



Graz University of Technology

Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Städtische Busbahnhöfe vor dem Hintergrund nationaler Fernbusnetze

Am Beispiel Deutschland und Österreich

MASTERARBEIT

vorgelegt von

Janina Koß, BSc.

bei

Univ. Prof. Dr. Ing. Martin Fellendorf

Technische Universität Graz

Institut für Straßen- und Verkehrswesen

Graz, am 3. November 2016

Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-, Master- und Diplomstudien vom 10.11.2008
Genehmigung des Senats am 01.12.2008

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides Statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen / Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen wörtliche und inhaltlich entnommene Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, _____

Janina Koß, BSc.

Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, _____

Janina Koß, BSc.

Danksagung

Ich möchte mich herzlich bei allen bedanken, die mich während meiner Masterarbeit unterstützt haben.

Dabei möchte ich mich vor allem bei Herrn Univ.-Prof. Dr.-Ing. Fellendorf für die interessanten Vorlesungen innerhalb des Masterstudiums und der Betreuung meiner Arbeit bedanken. Bei Frau Dipl.-Ing. Dr. nat. techn. Birgit Kohla möchte ich mich ebenfalls für die Betreuung und für die Hilfe bei allen aufkommenden Fragen bedanken.

Ein besonderer Dank gilt an Herrn Dr.techn. Ulrich Bergmann vom Verkehrsplanungsbüro verkehrplus. Durch die Arbeit im Büro verkehrplus bin ich erst auf diese Themenstellung aufmerksam geworden.

Für die Beschaffung der Informationen über Busbahnhöfe bedanke ich mich bei Sebastian Buck und Constanze Hodapp vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT), bei Sebastian Vogt und Steffen Willamowski von der TU Braunschweig, bei Dominique Schreck, Benjamin Dienstl, Stefan Holy und Susanne Unger.

Für die Kooperation bezüglich der Entwicklungen in den Städten Graz und Wien bedanke ich mich ganz herzlich bei Martin Bauer von der Stadt Graz und Herrn Martin Schipany von der Stadt Wien. Herrn Martin Schipany danke ich auch für die Begutachtung meiner Arbeit.

Mein besonderer Dank gilt meiner Familie und Alexander Dallinger für die Unterstützung, vor allem in menschlichen Belangen, während meines gesamten Studiums.

Aufgabenstellung für die Masterarbeit

von Janina Koß

Graz, 28.10.2015

Städtische Busbahnhöfe vor dem Hintergrund nationaler Fernbusnetze

Problemstellung

In der heutigen Zeit gewinnt der Fernverkehr immer mehr an Bedeutung. Das Bedürfnis der Menschheit zu verreisen wird stärker, aber auch die Verschiebung der Lebensmittelpunkte abseits der Heimat wird immer größer. Es werden längere Wege zurückgelegt um die Familie in der Heimat zu besuchen und es werden längere Reisezeiten in Kauf genommen. Dadurch steigt die Nachfrage im Fernverkehr erheblich. Neben dem Bahn- und Flugverkehr spielt vor allem für nationale Verbindungen der Fernbusverkehr eine große Rolle. In Österreich werden derzeit kaum Konzessionen für den nationalen Verkehr ausgegeben, da anders als in Deutschland der Markt nicht liberalisiert und somit nur bedingt geöffnet ist. Der nationale Zugverkehr ist vor anderen Marktteilnehmern geschützt, um diesen staatlich geförderten Verkehr nicht zu gefährden. Internationale Verbindungen, vor allem Richtung Süd-/Osteuropa, hingegen gibt es viele.

Allerdings ist davon auszugehen, dass in naher Zukunft auch in Österreich der Markt geöffnet wird, und somit müssen die Städte auf die neue Situation vorbereitet sein. Dabei spielen vor allem die Fernbusbahnhöfe eine zentrale Rolle.

Die Anforderungen an einen Fernbusbahnhof sind komplex und die Lage und Ausstattung wichtig für die Annahme durch den Fahrgast.

In dieser Arbeit soll sich vor allem auf die Lage und Gestaltung von künftigen Busbahnhöfen konzentriert werden.

Aufgabenstellung

In dieser Masterarbeit wird die derzeitige Situation in Deutschland und Österreich analysiert und miteinander verglichen, außerdem wird eine Vorgehensweise für die Ermittlung des Fahrgastpotentials entwickelt und für verschiedene Standorte in Österreich angewendet. Mit dieser Potentialabschätzung können Busbahnhöfe dimensioniert werden und die Standorte analysiert und Möglichkeiten der Optimierung vorgeschlagen werden.

Hauptaugenmerk dieser Masterarbeit liegt auf der Entwicklung von Fernbusbahnhöfen, dabei spielen der optimale Standort sowie die Dimensionierung aufbauend auf den potentiellen Fahrgästen eine wesentliche Rolle.

Die folgende Liste enthält wesentliche Bearbeitungspunkte der Masterarbeit; Abweichungen mit fortschreitendem Erkenntnisstand während der Bearbeitung sind möglich:

- Gesetzliche Rahmenbedingungen in Deutschland und Österreich mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs
- Entwicklung der Fernbusse in Deutschland und Österreich, Systemabgrenzung zu internationalen Fernbussen
- Potentialabschätzung für Graz (und Wien) in Bezug auf Buslinien, Frequenz, Nachfragepotential und Zielrichtungen mit Marktsegmentierung
- Standortauswahl und –klassifikation der Busbahnhöfe in Abhängigkeit des Potentials am Beispiel Graz (und Wien)
- Dimensionierung der Busbahnhöfe in Abhängigkeit des Potentials, Vergleich mit ausgewählten deutschen Städten
- Schlussfolgerung zu Busbahnhöfen in Bezug auf Lage und Gestaltung

Die Arbeit ist zweifach mit allen Anlagen in DIN A4 gebunden einzureichen. Ein Datenträger mit dem Diplomarbeitstext und Präsentationen ist beizulegen.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf

Tel. 0316 873 6220

martin.fellendorf@tugraz.at

Betreuer

Dipl.-Ing. Dr. Birgit Kohla

Tel. 0316 873 6722

birgit.kohla@tugraz.at

Mitbetreuender Assistent

Kurzfassung

Städtische Busbahnhöfe vor dem Hintergrund nationaler Fernbusnetze

78 Seiten, 40 Abbildungen, 36 Tabellen (Anzahl)

Durch das immer größer werdende Bedürfnis der Bevölkerung zu verreisen und dem damit stärker werdenden Fernverkehr, entstehen neue Anforderungen an die Straßeninfrastruktur. Durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland und anderen europäischen Ländern, entwickelt sich auch der Fernbusmarkt in Österreich rasant. Die vorliegende Arbeit beschreibt, inwiefern auf diese Entwicklung bezüglich der Haltestellen reagiert werden sollte und inwiefern sich der Markt in Österreich weiter entwickeln kann. Ziel dieser Arbeit ist es einen Busbahnhof für die Städte Graz und Wien zu dimensionieren und die Anforderungen an einen solchen Busbahnhof zu ermitteln. Dafür werden bereits vorhandene Busbahnhöfe in Österreich und Deutschland analysiert und dahingehend untersucht inwiefern diese für die aktuelle und zukünftige Situation ausreichen. Für neue Busbahnhöfe in Graz und Wien wurde eine Potentialabschätzung durchgeführt. Für Graz basiert diese einerseits auf den bereits bestehenden Fernbuslinien und andererseits auf einer Abschätzung für neue Linien innerhalb Österreichs. Dabei wurden die Kurse für neue Fernbuslinien zwischen den Landeshauptstädten über zwei verschiedene Methoden ermittelt. Die erste Methode basiert auf vorhandenen Fernbuslinien zwischen deutschen Städten mit ähnlichen Einwohnerverhältnissen und Entfernungen wie zwischen den österreichischen Städten. Die zweite Methode basiert auf der Anzahl der Buskurse am Hamburger Busbahnhof, die mithilfe des Einwohnerverhältnisses auf die Anzahl der Kurse in Graz umgelegt wurden. Diese Abschätzungen ergaben, dass rund 10 Fernbusse gleichzeitig in Graz halten werden. Bei einem guten Zeitmanagement sind somit 8 Halteplätze für einen Grazer Busbahnhof vorzusehen. Die Abschätzung aus Wien beruht auf einer Vorstudie aus dem Jahr 2014, die von der Stadt Wien beauftragt wurde. Mit einem Faktor, der die Entwicklung berücksichtigt, sind im Jahr 2025 rund 30 Halteplätze an einem Wiener Busbahnhof erforderlich. Mit diesen Zahlen werden die Anforderungen an den jeweiligen Fernbusbahnhof definiert und mögliche Standorte untersucht. Für die Gestaltung wurde auf bereits vorhandene Literatur aus Deutschland zurückgegriffen und auf die österreichischen Bedürfnisse angepasst. In Graz wurden mögliche Standorte am Hauptbahnhof, in der Girardigasse und am Weblinger Kreis untersucht. In Wien wurden der VIB Erdberg, der Busterminal Stadion Center, der Busbahnhof Südtiroler Platz und der Verteilerkreis Favoriten analysiert.

Es bleibt festzuhalten, dass in Graz eine dezentrale Lösung empfehlenswert ist, da es derzeit keine geeigneten Standorte für einen Busbahnhof gibt. Dabei sollten verschiedene gut ausgestattete Haltestellen errichtet bzw. ausgebaut werden. In Wien erscheint es sinnvoll einen zentralen Busbahnhof zu errichten, dabei ist ein geeigneter Standort von wesentlicher Bedeutung. Dabei kann entweder ein vorhandener Busbahnhof ausgebaut werden oder es wird ein neuer Busbahnhof geplant und umgesetzt. Jedenfalls werden die anderen Busbahnhöfe aufgelassen.

Abstract

Urban coach terminals in the light of national coach networks

78 pages, 40 figures, 36 tables

As a result of the increasing need for traveling the long-distance traffic is increasing. Therefore, new road infrastructure requirements are emerging. Because of the liberalization in Germany and other European countries the coach market in Austria is also developing rapidly. This master thesis describes how far this development needs to be considered with regard to the stops and how far the market can be developed in Austria. The aim of this master thesis is to scale and design a coach terminal for the cities of Graz and Vienna and to determine the requirements of such a terminal. For this reason, existing coach terminals in Germany and Austria will be analyzed and examined in which way they are sufficient for the current and future situation. A potential estimation was carried out for new coach terminals in Graz and Vienna. For Graz, this is based on the already existing coach lines and an estimation of new lines within Austria. The courses for new lines between the provincial capitals were determined by two different methods. The first method is based on existing coach routes between German cities with similar population ratio and distances as between the Austrian cities. The second method is based on the number of coach courses at the coach terminal in Hamburg which were converted to the number of courses in Graz by means of the population ratio. These estimations have shown that around 10 coaches will stand in Graz at the same time. In case of a good time management 8 stops will be provided for a coach terminal in Graz. The assessment for a coach terminal in Vienna is based on a pilot study from 2014 which was commissioned by the city of Vienna. With a factor that takes account of the development 30 stops are required in 2025 on a coach terminal in Vienna. These numbers are used to define the requirements for the coach terminals in these cities and to investigate possible locations. For the design, existing literature from Germany was used and adapted to the Austrians needs. In Graz potential locations at the main station, Girardigasse and Weblinger Kreis were examined. In Vienna the VIB Erdberg, the coach terminal Stadion Center, the coach terminal Südtiroler Platz and the Verteilerkreis Favoriten were analyzed.

