

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Klöpfer 563 - 6653 563 - 8036 volker.kloepper@stadt.wuppertal.de
	Datum:	07.11.2014
	Drucks.-Nr.:	VO/0819/14 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
27.11.2014	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Innerdeutscher Fernbusverkehr - Darstellung der Entwicklungen auf nationaler und lokaler Ebene		

Grund der Vorlage

Entwicklungen auf nationaler und lokaler Ebene seit Vorlage der Drucksache VO/0880/13 und Beschreibung des weiteren Vorgehens.

Beschlussvorschlag

Der Bericht der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt.

Unterschrift

Meyer

Begründung

1. Entwicklung des Fahrtenangebotes

1.1 *Entwicklung im Bundesgebiet*

Seit Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs zum 01.01.2013 hat sich dieser Markt sehr dynamisch entwickelt. So hat sich die Zahl der Passagiere im Jahr 2013 gegen-

über dem Vorjahr auf 6,7 Millionen mehr als verdreifacht.¹ Mit weiteren Fahrgaststeigerungen wird gerechnet. Parallel stieg die Zahl der Fernbuslinien von 86 auf 221 und liegt aktuell bei etwa 250. Der Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen Anbietern wird dabei insbesondere über den Preis geführt. Dies hat dazu beigetragen, dass ein größerer Anbieter (City2City/National Express) Mitte Oktober 2014 seinen Betrieb wieder eingestellt hat. Der Markt scheint sich insofern von der Phase der Expansion in eine der Konsolidierung und ggf. Konzentration zu bewegen.

1.2 Entwicklung in Wuppertal

Nachdem Wuppertal im Jahr 2013 zunächst „nur“ von MeinFernbus angefahren worden ist, sind zwischenzeitlich die Anbieter ADAC Postbus, FlixBus und Onebus (CS-Reisen) hinzugekommen. Das derzeitige Angebot (Stand: 04.11.2014) in Wuppertal stellt sich damit wie folgt dar:

ADAC Postbus:

- Linie 60 Bonn – Wuppertal – Hamburg – Kiel; zwischen Donnerstag und Montag ein bis zwei Fahrten pro Tag und Richtung

MeinFernbus:

- Linie 19 Köln – Wuppertal – Nordsee; täglich eine Fahrt pro Richtung, am Wochenende teilweise zweite Fahrt pro Richtung
- Linie 38 Euskirchen – Bonn – Wuppertal – Berlin; täglich zwei Fahrten pro Richtung, am Wochenende teilweise dritte Fahrt pro Richtung
- Linie 64 Köln – Wuppertal – Kassel – Wolfenbüttel/Berlin; täglich zwei Fahrten pro Richtung
- Linie 72 Köln – Wuppertal – Hamburg – Kiel/Rostock; täglich zwei Fahrten pro Richtung

FlixBus:

- Linie 21 Köln – Wuppertal – Hamburg; zwischen Donnerstag und Montag ein bis vier Fahrten pro Tag und Richtung
- Linie 61 Bonn – Wuppertal – Berlin; täglich eine Fahrt pro Richtung, zwischen Donnerstag und Sonntag eine weitere Fahrt pro Tag und Richtung

OneBus (CS-Reisen):

- Linie Köln – Wuppertal – Berlin, zwischen Mittwoch und Montag ein bis zwei Fahrten pro Tag und Richtung

Das Fahrplanangebot unterliegt sehr häufigen Schwankungen – die Fernbusunternehmen passen dieses offensichtlich kontinuierlich der beobachteten oder erwarteten Nachfrage an.

2. Diskussion um geeignete Haltestellen und deren Finanzierung

2.1 Entwicklung im Bundesgebiet

Die schon in VO/0880/13 erwähnten Probleme, den Unternehmen geeignete Haltestelleninfrastruktur anbieten zu können, mit denen sich viele Kommunen angesichts der Vielzahl von zusätzlichen Abfahrten im innerdeutschen Fernbusverkehr konfrontiert sehen, halten an. Gleiches gilt für die Diskussion um die Zuständigkeit für die Finanzierung von Bau und Betrieb von Fernbusterminals. Dabei wird die Zuständigkeit wie der sprichwörtliche „Schwarze Peter“ zwischen den maßgeblichen Akteuren weitergereicht.² In Konsequenz sieht auch der

¹,Quelle: <http://www.spiegel.de/reise/deutschland/fernbusse-anzahl-der-fahrgaeste-hat-sich-verdreifacht-a-996016.html>, Abruf am 04.11.2014

² Exemplarisch seien folgende Positionen erwähnt:

Land NRW: „Es liegt in der Verantwortung der Unternehmen, (...) für ordnungsgemäße Fernbushaltestellen zu sorgen.“ (Quelle: Landtag Nordrhein-Westfalen, Drucksache 16/5793).

