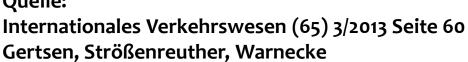






Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs schafft mehr preisgünstige Mobilität Fernbusreisepreise nach Entfernungen







Welche Kunden nutzen Fernbuslinien?

- 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.



Welche Kunden nutzen Fernbuslinien? "Jeden Vierten trennen vom Partner 100 Kilometer2

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. Das 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 Da Direkt Versicherung wurden 1912 Personen ab 18 Jahren befragt.

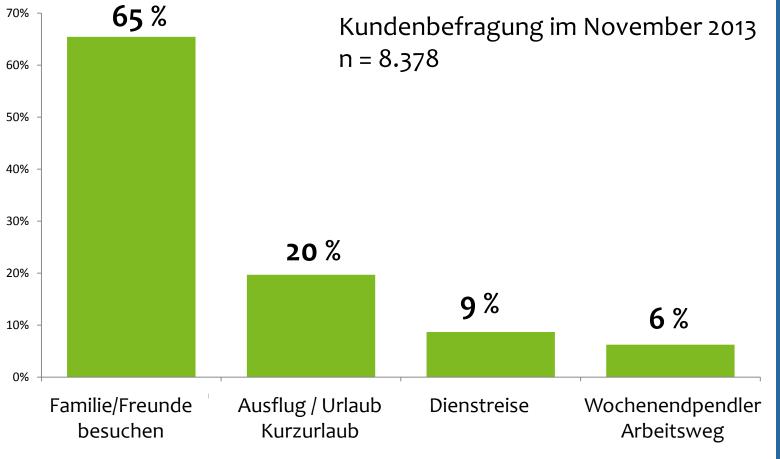
Quelle: Rendsburger Nachrichten 18.10.2013



Das Reisezweck der Kunden



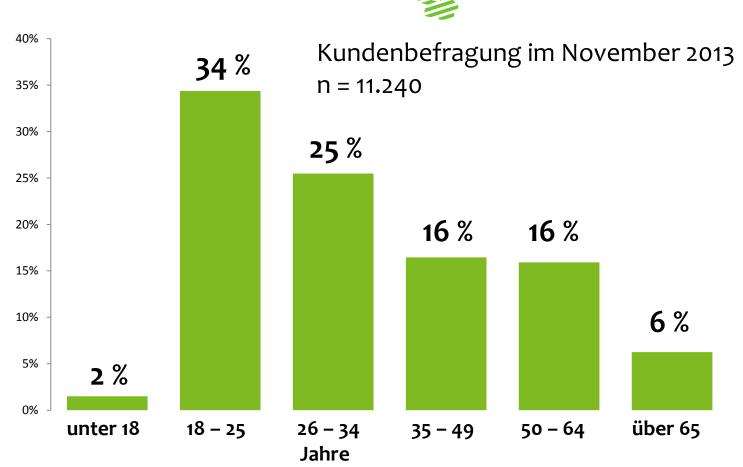




Das Alter der Kunden







Das Top 10 der neuen Fernbuslinien

Relation	Unternehmen	Fahrten in der Woche	ab Euro
Berlin - Hamburg	5	272	8,00
Berlin - Dresden	5	196	5,00
Berlin - Leipzig	5	195	7,00
Karlsruhe - Stuttgart	5	189	5,00
München - Nürnberg	5	174	5,00
Berlin - Hannover	4	166	11,00
München - Frankfurt	5	134	14,00
München - Stuttgart	5	123	8,00
Frankfurt - Köln	4	121	7,00
Frankfurt - Stuttgart	3	120	9,00

Quelle: fahrtenfuchs.de / Pressemitteilung vom 12.02.2014



Abfahrten pro Woche pro 1.000 Einwohner

Karlsruhe 2,2

Frankfurt/Main 1,5

Nürnberg 1,4

Hannover 1,2

Stuttgart 1,0

Dortmund 0,9

Köln 0,7

München 0,6

Berlin 0,4

Hamburg 0,4



Quelle: fahrtenfuchs.de / Pressemitteilung vom 12.02.2014

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs schafft mehr preisgünstige Mobilität