It should be noted that in Graz a decentralized solution is recommended, because there are currently no suitable locations for a coach terminal. Different well-equipped stops should be built or expanded. In Vienna, it would be the best solution to build one central coach terminal, but it is essential to find a suitable location. An existing coach terminal can be expanded or a new coach terminal should be planned and implemented. In any case the other coach terminals are closed down.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	i
Abbildungsverzeichnis.....	iii
Tabellenverzeichnis.....	v
Abkürzungen.....	vi
1 Einleitung.....	1
1.1 Systemabgrenzung	2
1.2 Definitionen	2
1.2.1 Fernverkehr	2
1.2.2 Busverkehr	3
1.2.3 Typisierung von Bushaltestellen	4
2 Entwicklung der Fernbusse	6
2.1 Fernbusse in der EU.....	6
2.2 Österreich	7
2.2.1 Rechtliche Situation	7
2.2.2 Vorhandene Konzessionen.....	8
2.3 Deutschland.....	10
2.3.1 Rechtliche Situation	10
2.3.2 Historische Entwicklung	10
2.3.3 Fernbusanbieter	11
2.4 Vergleich Bus – Bahn	12
3 Busbahnhöfe	16
3.1 Allgemein.....	16
3.2 Aufenthaltsqualität.....	19
3.3 Städtebauliche Attraktivität	20
3.4 Funktionalität	21
3.5 Betreiber.....	23
3.6 Österreich	23
3.6.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	23
3.6.2 Graz	24
3.6.3 Salzburg.....	25
3.6.4 Wien	25
3.6.5 Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe Österreich.....	28
3.7 Deutschland.....	30
3.7.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	30

3.7.2 Hamburg.....	30
3.7.3 Frankfurt a.M.	31
3.7.4 Berlin	32
3.7.5 Hannover.....	33
3.7.6 Dortmund.....	33
3.7.7 Magdeburg.....	34
3.7.8 Karlsruhe	34
3.7.9 Braunschweig.....	35
3.7.10Duisburg	35
3.7.11Dresden	36
3.7.12Leipzig.....	37
3.7.13Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe Deutschland	38
4 Potentialabschätzung	41
4.1 Graz.....	41
4.1.1 Anzahl der bestehenden Buslinien.....	41
4.1.2 Frequenz der bestehenden Fahrten.....	43
4.1.3 Zusätzliches Nachfragepotential	50
4.2 Wien	56
4.3 Vergleich der Methoden.....	58
5 Busbahnhof Gestaltung	59
5.1 Standortauswahl.....	59
5.1.1 Graz	59
5.1.2 Wien	64
5.2 Gestaltung	67
5.2.1 Graz	67
5.2.2 Wien	69
6 Aktuelle Entwicklungen	71
6.1 Österreich	71
6.2 Deutschland.....	71
7 Schlussfolgerung.....	72
8 Literaturverzeichnis	75

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Urlaubsreisen der Österreicher von 2000 bis 2015 (eigene Darstellung, Datengrundlage: [Statistik Austria, 2016]).....	1
Abbildung 2: Schema Busverkehr (eigene Darstellung)	4
Abbildung 3 Unternehmenstruktur (vereinfacht) von WESTbus, MFB MeinFernbus GmbH und Eurolines (eigene Darstellung nach eigenem Verständnis).....	8
Abbildung 4: Liniennetz Westbus, Stand: Jänner 2016 [Westbus, 2016]	9
Abbildung 5: Liniennetz MeinFernbus in Österreich, Stand: Oktober 2016 [MFB, 2016]	9
Abbildung 6: Anzahl der Fernbuslinien in Deutschland (eigene Darstellung, Datengrundlage: [BMVI, 2015])	11
Abbildung 7: Marktanteile im innerdeutschen Fernbusverkehr nach verfügbaren Fahrplan-km/Jahr [Gipp, 2015]	12
Abbildung 8: Substitution anderer Verkehrsmittel, Zielgruppe n=539 mit mindestens einer Reise mit einem Fernlinienbus innerhalb der letzten 12 Monate [Krämer, A. und Hercher, J., 2016].....	13
Abbildung 9: Substitution anderer Verkehrsmittel Inlands-/Auslandsreisen, Zielgruppe n=539 mit mindestens einer Reise mit einem Fernlinienbus innerhalb der letzten 12 Monate [Krämer, A. und Hercher, J., 2016]	14
Abbildung 10: ausgewählte Typen der Anordnung von Bussteigen (eigene Skizzen nach [FGSV, (2012)])	22
Abbildung 11 : Graz Busbahnhof (Foto: Koß).....	24
Abbildung 12 : Graz Fernbus-Haltestelle Innenstadt (Foto: Koß)	25
Abbildung 13 : Salzburg Fernbus-Haltestelle (Foto: Dienstl)	25
Abbildung 14 : VIB Erdberg (Foto: Unger).....	26
Abbildung 15 : Busterminal Wien Hauptbahnhof - Regionalbusse (Foto: Holy).....	26
Abbildung 16 : Fernbusterminal – Südtiroler Platz [ÖBB Postbus GmbH, 2016].....	27
Abbildung 17 : Busterminal Stadion Center [1020 Wien, 2016]	27
Abbildung 18: ZOB Hamburg [ZOB Hamburg, 2016b].....	31
Abbildung 19: derzeitige Fernbushaltestelle Frankfurt a.M. (Foto: Ralf Oeser aus [Benedix, N., 2016])	31
Abbildung 20: geplanter ZOB Frankfurt a.M. [CA Immo, 2016].....	32
Abbildung 21 : ZOB Berlin aktuell (Foto: Koß).....	32
Abbildung 22 : ZOB Berlin 2019 nach dem Umbau [Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016]	33
Abbildung 23: ZOB Hannover [ZOB Hannover, 2016]	33
Abbildung 24: ZOB Dortmund [Stadt Dortmund, 2016].....	34
Abbildung 25: ZOB Magdeburg [zsp architekten, 2016]	34
Abbildung 26: Busbahnhof Karlsruhe (Foto: Hodapp)	35
Abbildung 27: ZOB Braunschweig (Foto: Willamowski)	35
Abbildung 28: provisorische Fernbushaltestelle Duisburg (Foto: Koß, F.).....	36
Abbildung 29: Fernbushaltestelle Dresden (Foto: Schreck).....	36
Abbildung 30: Fernbushaltestelle Leipzig (Foto: Schreck)	37
Abbildung 31 : Entwurf des neuen Fernbusterminals in Leipzig [Rometsch, Jens, 2016] (Quelle: S+G Development)	37

Abbildung 32 : Tagesverteilung der internationalen Buslinien	43
Abbildung 33: Tagesverteilung der nationalen Fernbusse.....	44
Abbildung 34: Tagesverlauf der gesamten Fernbusse in Graz	45
Abbildung 35: Übersicht Vergleich Bahn-Bus, eigene Darstellung (Kartengrundlage: OpenStreetMap, 2016)	50
Abbildung 36 Vergleichsstädte in Deutschland (Kartengrundlage: OpenStreetMap, 2016)	51
Abbildung 37 : Übersicht der untersuchten Standorte eines möglichen Busbahnhofes in Graz (Kartengrundlage: BaseMap von GIS Steiermark, 2016).....	60
Abbildung 38: alte und neue mögliche Linienführung (Vergleich: [verkehrplus, 2015])	61
Abbildung 39 : Übersicht der untersuchten Standorte eines Busbahnhofes in Wien (Kartengrundlage: BaseMap)	64
Abbildung 40 : beispielhafte Anordnung in Graz-Webling für 8 Bus-Stellplätze (Skizze) [verkehrplus, 2015]	69

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich Ticketkosten Bus - Bahn [Marahrens, 2014].....	14
Tabelle 2 : Vergleich durchschnittliche Emissionen Bus – Bahnfernverkehr [Umweltbundesamt, 2016]	15
Tabelle 3: verschiedene Typen von Fernbusbahnhöfen vgl. [FGSV, (2012)].....	17
Tabelle 4: eigene Einteilung der Haltestellen in 4 Kategorien (Kategorie II -IV Busbahnhof i.e.S.) ...	18
Tabelle 5: Zusammenfassung Verknüpfung	20
Tabelle 6 : Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Österreich, Stand 2016	28
Tabelle 7 : Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Österreich, Stand 2016	29
Tabelle 8: Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Deutschland, Stand 2016.....	38
Tabelle 9 : Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Deutschland, Stand 2016.....	39
Tabelle 10: Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Deutschland, Stand 2016.....	40
Tabelle 11: Internationale Fernbuslinien (Auszug) [Blaguss Reisen GmbH, 2016a], [MFB, 2016].....	42
Tabelle 12 : derzeitige Buskurse (national und international) in Graz.....	45
Tabelle 13: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Montag.....	46
Tabelle 14: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Dienstag	46
Tabelle 15: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Mittwoch.....	47
Tabelle 16: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Donnerstag.....	47
Tabelle 17 : Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Freitag	48
Tabelle 18: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Samstag.....	49
Tabelle 19: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Sonntag	49
Tabelle 20: Vergleich der Fahrtweiten und -zeiten Bahn und Kfz [ÖBB, 2016], [Reezom Customer Loyalty GmbH, 2016], [EvoBus GmbH, 2016].....	51
Tabelle 21: Vergleich mit deutschen Städten	52
Tabelle 22: Anzahl der Kurse in ausgewählten deutschen Städten [MFB, 2016] [Eurolines, 2016] [Postbus, 2016] [Berlinlinienbus, 2016] [eurobus, 2016] [DB Bahn, 2016] [Megabus, 2016] [Sindbad, 2016]	53
Tabelle 23: Abschätzung der nationalen Kurse in Graz.....	53
Tabelle 24: bereits bestehende nationale Kurse in Graz	54
Tabelle 25: Abschätzung der neuen nationalen Kurse in eine Richtung in Graz.....	54
Tabelle 26: Kurse pro Tag in Hamburg [ZOB Hamburg, 2016b]	55
Tabelle 27: Abschätzung Kurse pro Tag in Graz	55
Tabelle 28: Ergebnis Abschätzung der neuen Kurse pro Tag in Graz	55
Tabelle 29: Potentialabschätzung der Kurse pro Tag in Graz nach Liberalisierung	56
Tabelle 30: Potentialabschätzung Wien 2013.....	56
Tabelle 31: Potentialabschätzung Wien gleitende Spitzenstunde Donnerstag 17:00 Uhr - 19:00 Uhr	57
Tabelle 32 : Möglichkeiten der potentiellen Standorte für einen Grazer Busbahnhof.....	63
Tabelle 33 : potentielle Standorte für einen Wiener Busbahnhof	66
Tabelle 34 : Mindestanforderungen an einen Grazer Fernbusbahnhof	68
Tabelle 35 : Mindestanforderungen für einen Wiener Fernbusbahnhof.....	70
Tabelle 36: Einteilung von Haltestellen in 4 Kategorien (Kategorie II -IV Busbahnhof i.e.S.)	73

Abkürzungen

BMVI	Deutsches Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BStG	Bundesstraßengesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Deutschland)
GelverkG	Gelegenheitsverkehrsgesetz
KfIG	Kraftfahrlineiengesetz
MFB	meinFernbus GmbH
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖVG	Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VIB	Vienna International Busterminal
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

Der Fernverkehr nimmt in der heutigen Zeit immer mehr an Bedeutung zu. Dies liegt einerseits an dem steigenden Bedürfnis der Menschheit zu verreisen, andererseits an der Verschiebung der Lebensmittelpunkte abseits der Heimat. Dies führt zu längeren Wegen um die Familie in der Heimat zu besuchen, außerdem werden längere Reisezeiten in Kauf genommen. Laut Statistik Austria [2016] ist ein positiver Trend bezüglich der Urlaubsreisen der Österreicher zu erkennen (Abbildung 1). Dadurch steigt die Nachfrage im Fernverkehr erheblich.

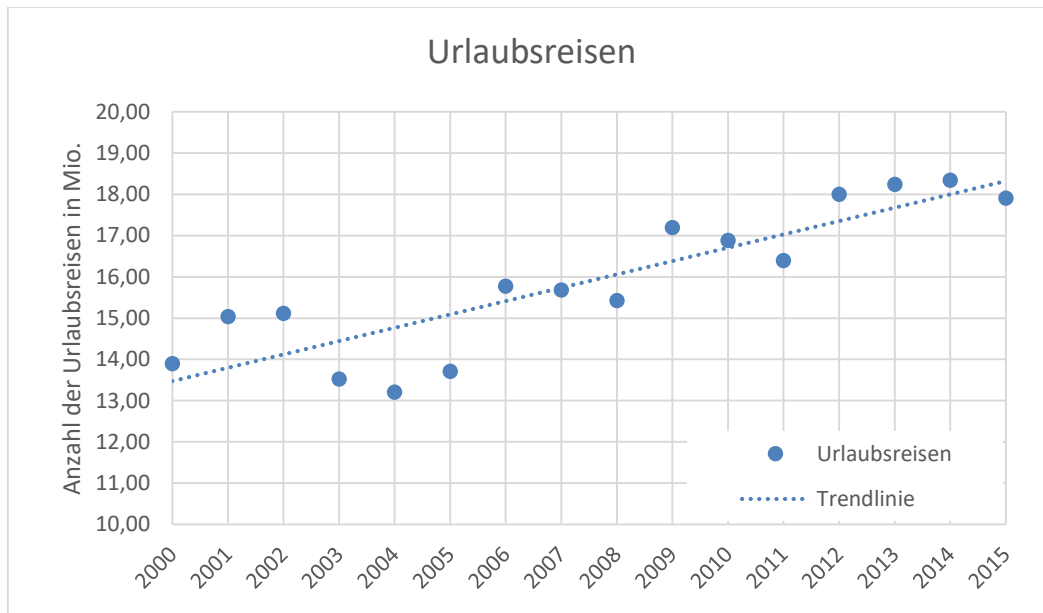


Abbildung 1: Urlaubsreisen der Österreicher von 2000 bis 2015 (eigene Darstellung, Datengrundlage: [Statistik Austria, 2016])

Neben dem Bahn- und Flugverkehr spielt der Busverkehr eine immer größer werdende Rolle. Dabei kann zwischen dem internationalen und nationalen Fernbusverkehr unterschieden werden. In dieser Arbeit wird vor allem der nationale Fernbusverkehr in Österreich und Deutschland betrachtet. In Deutschland ist der Markt schon liberalisiert, wodurch die Angebote sprunghaft angestiegen sind. Da auch immer mehr Fernbusanbieter Strecken von und nach Österreich anbieten, ist davon auszugehen, dass auch in Österreich der Zugang zum Fernbusmarkt in naher Zukunft zumindest vereinfacht wird. Derzeit werden kaum Konzessionen im nationalen Fernbusverkehr ausgegeben, da der Prozess um eine Konzession zu erlangen langwierig und kompliziert ist. Derzeit gibt es keine Definition der Fernbuslinien und somit auch eigene Bestimmungen dazu. Um auf die kommende Entwicklung vorbereitet zu sein, ist es erforderlich, dass die Städte sich auf die Änderung einstellen und vorhandene Busbahnhöfe ausbauen und modernisieren oder neue Busbahnhöfe bauen. Die Anforderungen an die Lage und Gestaltung eines Fernbusbahnhofes sind komplex und spielen eine wesentliche Rolle für die Annahme durch den Fahrgast und die Busunternehmen.