Deutsche Städtetag, als Interessenvertretung u.a. der Stadt Wuppertal, in einem Beschluss des Präsidiums vom 25.06.2014 die Städte für die Finanzierung der Haltestellen als nicht zuständig an. Vielmehr sei die Bereitstellung einer Förderung durch den Bund erforderlich. Zusätzlich sollen bundeseinheitliche Voraussetzungen für eine Gebührenerhebung (durch einen Benutzungszwang einer durch die Kommune festgelegten und zu bewirtschaftenden Haltestelle) geschaffen werden (s. Anlage 01).

Ebenfalls im Juni 2014 wurde als Diskussionsbeitrag eine von MeinFernbus, ADAC Postbus und dem VDA bei dem Beratungsunternehmen KCW beauftragte Studie unter dem Titel „Neue Fernbushalte und Genehmigungspraxis – Chancen für die Kommunen“ vorgelegt (s. Anlage 02). Die wesentlichen Inhalte und Ergebnisse:

- Eine Fernbusanbindung bedeutet für Kommunen aus Sicht von KCW die Chance auf mehr Besucher und eine Stärkung der lokalen Unternehmerschaft.
- Das Genehmigungsverfahren sollte vereinheitlicht werden und ein frühzeitiger Austausch zwischen allen Beteiligten stattfinden, um dieses zu beschleunigen.
- Die Anforderungen an Fernbushaltestellen werden näher definiert – wichtig sind insbesondere
 - eine gute Anbindung an eine zentrale ÖPNV-Haltestelle und damit die Erreichbarkeit innerhalb der Kommune,
 - die schnelle Erreichbarkeit vom überörtlichen Fernstraßennetz,
 - eine ausreichende Dimensionierung ausgehend vom örtlichen Fahrtenaufkommen,
 - die Ausstattung der Haltestelle zumindest mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationsmöglichkeiten für Fahrgäste und sanitären Einrichtung am Standort oder in unmittelbarer Umgebung; in Großstädten optional zusätzlich mit Serviceeinrichtungen für Busse (z.B. für Toilettenausleerung), Warteraum für Fahrgäste, Serviceschalter, ggf. Kiosk.
- Die Finanzierung von Einrichtung und Betrieb von Fernbushaltestellen ist auch aus Sicht von KCW unklar. Grundsätzlich wird es aber als sinnvoll angesehen, „den Aufbau von Fernbusterminals durch die öffentliche Hand zu finanzieren“. Die jeweilige Kommune sollte dabei die Unternehmen frühzeitig in Planungen einbeziehen und eine individuelle Lösung anstreben. Während die Aussagen zur Finanzierung der Investitionskosten vage bleiben, wird hinsichtlich der Kosten für den laufenden Betrieb und Instandhaltungsmaßnahmen auf eine Bewirtschaftung verwiesen, d.h. sowohl auf Erlöse z.B. aus Vermietung und Verpachtung von Einkaufs- und Dienstleistungsflächen als auch auf Nutzungsgebühren für die Fernbusunternehmen. Die Fernbusbetreiber seien „durchaus bereit, sich an der Finanzierung der Fernbusinfrastruktur (z.B. über Nutzungsgebühren) zu beteiligen“. Je besser die Lage der Haltestelle und je mehr der oben genannten Ausstattungselemente vorhanden seien, desto höher wäre die Bereitschaft der Unternehmen, die Haltestelle anzufahren und hierfür Nutzungsgebühren zu entrichten.