Preise Bahn versus Fernbus

Deutsche Bahn

Normalpreis ca. 19 Cent/km

DB BC 25 ca. 15 Cent/km

DB BC 50 ca. 10 Cent/km

Fernbus

Normalpreis ca. 7 bis 12 Cent/km

Aktionspreise ca. 3 bis 7 Cent/km

Und die Kunden nutzen die preisgünstigen Fernbus-Angebote:

- Ca. 65 % der Kunden besuchen Familie/Freunde/Bekannte
- Ca. 60 % der Kunden sind zwischen 18 und 35 Jahre alt.
- Fast alle Kunden nutzen das Internet um sich zu informieren und zum Ticketerwerb. Es handelt sich häufig um reiseerfahrene Fahrgäste.





Woher kommen die Fernbuskunden?

Quelle: Newstix am 21.04.2014 (IGES und fahrtenfuchs.de)

- Befragt wurden 798 Kunden -

Kunden des Eisenbahnfernverkehrs 2013: 130 Mio. Kunden

Fernbuslinien-Kunden 2013: 9 Mio. Kunden davon waren 38 % Umsteiger vom privatem PKW (=320 Kunden) davon hat jeder 4. hat sein Auto stehen gelassen (=80 Kunden) jeder 5. war Kunde bei Mitfahrzentralen (=65 Kunden) davon waren 30 % vorher Nutzer im DB-Fernverkehr (240 Kunden)

davon waren 14 % vorher Nutzer des SPNV (110 Kunden)

Bei dieser Analyse wären ca. 18 % neue Reisekunden!

Die Bahn hätte ca. 4 Mio. Kunden verloren.





Alle Prognosen beruhen auf Befragungen und unzureichenden Quelle-Ziel-Daten.

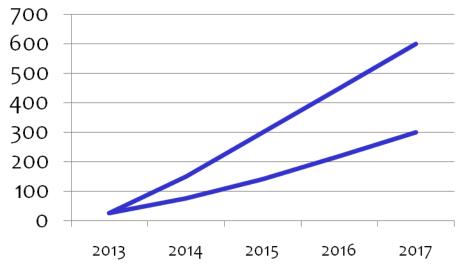
- Die Marktanteile werden entfernungs- und destinationsspezifisch sehr differieren.
- Aufgrund des hohen Marktanteils wird der Individualverkehr (PKW) verlieren, z.B. auch die Mitfahrzentralen.
- Bisher hat nur die TU Dresden eine Potentialanalyse gewagt: Der potentielle Marktanteil wird mittelfristig auf 5,3 % über alle Verkehrsträger im Fernbusverkehr bis ca. 500 km geschätzt.
- Die anderen Verkehrsträger liegen dabei bei:

PKW 74 %, Bahn 11 %, Luftverkehr 8 %.

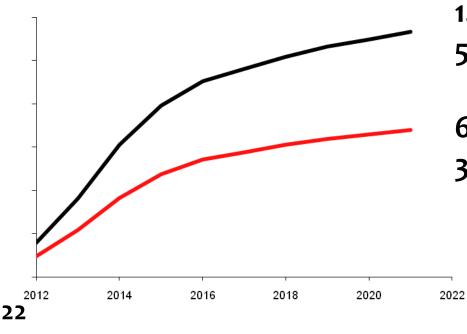
• Laut dieser Studie könnte der Busanteil im Fernverkehr innerhalb von 5 Jahren sogar auf ein Gesamtvolumen von bis zu fünf Milliarden Euro steigen.