Die Zielsetzung dieser Arbeit unterteilt sich in drei Aufgaben. Zu Beginn soll sie einen Überblick über bereits vorhandene Literatur zu Fernbusbahnhöfen im Allgemeinen geben. Dazu werden beispielhaft vorhandene Busbahnhöfe in Deutschland vorgestellt. In weiterer Folge wird eine Potentialabschätzung für die Städte Graz und Wien vorgenommen. Dies bildet die Basis für die Gestaltung der jeweiligen Busbahnhöfe.

1.1 Systemabgrenzung

Zeitliche Abgrenzung

Die Potentialabschätzung für Graz wird auf Basis der Fahrpläne von Jänner 2016 durchgeführt. Für die Abschätzung für Wien wird eine Vorstudie aus dem Jahr 2014 herangezogen.

Räumliche Abgrenzung

Betrachtet wird der Fernbusverkehr in Österreich im Vergleich zum Fernbusverkehr in Deutschland. Es werden in Österreich die Busbahnhöfe in Graz, Salzburg und Wien und in Deutschland die Busbahnhöfe in Hamburg, Frankfurt a.M., Berlin, Hannover, Dortmund, Magdeburg, Karlsruhe, Leipzig, Dresden, Duisburg und Braunschweig betrachtet. Die Potentialabschätzung wird für die Städte Graz und Wien vorgenommen.

Inhaltliche Abgrenzung

In dieser Arbeit wird der Fernbusverkehr untersucht, dabei werden nationale Linien und nationale Teilabschnitte untersucht. In Bezug darauf wird eine Potentialabschätzung für die Städte Graz und Wien durchgeführt, mit der in weiterer Folge Vorschläge für die Dimensionierung und Gestaltung neuer Busbahnhöfe dargestellt werden.

1.2 Definitionen

1.2.1 Fernverkehr

Fernverkehr lässt sich im Allgemeinen mit der Bewegung von Personen und Gütern zusammenfassen, die über eine weite Entfernung erfolgt. Dabei wird ab einer Entfernung der Haltestellen von rund 50km bzw. ab einer Stunde Fahrzeit zwischen zwei Haltestellen von Fernverkehr gesprochen [PBefG, (2012)]. In einer Stadt kann es mehrere Haltestellen geben, die weniger als 50km auseinanderliegen. In diesem Fall dürfen keine Fahrgäste zwischen diesen zwei Haltestellen befördert werden.

Fernverkehr wird abhängig vom Verkehrsmittel in Zug-, Flug-, Schiff- und Busverkehr eingeteilt. Des Weiteren wird in nationalen und internationalen Fernverkehr unterschieden. In dieser Arbeit wird sich auf die nationalen Fernbusnetze konzentriert. Sobald nicht explizit von nationalen Fernverkehr die Rede ist, sind nationale und internationale Fernbuslinien gemeint.

Nationaler Fernverkehr

Für diese Arbeit wird als nationaler Fernverkehr jener verstanden, der zwischen Städten über eine große Entfernung innerhalb eines Staates verkehrt. In Österreich bedeutet dies der Verkehr zwischen den Hauptstädten der Bundesländer mit maximal 2 Haltestellen dazwischen.

Internationaler Fernverkehr

Der internationale Fernverkehr zeichnet sich durch mindestens einen Grenzübergang aus.

Nationaler Teilabschnitt

Ein nationaler Teilabschnitt beschreibt die innerhalb der Staatsgrenzen geführte Strecke des internationalen Fernverkehrs. In dieser Arbeit werden bei Betrachtung des nationalen Fernbusverkehrs auch nationale Teilabschnitte miteinbezogen, da eine getrennte Betrachtung von national und international bezüglich Busbahnhöfe in Österreich nicht zielführend ist. Durch diese Überschneidung der Fernbuslinien, gibt es keine klare Trennung von nationalem und internationalem Fernverkehr. Sobald in dieser Arbeit von nationalem Fernverkehr die Rede ist, sind die nationalen Teilabschnitte miteinzubeziehen.

1.2.2 Busverkehr

Der Busverkehr wird in Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr unterteilt. Innerhalb des Linienverkehrs wird der Busverkehr nach seinem Bedienungsgebiet unterschieden. Der Gelegenheitsverkehr wird nach der Betreiberart unterteilt. (Abbildung 2)

Linienverkehr

Linienverkehr „ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden“ [KfVG, 2013].

Gelegenheitsverkehr

Das Hauptmerkmal des Gelegenheitsverkehrs ist die Beförderung von „vorab gebildeten Fahrgastgruppen (...) auf Initiative eines Auftraggebers oder des Verkehrsunternehmens selbst“. [EU, 2011]

Der Gelegenheitsverkehr verkehrt nicht regelmäßig, sondern nur bei Bedarf. Er hat keinen festgelegten Fahrplan, sondern verkehrt, wenn eine Gruppe dies benötigt oder gebucht hat. In Österreich ist dieser Verkehr im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 geregelt [GelverkG, 1996]. Der Gelegenheitsverkehr wird auch als Charterverkehr bezeichnet.

Stadtrundfahrtenbus

Eine Stadtrundfahrt beschreibt eine verhältnismäßig kurze Fahrt zwischen Sehenswürdigkeiten einer Stadt. Charakteristisch für einen solchen Bus sind die vielen Halte und die ständig wechselnden Fahrgäste.

Nahverkehr

Nahverkehr beinhaltet den gesamten öffentlichen Personenverkehr innerhalb eines Stadtgebietes und seines Umlandes. Dazu gehören neben den Bussen auch U-Bahnen und Straßenbahnen. Der Nahverkehr ist dem Linienverkehr zuzuordnen.

Regionalbus

Ein Regionalbus ist neben anderen Verkehrsmitteln für den Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs im ländlichen Gebiet verantwortlich. Er fährt im Normalfall nach einem Fahrplan mit festen Haltestellen, die relativ kurze Abstände besitzen. Regionalverkehr ist damit dem Linienverkehr zuzuordnen.

Fernbus

Ein Fernbus verbindet Städte über eine große Entfernung im Linienverkehr. Dabei kann ab einer Haltestellenentfernung von mindestens 50 km und einer Fahrzeit von mindestens 60 Minuten von Fernbus gesprochen werden [PBefG, (2012)]. Es gibt nationale und internationale Fernbusse.

Reisebus

Als Reisebus wird ein Bus definiert, der von Gruppen für eine Reise oder einen Ausflug gemietet werden kann. Der Reisebusverkehr ist Teil des Charterverkehrs.

Ein Reisebus ist außerdem eine Art von Bussen, die unter anderem für den Fernbusverkehr eingesetzt werden.

Touristikbus

„Durch Reisebusunternehmen weit überwiegend im Gelegenheitsverkehr erbrachte inter- und nationale Reiseleistungen für Privatreisende, meist mit, aber auch ohne weitere Zusatzleistungen. Die

Busunternehmen treten häufig gleichzeitig als Reiseveranstalter mit eigenem Katalog auf (Bustourismus i.e.S.).“ [Springer Gabler Verlag, 2016]

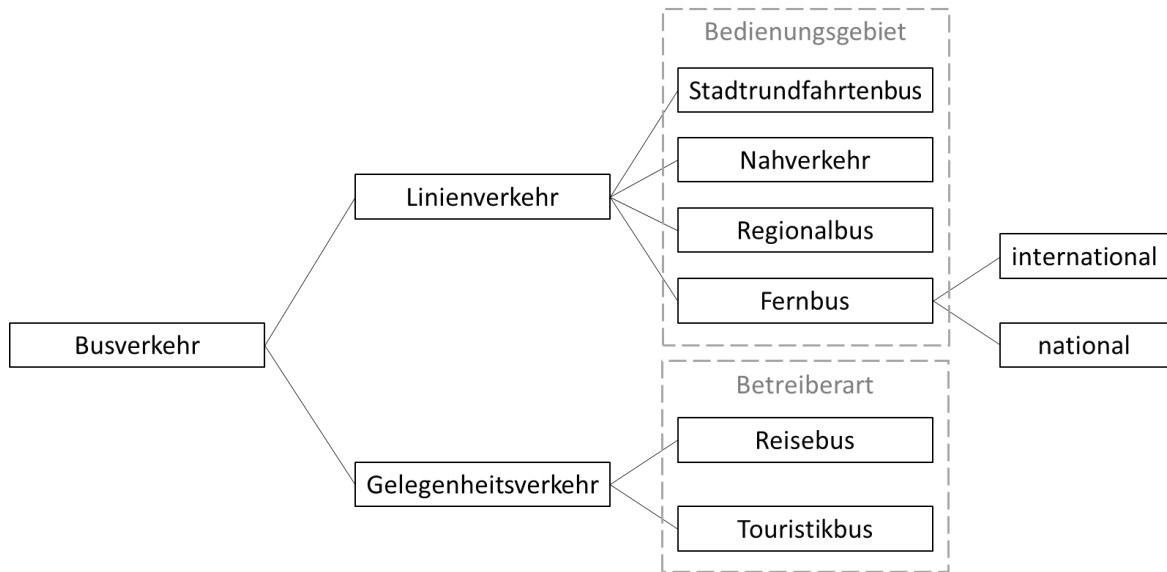


Abbildung 2: Schema Busverkehr (eigene Darstellung)

Buslinie

Eine Buslinie besitzt definierte Haltestellen auf einer Strecke mit einem Anfangs-/Endpunkt und einem Fahrplan (Linienverkehr). Eine Buslinie ist definiert über seine Bezeichnung, die aus Buchstaben und/oder Nummern besteht. Eine Buslinie besteht aus mehreren Kursen.

Kurs

Ein Kurs ist eine Fahrt zwischen den Endhaltestellen einer Buslinie zu einem bestimmten Zeitpunkt, dies bedeutet ein (Fern)Bus bedient einen Kurs einer Buslinie.

Fernbusanbieter

Fernbusanbieter schaffen ein Fernbusnetz und bieten somit verschiedene Verbindungen an. Der Ticketverkauf wird ebenfalls über den Anbieter abgewickelt. Ebenso dient er als Ansprechpartner für die Kunden. Ein Fernbusanbieter kann eigene Fernbusse besitzen oder externe Busunternehmen mit der Durchführung von Fahrten beauftragen.

Busunternehmen

Ein Busunternehmen besitzt Busse, welche für unterschiedliche Zwecke eingesetzt werden können. Die Fernbusanbieter können entweder gleichzeitig als Busunternehmen auftreten und führen die Beförderung der Fahrgäste als eigenes Unternehmen aus oder sie arbeiten mit externen Busunternehmen. Diese fahren dann unter dem Namen des Fernbusanbieters.

Als Geschäftspartner tritt für den Fahrgast der Fernbusanbieter auf.

1.2.3 Typisierung von Bushaltestellen

Die folgenden Definitionen dienen dem Verständnis der Arbeit zu den verschiedenen Typen von Busbahnhöfen.

Haltestelle

Eine Haltestelle dient im Busverkehr zum planmäßigen Halten innerhalb eines Kurses oder als Endhaltestelle. Fahrgäste können dabei ein- oder aussteigen. Eine Haltestelle bietet im Normalfall Platz

für einen Bus. Bietet eine Haltestelle Platz für mehrere Busse wird dies als Mehrfachhaltestelle bezeichnet.

Busbahnhof

Ein Busbahnhof ist die Zusammenfassung mehrerer Haltestellen an einem Ort. Dabei können die verschiedenen Typen von Bussen den Busbahnhof nutzen. Der Begriff „Busbahnhof“ wird ebenfalls als Oberbegriff für alle Typen verwendet.

Fernbusbahnhof

Ein Busbahnhof, der speziell für Fernbusse konzipiert ist, wird Fernbusbahnhof genannt. Da jedoch an einem Busbahnhof ebenfalls Fernbusse halten, wird in dieser Arbeit oftmals der Begriff Busbahnhof verwendet, da teilweise nicht auszuschließen ist, dass auch andere Busse diesen Busbahnhof nutzen werden.

Busterminal

Im Flugverkehr wird als Terminal unter anderem die Abflughalle bezeichnet. Diese Definition kann auf den Busverkehr angepasst werden und somit einen Busbahnhof mit Wartehalle bezeichnen. Dieser ist zumeist größer und besser ausgestattet als ein Busbahnhof.

Fernbusterminal

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Deutschland definiert einen Fernbusterminal folgendermaßen: „Ein Fernbusterminal ist eine Verknüpfungsanlage für Fern- und Reisebusse, an der Fahrgäste zwischen den Fernbuslinien und weiteren Verkehrsmitteln umsteigen können.“ [FGSV, (2012)]

In dieser Arbeit beschreibt ein Fernbusterminal analog zum Fernbusbahnhof einen Busterminal, welcher nur von Fernbussen genutzt wird.