Dass sich die Unternehmen – oder zumindest zwei große – über die Studie indirekt zur Zahlung von Nutzungsgebühren bereit erklärt haben, ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Gleichwohl löst dies nicht unmittelbar alle Finanzierungsfragen. Gerade in Städten der Größe Wuppertals oder kleiner stellt sich weiterhin die Frage, ob der mit einer Bewirtschaftung verbundene Aufwand und die zu erzielenden Einnahmen tatsächlich in einem adäquaten Verhältnis stehen. Bislang werden Fernbushaltestellen nur in wenigen, vorrangig größeren Städten bewirtschaftet und dies v.a. dort, wo – unabhängig von den neuen Angeboten im inner-

Bund Deutscher Omnibusunternehmer (BDO): „...bei den Investitionskosten [steht] die öffentliche Hand in der Pflicht“ (Quelle: <http://roter-renner.de/nc/detail/datum/2014/08/04/bdo-position-bestaetigt.html>, Abruf am 05.08.2014), aber: bei einem Mindestmaß an Komfort sei man bereit „angemessene Nutzungsgebühren“ zu zahlen (Quelle: <http://roter-renner.de/nc/detail/datum/2014/06/10/bdo-mehr-komfort-an-fernbus-haltestellen.html>, Abruf am 10.06.2014).

Bund: Bau, Betrieb und Instandhaltung von Busbahnhöfen liegen „grundsätzlich“ im Verantwortungsbereich der Länder beziehungsweise Kommunen (vgl. <http://roter-renner.de/nc/detail/datum/2014/08/04/bdo-position-bestaetigt.html>, Abruf am 05.08.2014).

deutschen Fernbusverkehr – mit Investitionskosten von i.d.R. mehreren Millionen Euro Terminals mit umfangreicher Ausstattung gebaut worden sind (Berlin, Hamburg, München, Mannheim, Hannover). Daneben ist der Verwaltung nur das Beispiel der Stadt Dortmund bekannt, die ihre 2012, als Provisorium errichtete Fernbushaltestelle seit Anfang 2014 bewirtschaftet. Auch wenn diese Haltestelle bei weitem nicht über den Ausstattungsstandard der vorgenannten Terminals verfügt, sind dennoch Toiletten, Kiosk und Verkaufsschalter vorhanden. Gleichzeitig ist das Fahrtenaufkommen so hoch, dass für die Bewirtschaftung eine Konzession an einen Dritten vergeben werden konnte.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die DB Station&Service AG, d.h. die innerhalb des Konzerns Deutsche Bahn für die Bahnhöfe zuständige Tochtergesellschaft, die Errichtung und Bewirtschaftung von Fernbushaltestellen als neues Geschäftsfeld entdeckt hat. Erste Haltestellen wurden bereits in Berlin und Kassel eingerichtet.

2.2 *Entwicklung in Wuppertal*

Die in die Bezirksvertretung Oberbarmen am 01.04.2014 eingebrachte Drucksache zur Einrichtung der Fernbushaltestelle Rittershauser Platz (VO/0189/14) wurde von dieser zunächst abgelehnt und verschiedene Bedingungen gestellt, die vor einer Beschlussfassung aus Sicht der Bezirksvertretung erfüllt sein müssten:

- Erstellung eines Lärmgutachtens
- Vorlage eines Bewirtschaftungskonzeptes
- Vorhandensein von Toilette und Kiosk
- Anlagen von Ersatzparkplätzen im östlichen Teil des Platzes

In einem, u.a. vor dem Hintergrund des Beschlusses der Bezirksvertretung Oberbarmen anberaumten, Termin im September 2014 mit nahezu allen Wuppertal bedienenden Fernbusunternehmen (ADAC Postbus, MeinFernbus und FlixBus), wurde mit diesen sowohl über die Standortfrage als auch über die Ausstattung der Fernbushaltestelle sowie deren Finanzierung diskutiert. Die wesentlichen Ergebnisse dieses Gesprächs:

- Der Standort Oberbarmen wird einhellig als (nahezu) optimal angesehen; es besteht derzeit kein Interesse, ins Stadtzentrum (Elberfeld) zu fahren.
- Die Entrichtung von Nutzungsgebühren an einer Fernbushaltestelle Oberbarmen/Rittershauser Platz wird von den Unternehmen abgelehnt, zumindest wenn dort ohnehin nur ein infrastruktureller Mindeststandard vorgehalten wird (vgl. hierzu die Aussagen der KCW-Studie). Denkbar wäre ggf. die Installation eines Wetterschutzes durch die Unternehmen selbst.