Einschätzung des Marktpotenzials des deutschen Fernbuslinienmarktes



Zwischen 300 und 600 Mio. Euro



1.130 Mio. Euro bei 5% Marktanteil

680 Mio. Euro bei 3% Marktanteil



Start Up Unternehmen

- In enger
 Partnerschaft mit mittelständischen
 Unternehmen
- Unterschiedliche Modelle (Subunternehmer, Kooperation)
- Finanzkraft durch
 Financiers, die im
 Hintergrund bleiben
- Risiko und
 Einnahmensicherung
 je nach Modell









Nationale Großunternehmen

- Deutschland-weiterMarktauftritt etabliert
- Mit nationalen oder internationalen Linien bereits tätig
- Weit über 500 Busse im Einsatz
- In Kooperation mit Mittelstand

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





Global Player

- Umfangreiche Fernbuslinien-Erfahrungen aus anderen Ländern
- Häufig bereits
 Marktführer in einem dieser Länder
- Hohe Finanzkraft

national express









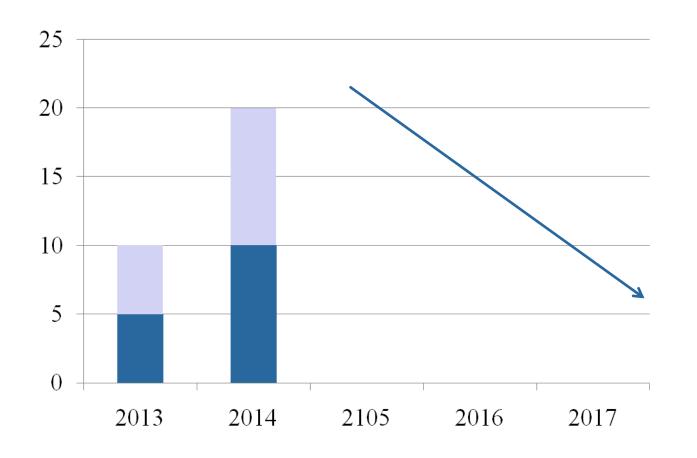
??





Anzahl der Wettbewerber auf dem Fernbuslinienmarkt Eine Oligopolisierung ist zu erwarten.

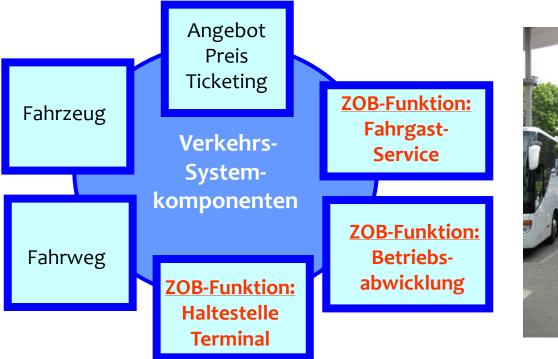




Das Verkehrssystem "Bus" mit seinen Komponenten als ein Markenprodukt für Fahrgäste

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

Wie können **Städte und Fernbusterminal-Betreiber** diese Zielsetzung unterstützen und als **Dienstleister für Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmer** sich auf den neuen Markt einstellen und davon profitieren?







Dipl.-Ing.
Wolfgang Marahrens
Geschäftsführer
ZOB Hamburg GmbH

Wie lauten jetzt die relevanten Fragestellungen für die Städte?

Der Markt eines Fernbusterminals Frage 1: Wie lautet die Herausforderung für die Städte?

Die Bürger in Deutschland reisen gern und oft.

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 sollte sich vorrangig fragen, wohin Fernbuslinien mittelfristig fahren könnten und werden.





Fernbusterminal-Betreiber und Stadt **Frage 1: Wie lautet die Aufgabe?**

Was heißt es für u.a. eine Stadt und den "Haltestellenbetreiber", Dienstleister für Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmer sein

zu wollen:

"Der Kunde bestimmt, so er kommt" ... und er wird und soll kommen.

"Beraten, Betreuen und Betreiben"

"Ein Lächeln für Hamburg" oder "Hier ist das Lächeln zu Hause."

"Dienen kommt vor dem Verdienen."



Cesare Ritz, Schweizer Hotelier

Ein Lächeln für Hamburg!

achein-für-ha



Die "ZOB" Hamburg GmbH der Dienstleister sein für unsere Kunden, die Fahrgäste, die Busfahrer und die Busunternehmer, und das neue Produkt "Fernbus" aktiv unterstützen.