Verknüpfungsanlage

„Von einer Verknüpfungsanlage spricht man, wenn nicht nur zwischen Buslinien umgestiegen werden kann, sondern auch andere Verkehrsträger und -systeme miteinander vernetzt werden. Dabei werden mehrere Haltepositionen durch ihre bauliche Gestaltung als eine infrastrukturelle Einheit zusammengefasst.“ [FGSV, (2012)]

Abstellplatz

Abstellplätze können, müssen aber nicht, direkt an Busbahnhöfen oder Busterminals liegen. Sie dienen den Busfahrern als Parkplatz für ihren Bus für längere Aufenthalte. Die Abstellplätze sollten möglichst keinen Fahrgastkontakt zulassen.

2 Entwicklung der Fernbusse

Im Folgenden Kapitel wird auf die Entwicklung der Fernbusse in der EU und im speziellen in Österreich und Deutschland eingegangen. Dabei wird jeweils die rechtliche Situation, vorhandene Konzessionen und die unterschiedlichen Fernbusanbieter für die nationalen Netze betrachtet. Die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr innerhalb der EU sind in der EU-Verordnung Nr. 181/2011 geregelt. Diese wird ebenfalls im folgenden Kapitel behandelt.

2.1 Fernbusse in der EU

Nicht nur in Deutschland und Österreich ist das Thema Fernbus aktuell, auch in anderen Ländern der EU findet derzeit eine Entwicklung statt. In anderen Ländern sind nationale Fernbusse bereits seit längerer Zeit fester Bestandteil des öffentlichen Personenverkehrs.

In Großbritannien ist der Fernbusmarkt seit den 1980er Jahren liberalisiert. Es gibt dort verschiedene Busunternehmen, die gegeneinander konkurrieren. Diese bieten günstige Alternativen zur Bahn an, obwohl die Reisezeit meist höher ist. Der Markt in Großbritannien entwickelt sich auf Basis dieser Konkurrenz und wird von anderen Ländern als Vorbild angesehen. Nachdem das System in Großbritannien gut funktioniert, haben auch Norwegen und Schweden ihren Fernbusmarkt vollständig liberalisiert. [van de Velde, 2014]

In Frankreich wurde der Fernbusmarkt im August 2015 liberalisiert. Dabei gilt jedoch, dass die Haltestellen auf nationalen Strecken mindestens 100 km voneinander entfernt liegen müssen. Mit Ausnahmegenehmigungen sind in Frankreich allerdings auch kürzere Strecken möglich. Vor der Liberalisierung mussten mindestens 50% der Fahrgäste ins Ausland fahren, damit die Buslinie auch innerhalb Frankreichs Fahrgäste befördern durfte. Durch die Liberalisierung ist in Frankreich der Fernbusmarkt sprunghaft angestiegen. [Green Parrot GmbH, 10.08.2015]

Die Entwicklung der letzten Jahre führte zu einer EU-Verordnung („Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr [...]“ Nr.181/2011), die die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr behandelt. Darin sind unter anderem die Rechte der Fahrgäste bei Verspätung und Annullierung geregelt und welche Informationen den Fahrgästen mindestens zur Verfügung zu stellen sind ersichtlich. Diese Verordnung gilt nur für Strecken ab 250 km und inländische Linienverkehrsdienste können von der Anwendung dieser Verordnung für die Dauer von maximal acht Jahren (4+4 Jahre), mit der Ausnahme bestimmter Artikel, ausgenommen werden. Dies sind allerdings hauptsächlich Artikel zum Thema Menschen mit Behinderung, insofern ist es möglich, dass die folgenden Rechte bei nationalen Verbindungen nicht gelten. Außerdem gelten die folgenden Absätze nicht für Fahrgäste mit Fahrscheinen mit offenen Reisedaten.

Bei einer Verspätung der Abfahrt von mehr als 120 Minuten oder Annullierung, muss entweder zum frühestmöglichen Termin eine Weiterreise ermöglicht werden oder es muss der Fahrpreis erstattet und eine kostenlose Rückfahrt zum Abfahrtsort organisiert werden.

Bei Fahrten über drei Stunden gibt es Hilfeleistungen bereits bei einer Verspätung der Abfahrt von mehr als 90 Minuten. In diesem Fall sind entweder in angemessener Weise, wenn möglich Imbisse, Mahlzeiten oder Erfrischungen zur Verfügung zu stellen oder eine Unterbringungsmöglichkeit anzubieten. [EU, 2011]

Für den grenzüberschreitenden Verkehr hat die Europäische Union eine Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzscheidenden Personenkraftverkehrsmarkt [EG, 2009] verfasst. Diese behandelt sowohl den Linienverkehr als auch den Gelegenheitsverkehr mit mindestens einem

Grenzübergang. Allerdings gilt die Verordnung ebenfalls „für nationale Personenkraftverkehrsdienste, die von einem nicht ansässigen Kraftverkehrsunternehmer [...] zeitweilig durchgeführt werden.“ [EG, 2009]. In der Verordnung ist unter anderem geregelt, wie die Genehmigung dieser Linienverkehre durchzuführen ist und welche Unterlagen beigelegt werden müssen. Da dies aber hauptsächlich für den grenzüberschreitenden Verkehr ausgelegt ist, wird diese Verordnung in dieser Arbeit, die sich auf den nationalen Fernbusverkehr konzentriert, nicht weiter betrachtet.

2.2 Österreich

2.2.1 Rechtliche Situation

Um in Österreich eine nationale oder internationale Fernbuslinie betreiben zu dürfen, wird eine Konzession benötigt. Für nationale Linien ist eine österreichische Konzession erforderlich. Diese Konzession, sowie weitere Bestimmungen zur linienmäßigen Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen sind im Kraftfahrliniengesetz [KfllG, 2013] festgelegt. Dort ist unter anderem geregelt, wer einen Antrag auf eine Berechtigung stellen kann und was dieser Antrag beinhalten muss. Jedoch gilt dies nicht nur für Fernbusse, sondern für jeden Linienverkehr, der mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird. Eine solche Konzession wird auf acht Jahre erteilt. Bei der Wiedererteilung wird bei gleichem Angebot das bisherige Unternehmen bevorzugt. Bei Ersatz- und Nachfolgeverkehren wird der Schienenverkehr mit öffentlicher Personenbeförderung bei gleichem Angebot bevorzugt.

Der Antrag für die Erteilung einer Berechtigung ist bei der zuständigen Aufsichtsbehörde einzubringen. Für den nationalen Verkehr ist der Landeshauptmann bzw. Landeshauptfrau zuständig, indem sich der Anfangs- und/oder der Endpunkt befindet. Sind mehrere Bundesländer betroffen, kann das Unternehmen wählen, wo der Antrag gestellt wird. Allerdings muss der Landeshauptmann/-frau dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie regelmäßig Bericht erstatten. Außerdem werden die Unternehmen, welche eine Konzession erhalten, in das Verkehrsunternehmensregister eingetragen, welches zum Teil öffentlich zugänglich ist. Es beinhaltet die erforderlichen Daten, unter anderem den Namen und Rechtsform des Unternehmens, den Namen des Verkehrsleiters und die Art der Konzession.

Um eine Berechtigung zu erlangen, ist es erforderlich, dass keine Partei, die vor der Entscheidung zu hören ist, einen Grund gegen die Erteilung nach dem Kraftfahrliniengesetz vorbringen kann. Darunter zählt zum Beispiel, dass die beantragte Linie ein bereits vorhandenes Verkehrsunternehmen in diesem Verkehrsbereich gefährdet und das öffentlich Bedürfnis besser erfüllt. Für diesen Fall kann das vorhandene Verkehrsunternehmen die Auflage bekommen, ihr Angebot innerhalb einer angemessenen Frist zu verbessern, um so die Genehmigung des neuen Verkehrsunternehmens zu verhindern.

Des Weiteren sind im Kraftfahrliniengesetz Bestimmungen über den Betrieb, die Fahrzeuge und die Fahrzeuglenker festgelegt.

Es gibt in Österreich keinen geschlossenen Markt im eigentlichen Sinne. Dies bedeutet es kann in Zukunft auch nicht von einer Liberalisierung gesprochen werden, sondern nur von einer Vereinfachung der Gesetzeslage. Dafür müsste das Kraftfahrliniengesetz in dem Maße geändert werden, dass Fernbusse für sich behandelt werden und nicht mit dem Personennahverkehr und Regionalverkehr gleichgesetzt werden. Es müsste der Bereich der Fernbusse definiert werden, eventuelle Bedingungen bezüglich des Schutzes der Bahn und viele weitere Punkte konkretisiert und in einem Gesetzestext festgehalten werden.

2.2.2 Vorhandene Konzessionen

In Österreich gibt es derzeit nur wenige nationale Fernbusverbindungen. Durch die Entwicklung in Deutschland und den damit entstandenen Fernbusanbietern, steigen die Fernbusangebote auch in Österreich. Durch das lange und aufwendige Konzessionsverfahren, dauert es zwar eine Weile bis eine neue Linie fahren darf, jedoch existieren noch einige alte Konzessionen, die nun wieder aktiviert und auch miteinander kombiniert werden können.

Derzeitige nationale Verbindungen mit Konzession (Stand November 2016):

- Wien – Graz (Anbieter: meinFernbus, Unternehmen: Dr. Richard)
- Wien Flughafen – Graz (Anbieter: meinFernbus, Unternehmen: Dr. Richard)¹
- Salzburg – Graz (Anbieter: meinFernbus, Unternehmen: Blaguss)¹
- Linz – Sattledt – St. Michael - Graz (WESTbus)
- Wien – St. Michael – Klagenfurt (WESTbus)
- Klagenfurt – Graz (ÖBB Intercitybus)

Die genannten Busanbieter und Busunternehmen sind für den Kunden nicht eindeutig zu unterscheiden, da man Tickets für eine Strecke bei mehreren Anbietern erwerben kann. Beispielsweise wird die Strecke Wien – Klagenfurt von WESTbus betrieben, aber auch über Eurolines und MeinFernbus (MFB) beworben. Der österreichische Partner von Eurolines ist Blaguss, welcher die angebotenen Strecken von Eurolines betreibt. Die Strecke Wien – Graz von meinFernbus wird von Dr. Richard betrieben, die Linie Salzburg – Graz jedoch von Blaguss. Die Strukturen der verschiedenen Unternehmen werden im Folgenden vereinfacht dargestellt. (Abbildung 3)

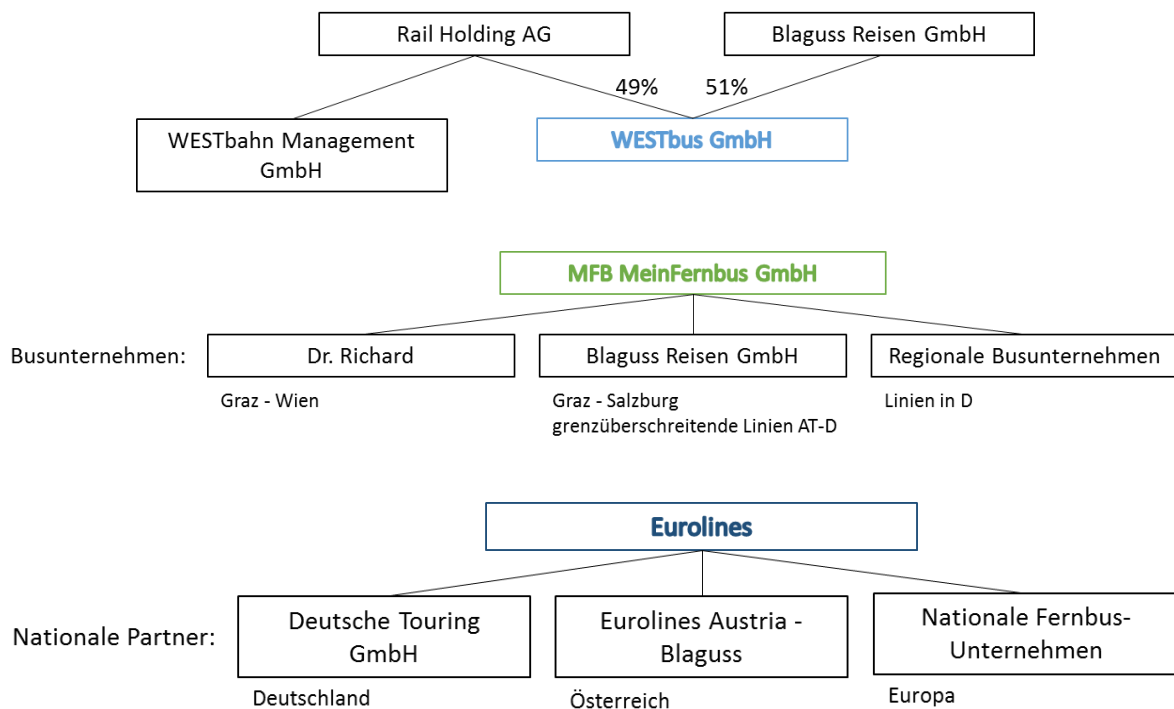


Abbildung 3 Unternehmensstruktur (vereinfacht) von WESTbus, MFB MeinFernbus GmbH und Eurolines (eigene Darstellung nach eigenem Verständnis)

¹ wurde in der Potentialabschätzung nicht berücksichtigt.