3. Fazit/Weiteres Vorgehen

Der **Standort** Oberbarmen/Rittershauser Platz wird von der Verwaltung weiterhin, unter den gegebenen Umständen und ungeachtet der zukünftigen Entwicklungen, als kurz- bis mittelfristig bester Standort für die Haltestelle des nationalen Fernbusverkehrs angesehen. Die Verwaltung wird daher Anfang 2015 eine neue Beschlussdrucksache zur Einrichtung einer Fernbushaltestelle auf dem Rittershauser Platz in die politischen Gremien einbringen. Vorab ist u.a. noch eine gutachterliche Stellungnahme zu den von einer dortigen Fernbushaltestelle ausgehenden Lärmemissionen einzuholen.

Das Thema **Finanzierung/Bewirtschaftung** ist differenzierter zu betrachten:

- Die in VO/0880/13 erwähnte Fachdiskussion zu diesem Thema ist noch nicht abgeschlossen.
- Das Gespräch mit den Fernbusunternehmen hat gezeigt, dass eine Bewirtschaftung ohne einen „angemessenen“ infrastrukturellen Standard auf wenig Akzeptanz stößt. Zwar stellt eine Bewirtschaftung auch eine Voraussetzung für eine bessere Ausstattung der Haltestelle dar, durch Generierung von Einnahmen, die in Ausstattung reinvestiert

werden können, doch ist im konkreten Fall fraglich, ob überhaupt Einnahmen in ausreichender Größe erzielt werden könnten, um absehbar deutliche Verbesserungen vornehmen zu können (s. auch folgender Punkt). Bei einem „Vorpreschen“ mit kurzfristiger Umsetzung einer Bewirtschaftung bestünde sogar die Gefahr, dass der Halt Wuppertal von einzelnen oder allen Unternehmen wieder aufgelassen wird.

- In welcher Form eine Bewirtschaftung umgesetzt werden könnte, ist noch völlig unklar und damit auch, welche Beträge im Saldo, d.h. nach Verrechnung von Kosten und Einnahmen, dem Haushalt zufließen könnten. Auf Basis der heutigen Zahl von Abfahrten (ca. 13.000 pro Jahr) und einer Gebührenhöhe zwischen 3 (wie in Mannheim) bzw. 6 Euro (wie in Dortmund) pro Halt ergäben sich Einnahmen in Höhe von 39.000 bis 78.000 Euro (vor Abzug der Kosten für die Gebührenerhebung!). Dies dürfte in jedem Fall zu wenig sein, um, analog zu Dortmund, eine Konzession an einen Dritten vergeben zu können.
- Die Verlagerung auch des internationalen Fernverkehrs nach Oberbarmen (dieser nutzt derzeit vorrangig die Haltestelle Am Wunderbau/Elberfeld) würde das Gebührenaufkommen deutlich erhöhen und wäre bei Umsetzung einer Bewirtschaftung der Haltestelle Oberbarmen letztlich auch aus Gründen der Gleichbehandlung erforderlich. Aufgrund der zu geringen Flächenpotentiale bzw. einem fehlenden Alternativstandort für die dann (zusätzlich) entfallenden P+R-Plätze erscheint dies aber zunächst wenig sinnvoll.

Zusammenfassend wird daher angestrebt, in Abstimmung mit den Unternehmen des nationalen Fernbusverkehrs die Haltestelle Rittershauser Platz auf einem niedrigen Ausstattungsniveau nutzbar zu machen, auf eine Bewirtschaftung aber zunächst zu verzichten. In Abhängigkeit von den weiteren überörtlichen und lokalen Entwicklungen ist dann zu gegebener Zeit über das Thema Nutzungsgebühren (neu) zu entscheiden.

Demografie-Check

Entfällt.

Anlagen

- Anlage 01: „Finanzierung von Fernbus-Stationen“, Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 25.06.2014
- Anlage 02: Kurzstudie „Neue Fernbushalte und Genehmigungspraxis – Chancen für die Kommunen“; KCW GmbH