Gute Verkehrsanbindungen stärken einen Standort. 28 Wir wollen die Attraktivität von Hamburg stärken.







Fernbusterminal-Betreiber und Stadt Frage 1: Wie lautet die Aufgabe?

Bereitstellung und Betrieb der Infrastruktur "Bus-Port"

Das Produkt muss so gut und attraktiv sein, dass für Busunternehmer und Fahrgäste in Hamburg <u>nur</u> 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 Sanitäranlagen
- Betrieb eines Pkw-Parkplatzes
- Gewährleistung von Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung
- Ansprechpartner für die Stadt, die Politik, die Handelskammer und alle Busunternehmer, die Hamburg anfahren und den BusPort aufsuchen möchten.



Das Unternehmen "ZOB" Hamburg GmbH







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.

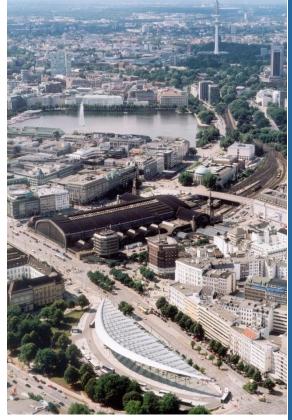


Der Markt eines Fernbusterminals

Frage 2: Wo liegen die potentiellen Ziele für









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

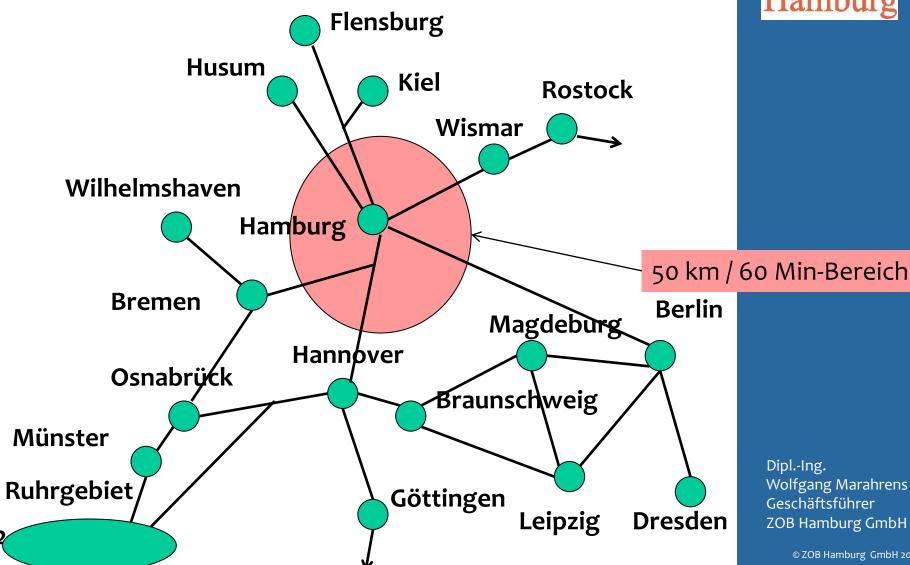
A1 in Rtg. Bremen und A7 in Rtg. Hannover liegt der

Bus-Port Hamburg optimal auch für die Busunternehmer.



Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 2: Wo liegen die potentiellen Ziele für Fernbuslinien?

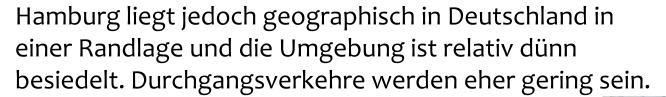




Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 3: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend?

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



In Hamburg werden sich die Abfahrten auf 7.30 bis 19.00 Uhr und die Ankünfte auf 10.00 bis 24.00 Uhr konzentrieren, weil die Kunden attraktive Reisezeiten (auch Abfahrts- und Ankunftszeiten) erwarten.

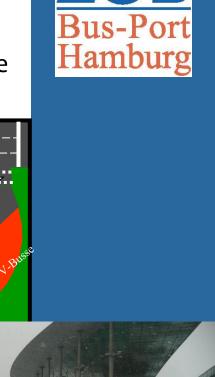


Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 3: Sind die Kapazitäten am Bus-Port Hamburg ausreichend?