Das Streckennetz von WESTbus begrenzt sich auf die Strecken Wien – Klagenfurt und Graz – Linz (weiter nach Prag). Weitere Strecken werden von Partnerunternehmen (z.B. MeinFernbus) angeboten. (Abbildung 4)



Abbildung 4: Liniennetz Westbus, Stand: Jänner 2016 [Westbus, 2016]

Das Streckennetz von MeinFernbus in Österreich begrenzt sich auf drei nationale Linien (Graz-Wien, Graz-Wien Flughafen, Graz-Salzburg). Die anderen dargestellten Strecken haben ihren Anfangs- bzw. Endpunkt außerhalb von Österreich und fahren somit nicht mit einer österreichischen Konzession. Teilschnitte innerhalb von Österreich können nicht gebucht werden (Abbildung 5). MeinFernbus tritt nur als Fernbusanbieter auf. MeinFernbus besitzt keine eigenen Fahrzeuge, sondern arbeitet ausschließlich mit regionalen Busunternehmen zusammen.

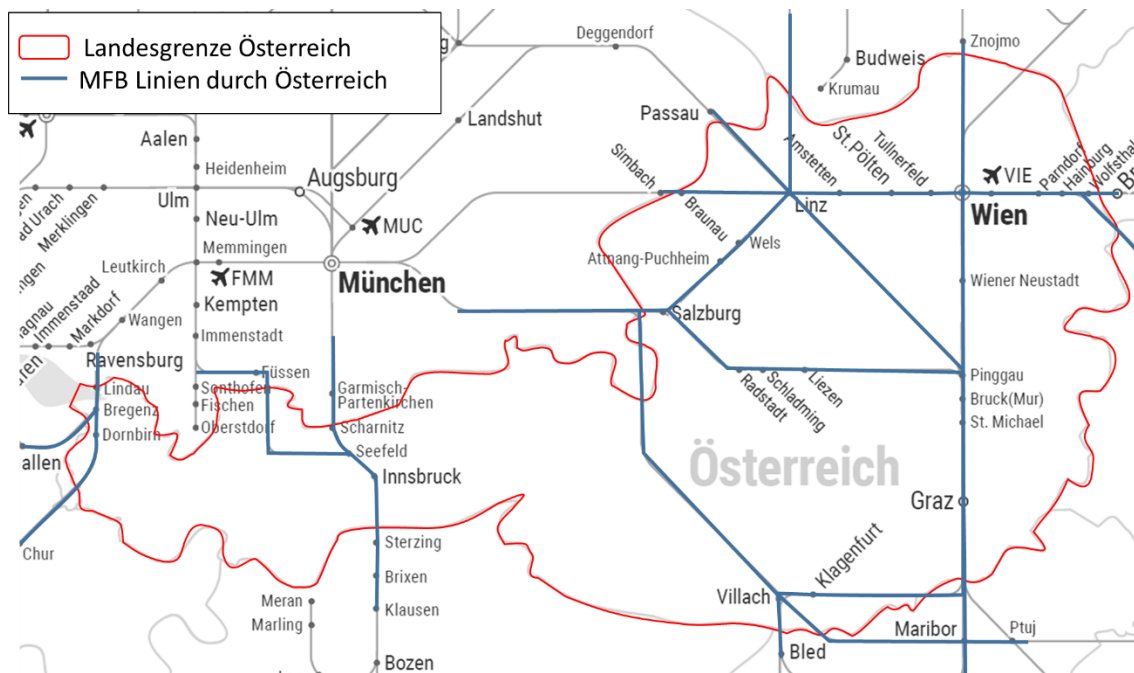


Abbildung 5: Liniennetz MeinFernbus in Österreich, Stand: Oktober 2016 [MFB, 2016]

In Österreich gibt es noch viele weitere Linien von anderen Busunternehmen, die jedoch internationale Linien betreiben. Dazu zählt vor allem Eurolines, die hauptsächlich Richtung Süd-/Osteuropa und nach Deutschland fahren. Durch die nationalen Teilabschnitte dieser Linien sind sie für die weitere Arbeit über Busbahnhöfe zwar relevant, werden jedoch innerhalb der nationalen Fernbusnetze nicht weiter betrachtet.

2.3 Deutschland

2.3.1 Rechtliche Situation

Bis 2012 schrieb §13 des Personenbeförderungsgesetzes [PBefG, (2012)] in Deutschland vor, dass neuer Linienverkehr mit Bussen keine Konkurrenz zu bereits vorhandenen Buslinien oder Eisenbahnen darstellen dürfen. Dies diente vor allem dem Schutz der Eisenbahnunternehmen. Zum 1. Jänner 2013 wurde dieses Gesetz geändert, sodass der deutsche Markt seitdem liberalisiert ist und sich dynamisch entwickelt. Es wird nun zwischen Personennahverkehr und Personenfernverkehr unterschieden. Für den Fernverkehr wurden neue Bedingungen festgelegt, die alten Bestimmungen aus §13 gelten nur noch für den Personennahverkehr. Der neu hinzugefügte §42a beinhaltet die neuen Bestimmungen für den Fernverkehr, z.B. einen Abstand zwischen den Haltestellen von mindestens 50 km und eine Fahrzeit von mindestens 60 Minuten. Dadurch wird der regionale Zugverkehr weiterhin geschützt.

2.3.2 Historische Entwicklung

Schon vor der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes gab es innerdeutschen Fernbusverkehr, jedoch beschränkte sich dieser auf Linien von und nach Berlin. Aufgrund der deutschen Teilung wurden Konzessionen an Betreiber vergeben, um den westlichen Teil von Berlin mit dem restlichen Westdeutschland zu verbinden. Da die Züge auf diesen Strecken von der DDR betrieben wurden, entstand eine Konfliktsituation, so dass zwischen West-Berlin und der BRD mehrere Fernbuslinien entstanden. Diese Konzessionen blieben auch nach der Wiedervereinigung bestehen und zeigten, dass auch innerdeutsche Fernbuslinien eigenwirtschaftlich betrieben werden können. [Albrecht, 2015]

Der Prozess zur Liberalisierung des deutschen Fernbusmarktes begann 2005 mit einem Antrag der FDP. 2006 legte Bündnis 90/Die Grünen ebenfalls einen Antrag vor. Beide Anträge wurden jedoch im Verkehrsausschuss abgelehnt. Mit der neuen Bundesregierung 2009 wurde die Liberalisierung des Busfernverkehrs in den Koalitionsvertrag aufgenommen und letztendlich wurde der Wettbewerb am 1.1.2013 mit Änderung des Personenbeförderungsgesetzes freigegeben. [Albrecht, 2015]

Seit der Öffnung des Marktes kommen stetig neue Linien hinzu, die bisherige Spitze ist der September 2015 mit insgesamt 338 Fernbuslinien. Vor der Liberalisierung gab es am 31.12.2012 lediglich 86 Linien. Dies bedeutet einen Zuwachs von 252 Buslinien bzw. um rund 300%. Im ersten Jahr nach der Liberalisierung hat es einen Zuwachs von rund 160% (86 Buslinien auf 221 Buslinien) gegeben. Im zweiten Jahr (2014) gab es eine Steigerung von rund 30% und im dritten Jahr (2015) nochmals rund 20%. Es ist zu erkennen, dass sich die Anzahl der Buslinien langsam einpendeln, und der Markt nahezu gesättigt ist. [BMVI, 2015] (Abbildung 6)

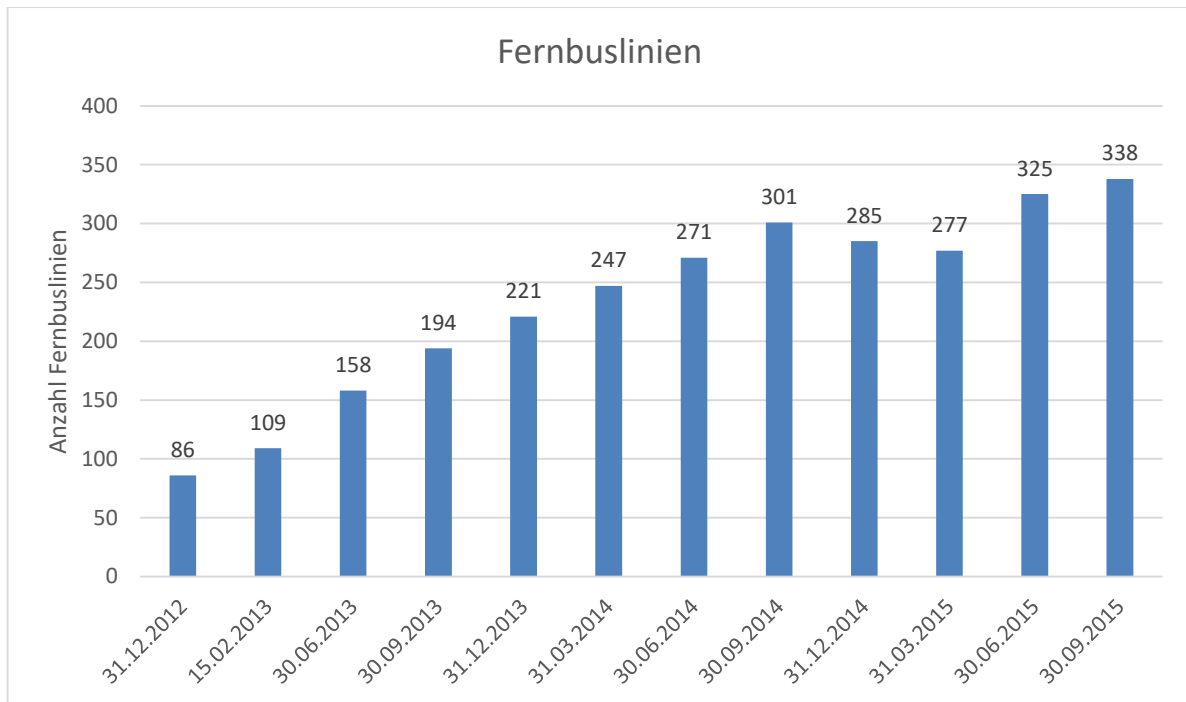


Abbildung 6: Anzahl der Fernbuslinien in Deutschland (eigene Darstellung, Datengrundlage: [BMVI, 2015])

Mit der Öffnung des Marktes hat die Bahn einen weiteren Konkurrenten im Bereich des Fernverkehrs bekommen. Dies hatte zur Folge, dass die Deutsche Bahn ihre Preise im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in der zweiten Klasse nicht erhöht hat und auch im folgendem Jahr nicht erhöht (bis auf wenige Ausnahmen) [AFP, 2015]. Damit reagiert die Bahn unter anderem auf den steigenden Konkurrenzdruck mit den Fernbussen (siehe Kapitel 2.4).

2.3.3 Fernbusanbieter

Auf dem deutschen Fernbusmarkt sind seit der Liberalisierung viele neue Unternehmen und Fernbusanbieter aufgetaucht. Dabei sind vor allem Start-Up Unternehmen stark vertreten, wie z.B. MFB meinFernbus GmbH, welche im Januar 2015 seine Fusionierung mit Flixbus GmbH bekannt gab und seitdem mit Abstand den größten Marktanteil besitzt (Abbildung 7). Jedoch sind viele Start-Up Unternehmen genauso schnell wieder verschwunden wie sie aufgetaucht sind, da der Markt hart umkämpft ist. [Gipp, 2015]

Abseits der Start-Ups etablieren sich weitere Busanbieter, die bereits auf dem Reisemarkt deutschlandweit tätig waren, so zum Beispiel die Berlin Linien Bus GmbH, eine Tochterfirma der Deutschen Bahn AG, oder Postbus, der bis November 2014 mit dem ADAC kooperiert hat, nun jedoch von der Deutschen Post AG vollständig übernommen wurde.

Eine dritte Gruppe der Fernbusanbieter in Deutschland sind bereits in anderen Ländern etablierte Unternehmen, die nun auch in Deutschland fahren, dazu zählen die Deutsche Touring GmbH, die für den Fernbusanbieter Eurolines nationale Strecken betreibt.

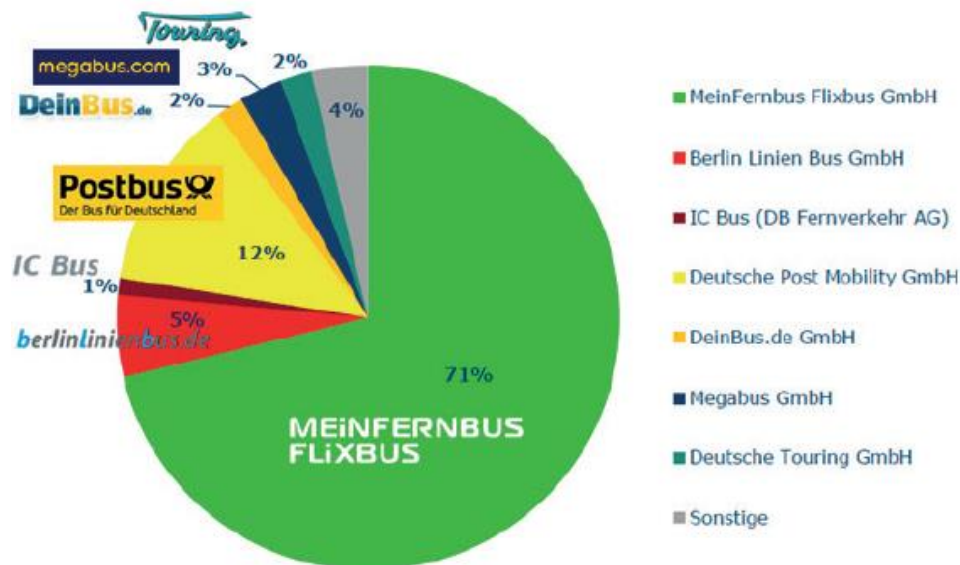


Abbildung 7: Marktanteile im innerdeutschen Fernbusverkehr nach verfügbaren Fahrplan-km/Jahr [Gipp, 2015]

Als Ergänzung zu den nationalen Linien, fahren einige Unternehmen zusätzlich ins internationale Ausland, oft als Verlängerung der nationalen Linien.