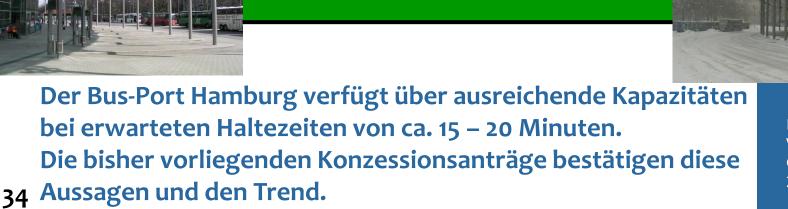
20 Abfahrten und ggf. ebenso viele Ankünfte pro Spitzenstunde ergeben durchaus über den Tag verteilt 200 Abfahrten am Tag.

Ankunft HVV und Fernverkehr ohne Gepäckauslader Γ_{AXI}

Adenauerallee



Kiss & Ride

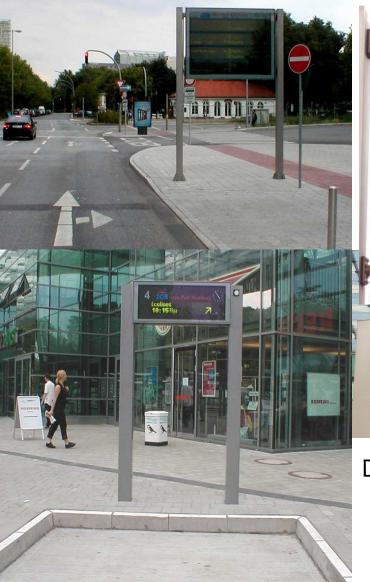


Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 4: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine





Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 4: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung?





Die Aufgabe lautet:

- leistungsfähige Betriebsabläufe
- optimale Fahrgast- und Fahrerinformation

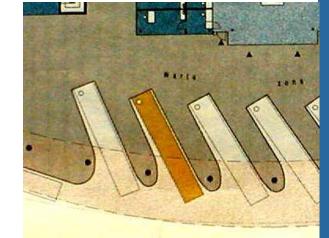


Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 4: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung?

16 Abfahrtsplätze ermöglichen:

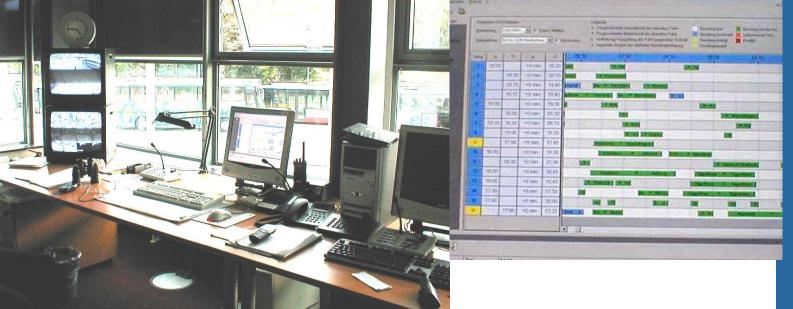
- sicheres Ein-/Austeigen für Fahrgäste
- sichere Betriebsabwicklung
- optimale Platzausnutzung
- keine zwingend fahrplanmäßig vorgegebenen Plätze
- übersichtliche Wartebereiche

 Fahrbahnleuchten zur Sicherung der Rückwärtsfahrten





Der Markt eines Fernbusterminals – Beispiel Hamburg Frage 4: Ist das Fernbusterminal vorbereitet für eine gute Betriebsabwicklung?





Der Bus-Port Hamburg hat sich auf die Liberalisierung des deutschen Fernbuslinienmarktes vorbereitet und freut sich auf neue Kunden, Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmen.