2.4 Vergleich Bus – Bahn

Der folgende Abschnitt ist eine Zusammenfassung des ÖVG-Forums "Straße oder Schiene? Wettbewerb im Personen(fern)verkehr" vom Juni 2016.

Zwischen Fernbus und Bahn gibt es viele Unterschiede. Diese lassen sich aus Sicht der Nutzer, aber auch aus Sicht der Betreiber und der Gewerkschaften beschreiben.

Ein großer Vorteil der Fernbusse aus Sicht der Fahrgäste sind die geringeren Fahrpreise, die unter anderem durch die geringen Infrastrukturkosten möglich sind. Allerdings gibt es keine allgemeine Fahrauskunft, wie bei der Bahn üblich. Dadurch sind Umsteigeverbindungen bei verschiedenen Anbietern nur schwer buchbar. Des Weiteren ist der Sitzkomfort durch den geringeren Sitzabstand meist nicht so hoch wie im Zug. Auch ist das Service-Angebot im Zug meist größer und es besteht keine Bewegungseinschränkung, was über längere Fahrten für den Fahrgast angenehmer sein kann. Des Weiteren besteht bei der Bahn nicht die Gefahr einer Verspätung durch einen Stau. Allgemein ist festzuhalten, dass für den Fahrgast der Fernbus zwar preisgünstiger ist, jedoch der Komfort bei der Bahn deutlich höher ist. [Fürst, 2016]

Aus Sicht der Betreiber ist der Aufwand für einen Betrieb mit Zügen deutlich höher. Einerseits ist die Infrastruktur deutlich geringer ausgebaut wie das Straßennetz, andererseits kann das Verkehrsmittel Bus deutlich schneller in Betrieb genommen werden als ein Zug. Dabei werden Busse von den Herstellern nach EU-Recht gefertigt und können somit auf allen Straßen gleichberechtigt fahren. Der Prozess von Bestellung eines Fahrzeugs bis zur Aufnahme des Betriebes dauert rund 7 Monate. Der Genehmigungsprozess eines Zuges dauert hingegen deutlich länger. Es müssen Klimatests und Erprobungsfahrten durchgeführt, mehrere Nachweise vom Hersteller erbracht werden und erst dann kann der Betrieb aufgenommen werden. Vom Beschluss neue Züge zu bestellen bis zum eigentlichen Fahrgastbetrieb vergehen rund 3 Jahre. Allerdings ist der Betrieb dann nur in einem Land möglich, da es innerhalb der EU viele verschiedene Anforderungen, zum Beispiel hinsichtlich der Sicherungssysteme, gibt. Dadurch ist es nicht möglich, wie im Busverkehr mit einem Fahrzeug in der

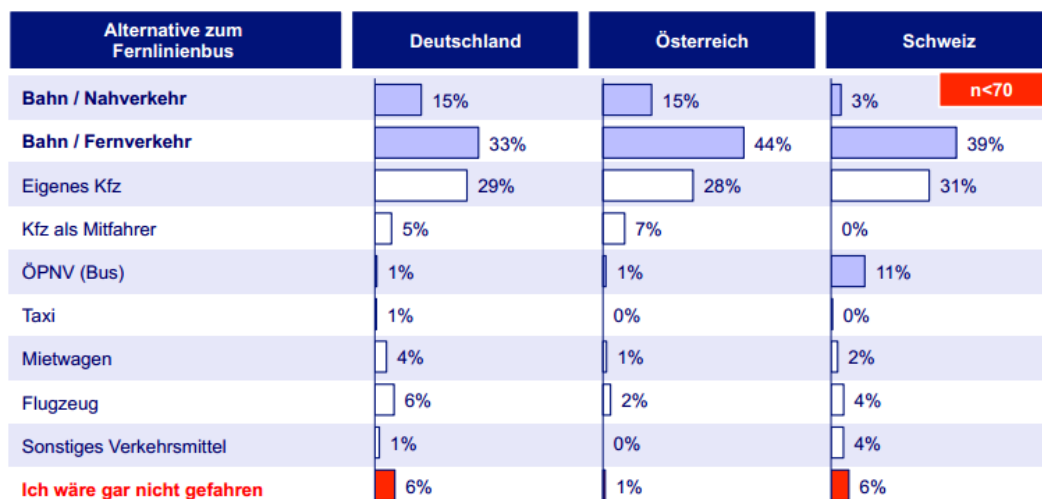
gesamten EU die Infrastruktur zu nutzen. Ein weiterer Unterschied aus Sicht der Betreiber ist die Nutzungsdauer eines Fahrzeugs. Ein Bus hat eine Nutzungsdauer von maximal 10 Jahren, ein Zug hingegen rund 30 Jahre. Auch ist die Sitzplatzkapazität eines Zuges deutlich höher als bei einem Bus, somit werden weniger Fahrzeuge benötigt. [Hann, T. und Garstenauer, K., 2016]

Aus Sicht der Gewerkschaft ist der Unterschied zwischen Busfahrern und Lokführern hinsichtlich des Lohnniveaus laut den Kollektivverträgen beträchtlich. Dabei ist der Einstiegsgrundlohn für einen Lokführer und auch für einen Zugbegleiter höher bei weniger Arbeitszeit als bei Busfahrern. Bei internationalen Buslinien stellt das geringe Lohnniveau in Osteuropa ein weiteres Problem dar. Die Busfahrer fahren zwar unter anderem auch bei uns, sind aber in Osteuropa angestellt und werden somit auch nur nach deren Lohnniveau vergütet. Damit diese Busfahrer genug verdienen, nehmen sie zum Teil längere Lenkzeiten als erlaubt in Kauf und gefährden somit die Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer. Somit spielt aus Sicht der Gewerkschaft nicht nur der Unterschied der Löhne eine Rolle, sondern auch die Verkehrssicherheit, die unter den teilweise übermüdeten Busfahrern leidet. [Högelsberger, 2016]

Auch sind die Fahrgastrechte für Bahnkunden deutlich besser. Entschädigungen für Busreisende gibt es erst ab einer Fahrt von 250 km und bei mehr als zwei Stunden Verspätung der Abfahrt. Auch sind angemessene Hilfsleistungen erst bei Annullierungen oder Verspätungen ab 90 Minuten bei Fahrten von mehr als drei Stunden zu leisten. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) fordert somit eine Gleichberechtigung für alle Kunden des öffentlichen Fernreiseverkehrs, sodass sich ein fairer Wettbewerb zwischen den Anbieter entwickeln kann [VCD, 2014/2015].

Diese Unterschiede zwischen Bahn und Bus erzeugen einen enormen Konkurrenzdruck zwischen den Verkehrsmitteln. Statistiken zeigen, dass rund ein Drittel der Fernbusnutzer in Deutschland vorher den Bahnfernverkehr genutzt haben, in Österreich sogar fast die Hälfte. (Abbildung 8).

Substitution anderer Verkehrsmittel durch den Fernlinienbus (% der Reisen)¹⁾

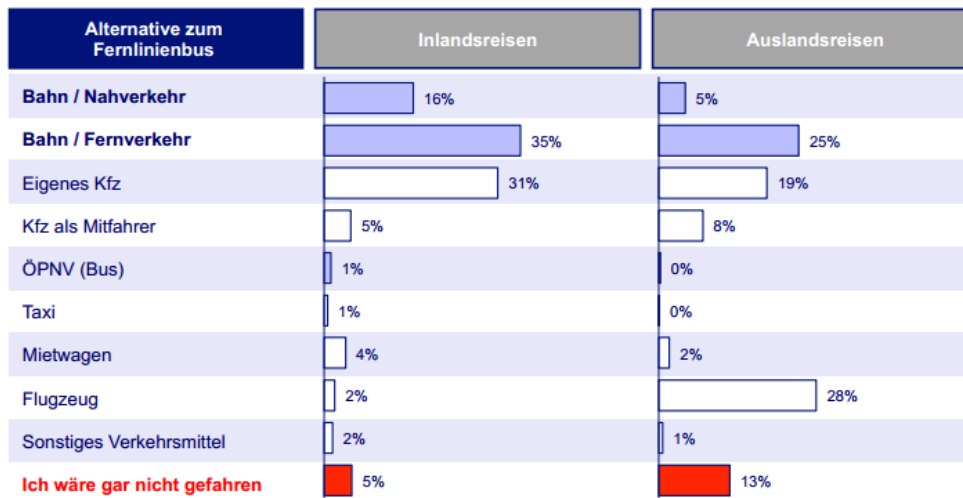


1) Stellen Sie sich vor, es hätte für Ihre Reise kein Fernlinienbus-Angebot gegeben? Welches Verkehrsmittel hätten Sie alternativ zum Fernlinienbus genutzt?

Abbildung 8: Substitution anderer Verkehrsmittel, Zielgruppe n=539 mit mindestens einer Reise mit einem Fernlinienbus innerhalb der letzten 12 Monate [Krämer, A. und Hercher, J., 2016]

Dabei ist zwischen Inlands- und Auslandsreisen zu unterscheiden, wobei im nationalen Fernbusverkehr deutlich mehr Kunden von der Bahn zum Bus umgestiegen sind (Abbildung 9).

Substitution anderer Verkehrsmittel durch den Fernlinienbus (% der Reisen)¹⁾



1) Stellen Sie sich vor, es hätte für Ihre Reise kein Fernlinienbus-Angebot gegeben? Welches Verkehrsmittel hätten Sie alternativ zum Fernlinienbus genutzt?

Abbildung 9: Substitution anderer Verkehrsmittel Inlands-/Auslandsreisen, Zielgruppe n=539 mit mindestens einer Reise mit einem Fernlinienbus innerhalb der letzten 12 Monate [Krämer, A. und Hercher, J., 2016]

Der Preisunterschied zwischen Fernbussen und Bahn ist erheblich. Die Kosten für eine Fahrt mit dem Fernbus betragen im Normalpreinsniveau rund dasselbe wie der vergünstigte Preis bei der Deutschen Bahn mit der Bahncard 50 (Tabelle 1). Jedoch werden nur die wenigsten Fahrscheine im Fernbusverkehr mit Normalpreis verkauft, da es zumeist gestaffelte Ticketpreise gibt und je eher gebucht wird, desto günstiger das Ticket ist. In Österreich gibt es keine einheitlichen Kilometerpreise, da diese stark von der Länge der Strecke abhängen. Jedoch liegen sie im Mittel leicht unter denen des Normalpreises der Deutschen Bahn.

Tabelle 1: Vergleich Ticketkosten Bus - Bahn [Marahrens, 2014]

Ticketkosten in [Cent/km]	Fernbus		Deutsche Bahn	
	Normalpreis	7-12	Normalpreis	19
Aktionspreis	3-7	BahnCard 25	15	
		BahnCard 50	10	

Bei den Emissionen gibt es ebenfalls einen erheblichen Unterschied zwischen diesen beiden Verkehrsträgern. Dies begründet sich in den verschiedenen Antriebsarten, Kraftstoffen und dem Auslastungsgrad. Das deutsche Umweltbundesamt ermittelt mithilfe des Programms TREMOD aktuelle Aussagen zu den Luftschadstoffen und Klimagasemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland. In Tabelle 2 werden Daten aus dem Jahr 2014 dargestellt. Dabei wurde beim Fernbusverkehr ein Auslastungsgrad von 60% und beim Eisenbahn-Fernverkehr von 50% angenommen. Auch werden die indirekten Emissionen einbezogen. Die Werte beziehen sich auf das Jahr 2014, wobei Treibhausgase hierbei Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Stickstoffdioxid (N₂O) beinhaltet. Die Werte des Feinstaubes beziehen sich nur auf den verbrennungsbedingten Feinstaub, zusätzlich entstehen durch z.B. Bremsabrieb weitere Emissionen, für die allerdings keine verlässlichen Daten vorliegen. Für die Bahn wurde ein in Deutschland üblicher Strom-Mix angenommen.