Der Bus-Port Hamburg finanziert sich im Wesentlichen über Benutzungsgebühren, Mieteinnahmen und einen PKW-Parkplatz mit ca. 200 Plätzen. Die Einnahmen- und Ausgabenstruktur ist 38 durchaus vergleichbar mit der Flughafen Hamburg GmbH.

Die Entwicklung des Fernbuslinienverkehrs in Deutschland seit 01.01.2013

Fernbuslinienverkehr in Deutschland

2011: 6.042 Abfahrten

2012: 5.957 Abfahrten

1. Quartal 2013 **1.768 Abfahrten**

2.Quartal 2013 3.690 Abfahrten

3. Quartal 2013 4.076 Abfahrten

4. Quartal 2013 6.344 Abfahrten

2013: 15.878 Abfahrten

1.Quartal 2014 6.766 Abfahrten

Fernbuslinienverkehr ins Ausland

In ca. 30 europäische Länder bietet der Bus-Port Hamburg im

Linienverkehr Direktverbindungen an:

Im internationalen Verkehr ist der Bus trotz langer

Reisezeiten ein nachgefragtes Produkt am Markt!

2012: 8.664 Abfahrten

2013: 7.049 Abfahrten







Die Entwicklung des Reisebusverkehrs in Hamburg (Gelegenheitsverkehr)

2007 11.873 Abfahrten

2010 11.472 Abfahrten + 967 Schiffsshuttle-Busabfahrten

2011 11.471 Abfahrten + 1.488 Schiffsshuttle-Busabfahrten

11.988 Abfahrten + 1.574 Schiffsshuttle-Busabfahrten

13.559 Abfahrten + 1.894 Schiffsshuttle-Busabfahrten



Summe Fernbuslinien und Reisebusverkehr

2012 28.150 Abfahrten

2013 38.400 Abfahrten

1.Quartal 2014 bereits 10.597 Abfahrten

2014 52.000 Abfahrten erwartet



Die Entwicklung des Reisebusverkehrs in Hamburg Analysen der Abfahrten

Reisebusabfahrten pro Woche

Seit Mitte März 2014 ist eine weitere Steigerung der Abfahrten zu festzustellen:

Zur Zeit finden in Hamburg ca. 1.100 Abfahrten pro Woche statt. Bemerkenswert ist die unterschiedliche Auslastung:

13,5 % der Busse starten im Intervall 08:00 bis 8:45 Uhr.

34 % der Busse fahren auf Minute oo ab!!

40,5 % fahren zwischen Minute oo und 14 ab.

19,7 % fahren zwischen Minute 15 und 29 ab.

27,8 % fahren zwischen Minute 30 und 44 ab.

Aber nur 11,9 % fahren zwischen Minute 45 und 59 ab.

Bei 52.000 Abfahrten im Jahr und ebenso vielen Ankünften nutzen 3,12 Mio. Kunden einen Reisebus von/nach Hamburg.

Dazu kommen bei 131.000 ÖPNV-Ankünften und Abfahrten noch ca. 2,6 Mio. ÖPNV- Fahrgäste am BusPort Hamburg.



Der Bedarf an Haltestellen und Terminals - Frage 5: Wie können die Kommunen Einfluss nehmen auf den Haltestellenstandort?

Besonders "geographisch günstig gelegene Städte" im Schnittpunkt zügig zu befahrender Bundesstraßen und Autobahnen stehen vor der Herausforderung, dem Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen und geeignete Infrastruktur für Haltestellen oder für Terminals zu finden und bereit zu stellen.

Die Frage lautet:

Welche Handlungsmöglichkeiten besitzen die städtischen Verwaltungen unter den rechtlichen Rahmenbedingungen Einfluss zu nehmen auf

- Fahrwege (Straßennutzung) und
- Haltestellen (Lage / Nutzung von ÖPNV-Haltestellen).







Die Situation der Kommunen

Nicht alle Städte in Deutschland verfügen über geeignete Infrastruktur für Fernbushaltestellen bzw. Fernbusterminals.

In vielen Städten befinden sich in der Regel aber qualitativ unzureichende Haltestellen für Fernbuslinien ins europäische Ausland.





- dass die vorhandene städtische Infrastruktur überlastet wird, auch durch parkende Busse bei gesetzlichen Ruhezeiten und
- dass Fernbuslinienbetreiber willkürlich Haltestellen wählen, die den kommunalen Interessen zuwiderlaufen oder den ÖPNV an deren Haltestellen behindern.

Ordnungsrechtliche Steuerungsmöglichkeiten

Eine Verbannung des Fernbuslinienverkehrs auf Grundlage der StVO aus attraktiven Citylagen wird kaum realistisch möglich sein.

Das Ordnungsrecht ist nämlich nur eingeschränkt in der Lage, zwischen "erwünschten" und "unerwünschten" Verkehren zu differenzieren und damit zu steuern.

Es gibt Beispiele, dass sich Unternehmen, die Stadtrundfahrten nach § 42 PBefG betreiben, in Haltestellen des ÖPNV, "hineingezwungen" haben, da die ÖPNV-Unternehmen bei Taktfolgen von 10 Minuten und größer eine Behinderung ihrer Linien durch die Stadtrundfahrten nicht stichhaltig begründen konnten.

Es ist aber auch unbestritten, dass Fernbusverkehre, besonders bei hohem Gepäckaufkommen und längerer Haltezeit (auch durch Fahrplanabweichungen) den ÖPNV behindern, besonders auch den Einstieg mobilitätseingeschränkter ÖPNV-Kunden.



Einflussnahme von Kommunen im Genehmigungsverfahren durch ihre Stellungnahme

Eine Kommune kann allenfalls versuchen, Einfluss auf das Genehmigungsverfahren nach § 14 PBefG im Rahmen der Anhörung nehmen.

Die Genehmigungsbehörden haben vor der Erteilung der Konzession nach § 42a PBefG Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden, Landkreise und der Aufgabenträger des ÖPNV einzuholen.



Hamburg

Einflussnahme von Kommunen im Genehmigungsverfahren durch eigenes Agieren

Ein für das Anhörungsverfahren durch die Kommunen relevantes "öffentliches Verkehrsinteresse" könnte allenfalls dann möglich sein, wenn eine Kommune selbst initiativ wird, das Thema als zu lösende Aufgabe aufgreift und agiert.

Ein "öffentliches Verkehrsinteresse" ist immer dann erkennbar und zu berücksichtigen, wenn die Kommune selbst

- tragfähige, nachhaltige
- diskriminierungsfreie und
- attraktive Fernbus-Bedienungskonzepte für die Kommune, die Busunternehmen und die Fernbus-Fahrgäste

erarbeitet und als kommunales Fernbus-Bedienungskonzept definiert.

Aber dies Konzept muss auch für die Fernbusunternehmen selbst attraktiv sein!

Was soll diese sonst motivieren, es zu akzeptieren und nicht andere Haltestellen zu suchen?





Finanzierung von Infrastruktur für Fernbuslinien

Der **Deutsche Städtetag** fordert eine Finanzierung durch den Bund, da Fernverkehr in Deutschland in der Regel durch den Bund mitfinanziert wird.

Die Kommunen stehen vor großen finanziellen Herausforderungen und suchen nach Finanzierungslösungen für die Haltestelleninfrastruktur.

Die **Busunternehmen** brauchen Haltestellen und können nur dann Benutzungsgebühren akzeptieren, wenn ein erkennbarer Mehrwert für ihr Produkt erkennbar ist.

Der **bdo** fordert, dass Busse auf Autobahnen, wie bisher, nicht mit einer Autobahn-Maut belastet werden und ist bereit, allenfalls dann Nutzungsgebühren an Fernbus-Terminals zu akzeptieren, wenn dort auch eine attraktive Leistung und Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und Fahrer geboten wird.

Die Kunden kommen und nutzen den Fernbus schon heute.

"Fernbuslinienmarkt" und "Haltestelleninfrastruktur" sind Themen in der bundesweiten Diskussion und…. die Bahn AG sprach von 40 Mio. Euro Einnahmeverlust.



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

und zum Schluss:

85 % der Fernbuslinienkunden sind zufrieden.