Die Emissionen des Reisebusses beinhalten neben den Fernlinienbussen auch Busse im Gelegenheitsverkehr, da diese nicht getrennt betrachtet werden. [Umweltbundesamt, 2016]

Tabelle 2 : Vergleich durchschnittliche Emissionen Bus – Bahnfernverkehr [Umweltbundesamt, 2016]

	Reisebus	Eisenbahn-Fernverkehr
Treibhausgase als CO ₂ -Äquivalente [g/Pkm]	32,0	41,0
Kohlenmonoxid [g/Pkm]	0,05	0,03
Flüchtige Kohlenwasserstoffe [g/Pkm]	0,02	0,00
Stickstoffoxide [g/Pkm]	0,21	0,06
Feinstaub [g/Pkm]	0,004	0,000
Verbrauch Benzinäquivalent [l/100 Pkm]	1,4	1,9

Nicht zu vernachlässigen sind ebenfalls die Unterschiede bei den Lärmemissionen. Durch den immer stärker wachsenden Fernbusmarkt steigen diese stark an. Die Bahn besitzt in dieser Hinsicht den sogenannten Schienenbonus, dabei akzeptieren Anwohner in unmittelbarer Umgebung von Bahnstrecken den höheren Lärm, da dieser nur zu bestimmten Zeiten vorkommt. Der Straßenverkehr verursacht einen durchgängigen, gleichmäßigen Lärmpegel.

3 Busbahnhöfe

Für die Planung von Busbahnhöfen sind 2012 von der FGSV (deutsche Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) „Hinweise für die Planung von Fernbusterminals“ [FGSV, (2012)] erschienen. Dieses Werk ist im Arbeitskreis „Hinweise zu Fernbuslinien-Verkehren“ des Arbeitsausschusses „Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs“ für Deutschland erstellt worden und wird in folgendem Kapitel genauer betrachtet. Dabei wird der Oberbegriff „Busbahnhof“ für die verschiedenen Typen verwendet.

Obwohl in dieser Arbeit der nationale Fernbusverkehr betrachtet wird, müssen bei der Planung eines Busbahnhofes in Österreich auch die internationalen Linien betrachtet werden. Dies begründet sich in den geringen möglichen Fernverbindungen innerhalb Österreichs aufgrund der Größe des Staates. Viele Fernbusanbieter werden als Verlängerung der nationalen Strecke grenzüberschreitende Fahrten anbieten und somit als internationaler Fernverkehr gelten. Andererseits können internationale Buslinien Teilstrecken innerhalb Österreichs anbieten. In Deutschland bestehen andere Möglichkeiten und somit können Busbahnhöfe getrennt werden in national und international.

Durch die Öffnung des Fernbusmarktes werden in den größeren Städten Busbahnhöfe erforderlich, die dem steigenden Fernbus-Angebot gerecht werden. Dabei sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen, damit die Fernbusanbieter auch diesen Standort anfahren und die Haltestellen nicht unkoordiniert in der Stadt verteilen. Um dies zu erreichen ist es von Beginn an notwendig, die Fernbusunternehmen in die Planung einzuschließen, um spätere Konflikte vorzubeugen.

Die Ziele eines Fernbusbahnhofes lassen sich in folgende Gruppen einteilen, wobei diese allgemein für Verknüpfungsanlagen im öffentlichen Personenverkehr gelten. In dieser Arbeit wird sich nur auf Fernbusbahnhöfe bezogen.

- Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Attraktivität
- Funktionalität
- Umweltverträglichkeit
- Sozialverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit

Außerdem werden im folgenden Kapitel vorhandene Busbahnhöfe in Deutschland und Österreich vorgestellt, sowie die unterschiedlichen rechtlichen Situationen betrachtet.

3.1 Allgemein

In den „Hinweisen für die Planung von Fernbusterminals“ [FGSV, (2012)] werden verschiedene Typen von Fernbusbahnhöfen abhängig von ihrem Fahrgastaufkommen und entsprechenden Busbewegungen unterschieden. Von Typ 1 mit unter 2 Abfahrten pro Stunde und ca. 100 Fahrgästen pro Tag bis Typ 4 mit über 15 Abfahrten pro Stunde und über 1500 Fahrgästen pro Tag. Die verschiedenen Typen besitzen aufgrund der unterschiedlichen Größen jeweils andere Anforderungen an die Gestaltung und Ausstattung. (Tabelle 3)

Tabelle 3: verschiedene Typen von Fernbusbahnhöfen vgl. [FGSV, (2012)]

Kriterium	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4
Stadtgröße	Unterzentrum	Mittelzentrum/ Oberzentrum	Oberzentrum/ Ballungsgebiet	Metropole/ Ballungsgebiet
Abfahrten pro Stunde	≤2	<5	<15	>15
Anzahl der Halte- positionen	1-2	2-5	5-15	>15
Fahrgast- aufkommen pro Tag	Ca. 100	Ca. 500	Ca. 1.500	>1.500
Typische Ausstattungs- elemente	Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Toiletten	Zusätzlich: beheizte Wartebereiche, Fahrscheinverkauf über Nebenbetriebe, Toiletten	Zusätzlich: Wasch- und Duschräume, Reiseauskunft und Fahrschein- verkauf, Gepäck- aufbewahrung, Nebenbetriebe, dynamische Fahrgast- informationen	Zusätzlich: attraktive Einkaufs- möglichkeiten, persönlicher Kundenservice, Geldwechsel, Übernachtungs- möglichkeiten
Typische betriebliche Merkmale	Überlagerte ÖV- Nutzung ggf. möglich	Räumliche Nähe zum Bahnhof	Leitstelle, Entsorgung- service, Warte- bereich, Abstell- plätze, räumliche Nähe zu einem ÖV-Verknüpfungs- punkt	Leitstelle mit Disponenten, Entsorgung- service, Warte- halle, Abstell- plätze, räumliche Nähe zu einem ÖV-Verknüpfungs- punkt

Da diese Einteilung den Optimalfall in den Städten entspricht und nicht immer den tatsächlichen Zustand darstellt, werden in dieser Arbeit die untersuchten Fernbusbahnhöfe nach ihrer Lage und ihren Ausstattungsmerkmalen bewertet, ohne dabei auf die Größe der Stadt und die Anzahl der Abfahrten bzw. Passagieraufkommen einzugehen. Dabei wird zwischen einer einfachen Haltestelle am Straßenrand bis zu einem unabhängigen Fernbusterminal unterschieden (Tabelle 4). Jedoch gibt es auch bei dieser Einteilung keine klaren Grenzen, so dass existierende Busbahnhöfe zwischen zwei Kategorien eingeordnet werden dürfen.

Tabelle 4: eigene Einteilung der Haltestellen in 4 Kategorien (Kategorie II-IV Busbahnhof i.e.S.)

	Kriterium	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III	Kategorie IV
Entwurfsprinzip	Lage	unabhängig	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	unabhängig
	Organisation	Am Straßenrand	Am Straßenrand	Eigener Bereich ohne Kfz-Verkehr	Eigener Bereich ohne Kfz-Verkehr
	Art der Buslinien	national/ international zusammen	national/ international zusammen	national/ international getrennt	national/ international getrennt
	Haltepositionen	Max. 2	Max. 5	Mind. 4	Mind. 6
Kfz-Verkehr	Stellplätze	○	◉	●	●
	Kiss&Ride	○	○	◉	●
	Taxi-Halteplätze	○	○	◉	●
ÖV	Anbindung	◉	●	●	●
	Betriebsdauer	○	◉	●	●
	Frequenz	◉	◉	◉	●
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Witterungsschutz, Sitzgelegenheit	Zusätzlich: Toiletten	Zusätzlich: Wasch- und Duschräume,	Zusätzlich: Übernachtungsmöglichkeiten
	Serviceangebote	keine	Fahrscheinverkauf	Reiseauskunft, Gepäckaufbewahrung, Nebenbetriebe	Einkaufsmöglichkeiten, persönlicher Kundenservice, Geldwechsel, etc.
	Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang	Elektronische Anzeigen	Elektronische Anzeigen, Durchsagen
	Busfahrer	Keine	Keine	Entsorgungsservice, Wartebereich	Entsorgungsservice, Wartebereich
	Betreiber	keine	keine	Leitstelle	Leitstelle
	Beispiel	Graz Innenstadt	Karlsruhe	Hannover	Berlin
<p>○ nicht relevant ◉ teilweise relevant ● relevant</p>					

3.2 Aufenthaltsqualität

Die Anforderungen an die Gestaltung eines Busbahnhofes hinsichtlich Serviceeinrichtungen und Fahrgastinformationen um eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste zu garantieren ähneln denen eines Bahnhofes bzw. Flughafens. Für die Fahrgäste sollte ein auf das Angebot und Größe des Busbahnhofes abgestimmten wettergeschützten, beheizten Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten, ausreichend Sanitäranlagen und elektronische Fahrgastinformationen, an denen ersichtlich ist wann und von welchem Bussteig ein Bus abfährt bzw. ankommt, geben. Auch Verspätungen der Fernbusse sollten ersichtlich sein. Zusätzlich sind Durchsagen, wie an großen Bahnhöfen, für die Fahrgäste von Vorteil. Um den Busbahnhof noch benutzerfreundlicher zu machen, können Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung, Bankomaten, eine Notrufsäule und Flächen für Internet-Terminals je nach Größe des Busbahnhofes eingerichtet werden. Je nach Größe und Betriebszeiten des Busbahnhofes können für den Wartebereich Schließzeiten und Sicherheitsaufsichten vorgesehen werden, um sicherzustellen, dass dieser nur von Fahrgästen und Begleitpersonen benützt wird.

Um den ankommenden Fahrgast einen Überblick zu verschaffen, sollten Fahrgastinformationen über den öffentlichen Nahverkehr und Übersichtspläne über die Region bzw. die Stadt vorhanden sein. Für den touristischen Fernverkehr ist es außerdem noch von Vorteil, wenn entsprechende Informationen und Hinweise der jeweiligen Stadt bzw. Region vorliegen.

Außerdem ist es sinnvoll kleine Geschäfte, wie Imbisse, Kioske oder Reisebedarf, in den Busbahnhof zu integrieren um den Fahrgästen eine Möglichkeit zu geben, ihre Wartezeit zu überbrücken. Dabei darf der zugehörige Anliefer-/Wirtschaftsverkehr den regulären Fernbusbetrieb nicht beeinträchtigen. Die Barrierefreiheit inklusive eines Blindenleitsystems sollte eine Selbstverständlichkeit bei den Busbahnhöfen sein.

Anders als bei Bahnhöfen müssen an Busbahnhöfen (zumindest an Endhaltestellen) auch Einrichtungen für die Busunternehmen gegeben sein. Die Busfahrer brauchen extra Sanitäranlagen mit Duschen nach einer langen Fahrt und ein Ruheraum ist ebenso von Vorteil. Außerdem müssen Entsorgungsanlagen für das Bus-WC gegeben sein, sowie eine Wasserversorgung und eine Tankmöglichkeit. Für Ruhepausen des Busfahrers müssen Abstellplätze ohne Fahrgastkontakt gegeben sein.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Ticketverkauf zu. Im Fernbusverkehr ist eine ähnliche Vertriebsstruktur wie im Flugverkehr zu finden, dabei verkauft jeder Fernbusanbieter seine eigenen Tickets, es gibt somit keine zentrale Stelle, an der man für alle Strecken Tickets kaufen kann. Vom Betreiber des Busbahnhofes kann allerdings ein Reisebüro eingerichtet werden, in dem die Kunden Tickets für alle Fernbusanbieter erstehen können. Da die Kunden im Fernbusverkehr preissensibel sind, werden die Tickets in den meisten Fällen im Vorverkauf erstanden und somit ist ein Ticketschalter direkt am Busbahnhof meist überflüssig. Für den öffentlichen Nahverkehr ist allerdings ein Fahrscheinautomat oder ein Ticketschalter mit Informationen zum Tarifsystem von Vorteil.

Für den Betreiber des Fernbusbahnhofes ist in Abhängigkeit der Größe eine Leitstelle inklusive Anlagen zur Videoüberwachung, Lagerflächen für beispielsweise Reinigungsgeräte, Räumlichkeiten für die Haustechnik, Klima- und Heizungsanlagen, klimatisierte Räumlichkeiten für die EDV-Anlagen und Beschallung erforderlich. Außerdem sind bei größeren Anlagen Räume für Einsätze der Polizei, des Zolls oder der Verkehrsgewerbeaufsicht vorzusehen.

Für eventuell ansässige Dienstleister müssen entsprechende Räumlichkeiten vorgesehen werden. Als zusätzliche Einnahmequelle für den Betreiber können Werbemöglichkeiten, in Form von Werbeflächen oder Events, geschaffen werden.

Die gesamte Gestaltung und die Ausstattungsmerkmale sind abhängig von der Größe des Fernbusbahnhofs und seiner entsprechenden Funktion. Nicht jeder Fernbusbahnhof in jeder Stadt muss diese Ausstattung besitzen, jedoch sollte ein Mindestmaß an Aufenthaltsqualität jedenfalls gewährleistet werden. Dazu gehören unter anderem ein Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Toiletten und Barrierefreiheit des gesamten Haltestellenbereichs.

3.3 Städtebauliche Attraktivität

Um die Lage eines Fernbusbahnhofs im Straßennetz und im Siedlungsgefüge festzulegen, ist die zu errichtende Anlage zu dimensionieren. Dafür sind Daten bezüglich der erwarteten Anzahl der Fahrgäste und der erwarteten abfahrenden und ankommenden Busse erforderlich. Die Dimensionierung wird in Kapitel 4 für die Städte Graz und Wien durchgeführt.

Ein Fernbusbahnhof sollte eine gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz haben. Je kürzer die Strecke durch das untergeordnete Straßennetz verläuft, desto geringer kann die Reisezeit und somit die Kosten für die Busunternehmen gehalten werden.

Viele Kunden eines Fernbusbahnhofs kommen entweder mit dem öffentlichen Nahverkehr oder sie werden von Familie oder Freunden mit dem Pkw gebracht. Dies bedeutet, dass vor allem Kurzzeitparkplätze und Kiss&Ride Plätze vorzusehen sind (Tabelle 5). Nach den „Hinweisen für die Planung eines Fernbusterminals“ [FGSV, (2012)] sind ebenfalls genügend Langzeitparkplätze vorzusehen (Tabelle 5).

Tabelle 5: Zusammenfassung Verknüpfung

	Pkw-Stellplätze	Kiss&Ride-Stellplätze
Pro 15 Bushalteplätze	50	5

Mit dem Rad reisen wenige an, somit genügen kleine Radabstellanlagen, die allerdings wettergeschützt ausgebildet sein sollten. Die Fußwegverbindung zwischen den Parkplätzen und dem eigentlichen Busbahnhof sollten möglichst kurz und höhengleich sein um auch mit schwerem Gepäck diese gut überwinden zu können. Des Weiteren ist auf die Barrierefreiheit zu achten. Die Verknüpfung zum öffentlich Nahverkehr stellt einen wichtigen Faktor eines guten Busbahnhofs dar. Dabei ist es wichtig, eine gute Anbindung vor allem in das Stadtzentrum zu gewährleisten. Dabei sind nicht nur auf kurze Wege, sondern auch auf die zeitliche Abstimmung mit den abfahrenden und ankommenden Fernbussen zu achten. Auch hier sollten die Verbindungen möglichst ebenerdig und barrierefrei sein oder mit entsprechenden Einrichtungen ausgestattet sein um diese auch mit schweren Gepäck und Rollkoffern überwinden zu können. Des Weiteren sind Taxiplätze vorzusehen, an denen störungsfrei in Busnähe ein- und ausgeladen werden kann. Diese Stellplätze sollten jedoch nach Möglichkeit außerhalb der Verkehrsflächen der Fernbusse platziert sein, um eine Gefährdung der Fahrgäste zu vermeiden. Die Taxistände können in Verbindung mit den Kiss&Ride-Plätzen angeordnet werden. Besonders in Großstädten sollte darauf geachtet werden, dass die Zufahrtsstraßen der Busse ganzjährig befahren werden können.

Der Platzbedarf eines Busbahnhofs leitet sich aus der Dimensionierung und den zu berücksichtigen Flächen, wie in Kapitel 3.2 beschrieben, ab. Dabei sollte für eine mögliche Erweiterung des Busbahnhofs ausreichend Reserve zur Verfügung stehen.

Des Weiteren sind auf die städtebaulichen Belange der Gemeinde einzugehen, dazu gehören unter anderem der Immissionsschutz, die Trennwirkung und die gestalterische Integration in das Umfeld. Durch die hohe Lärm- und Abgasbelastung in Stoßzeiten sind sensible Gebiete zu vermeiden.

Diese Anforderungen lassen sich oft in Bahnhofsnähe oder in aufgelassenen Bahngeländen finden. Eine andere Möglichkeit im dichten Siedlungsgefüge wäre eine Anlage in mehreren Ebenen, wobei in den oberen Ebenen Einkaufsmöglichkeiten untergebracht werden können und der Busbahnhof somit eine Überdachung erfährt. Auch sind Standorte in Gewerbegebieten, in der Nähe von Flughäfen oder an Einkaufszentren nahe den Hauptverkehrsstraßen denkbar. Jedoch sollten bei Busbahnhöfen, an denen mit einem hohen Anteil an touristischen Verkehr, also vor allem Busbahnhöfe an denen internationale Linien halten, gerechnet wird, eine Lage in Innenstadtnähe bzw. touristischen Orten angestrebt werden.

Als Haltestellen kommen ebenfalls Autobahnraststätten und Parkplätze von Bundesstraßen in Betracht, da laut Bundesstraßengesetz (BStG) „die Errichtung von Haltestellen von Kraftfahrlinien mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zulässig [sind], sofern keine Nachteile gemäß §§ 7 und 7a zu erwarten sind.“ [BStG, 1971]

3.4 Funktionalität

Ein Fernbus ist bis zu 14m lang, rund 2,50m breit und hat bei einstöckigen Bussen bis zu 60 Sitzplätze und bei Stockbussen bis zu 84 Sitzplätze. [Dr. Richard, 2016] Dies erfordert einen hohen Platzbedarf und eine optimale Ausnutzung des vorhandenen Platzes. Des Weiteren ist bei der Anordnung der Bussteige darauf zu achten, dass an beiden Seiten eines Busses Gepäck verladen werden kann und der Schwenkbereich der Gepäckklappen bis zu 1,30m betragen kann. Dies führt dazu, dass ein Bussteig eine nutzbare Mindestbreite von 2,50m haben sollte, die frei von Einbauten sein sollte. Bei großen Wartebereichen, hoher Frequentierung, hohem Gepäckaufkommen oder Fußgängerlängsverkehr sind entsprechend breitere Bussteige vorzusehen. In Abbildung 10 sind die häufigsten Typen der Anordnung dargestellt, diese können miteinander kombiniert werden. Es ist auf Mindestabstände und -breiten zu achten.

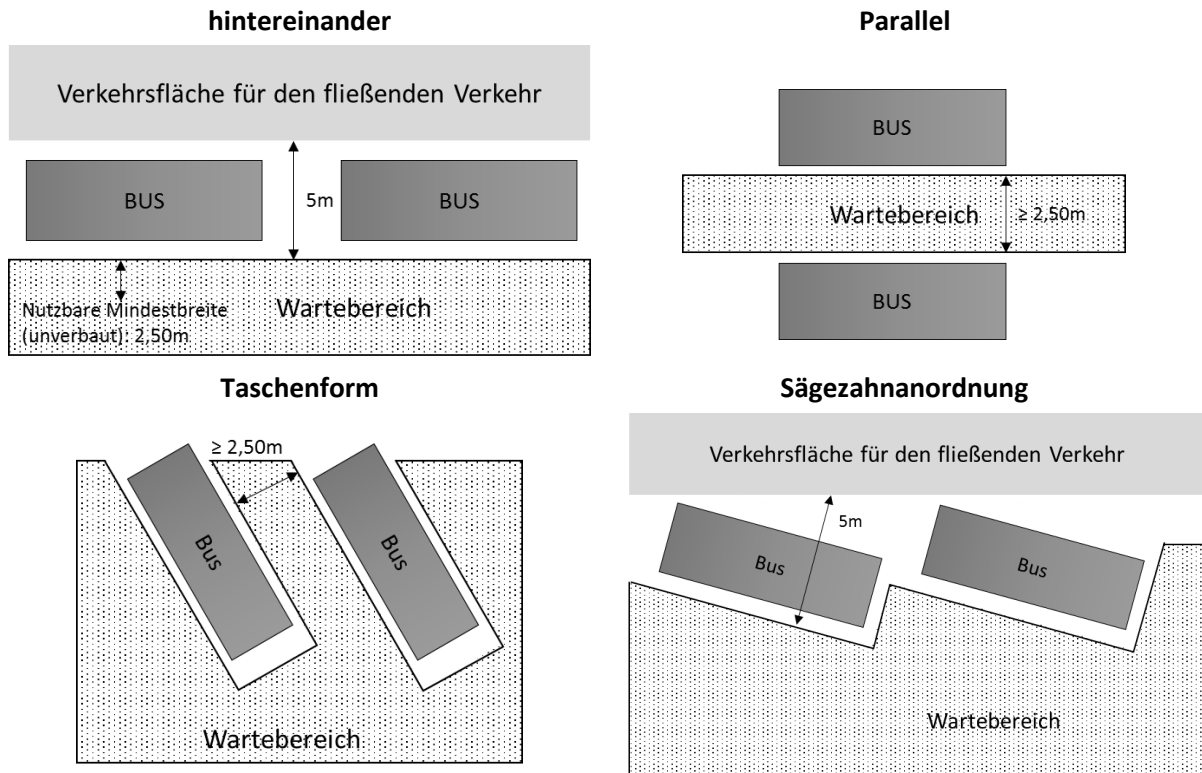


Abbildung 10: ausgewählte Typen der Anordnung von Bussteigen (eigene Skizzen nach [FGSV, (2012)])

Die Anordnung hintereinander erfordert eine zumindest optische Trennung zur Verkehrsfläche für den fließenden Verkehr um die Gepäckeinladung auf der einsteigsabgewandten Seite sicher abwickeln zu können.

Bei einer Parallelaufstellung der Busse ist ein Mindestabstand von 2,50 m zwischen den Bussteigen, aufgrund der beidseitigen Gepäckverladung, einzuhalten. Diese Aufstellung kann schräg angeordnet werden.

Die Vorteile der Taschenform liegt in der Möglichkeit eines durchgängigen Witterungsschutzes. Außerdem können die Service- und Betriebseinrichtungen in zentraler Lage errichtet werden. Dadurch kann der Wartebereich mit den Fahrgastinformationen an zentraler Stelle positioniert werden und es entsteht ein übersichtlicher Busbahnhof. Des Weiteren müssen weder die Fahrgäste noch der Busfahrer die Verkehrsfläche bei der Gepäckverladung betreten. Als Nachteil können die Rückwärtsfahrten angesehen werden, die durch die Taschenform erforderlich werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist und eventuell Einweiser erforderlich sind.

Wenn auf die Rückwärtsfahrten verzichtet werden möchte, ist ein begleiteter Zugang vom Wartebereich zu den Bussen sinnvoll. Somit können die Busse vorwärts aus ihrem Halteplatz fahren und die Fahrgäste begehen die Verkehrsfläche nur in Begleitung, wenn der Bus zum Einsteigen bereit ist. Dies erfordert ein gutes Zeitmanagement und einen zentralen Wartebereich mit Fahrgastinformationen.

Mit einer Sägezahnordnung kann die Längenentwicklung der Haltestelle minimiert und ein unabhängiges Anfahren der Bussteige ermöglicht werden. Dabei muss darauf geachtet werden, dass genügend Platz auf der einsteigsabgewandten Seite zur Gepäckverladung zur Verfügung steht. Dieser Bereich sollte von der Verkehrsfläche des fließenden Busverkehrs zumindest optisch abgetrennt werden.

3.5 Betreiber

Der Betreiber eines Busbahnhofes ist für einen reibungslosen Betriebsablauf, das Informationsmanagement bei Verspätungen sowie für die Reinigung, Winterdienst und Instandhaltung verantwortlich. Außerdem ist ein Sicherheitskonzept auszuarbeiten, welches mit der Polizei und der Feuerwehr abgestimmt ist.

Der Betreiber ist ebenso für die Kundenzufriedenheit am Busbahnhof verantwortlich, dies bedeutet organisatorische, kaufmännische und vermietungstechnische Aufgaben. Um diese Aufgaben des Betreibers zu koordinieren, ist es oft sinnvoll eine Betreibergesellschaft zu gründen, diese sollte neutral gegenüber allen Busunternehmen und Mietern sein.

Der Betreiber stellt somit die Schnittstelle zwischen allen Betroffenen an einem Busbahnhof dar.

Für die Finanzierung eines Busbahnhofes gibt es mehrere Modelle, die jedoch meist zumindest zum Teil von der Gemeinde unterstützt werden. Dabei sind zu Beginn die Zuständigkeiten bezüglich des Besitzes des Grundstücks und der Errichtung des Busbahnhofes zu klären. Dies kann von einer eigenständigen Privatfinanzierung bis zu einer vollständigen kommunalen Organisation geregelt werden und ist in jedem Fall zu klären.

Im laufenden Betrieb ist in jedem Fall sicherzustellen, dass die wichtigsten laufenden Betriebskosten (Reinvestition, Instandhaltung, Betrieb, Finanzierung) gedeckt werden und ein reibungsloser Betriebslauf somit gewährleistet ist. Dies kann unter anderem über Einnahmen aus Verpachtung/Vermietung von Geschäftsräumen, Stationspreise für die Fernbusse, Werbeeinnahmen und laufenden Zuschüssen (privat und öffentlich) geschehen. Bei den Stationspreisen kann zwischen Randzeiten und Hauptverkehrszeiten unterschieden werden, um den Busbahnhof gleichmäßig auszulasten. Dabei sind die Stationspreise zu den Hauptverkehrszeiten höher als an den Randzeiten.

Um einen Fernbusbahnhof attraktiv zu halten ist die Lage von großer Bedeutung, da bei einem guten Einkaufs-/Dienstleistungsangebot auch Kunden abseits der Fernbusmarktes generiert werden können, und darüber die Refinanzierung sichergestellt werden kann. Des Weiteren basiert die Akzeptanz der Busunternehmer auf angemessene Stationspreise und eine gute Lage innerhalb des Verkehrsnetzes.

3.6 Österreich

In Österreich ist der Fernbusmarkt zwar noch reguliert, trotzdem steigt die Anzahl der Fernbuslinien nicht zuletzt auf Grund des wachsenden Marktes in Deutschland. Um dieses Wachstum zu unterstützen und den Fernbuskunden moderne und komfortable Busbahnhöfe zu bieten, ist es erforderlich die derzeit bestehenden Haltestellen der Fernbusse zu untersuchen und eventuell neue Standorte für mögliche Busbahnhöfe zu finden. Im folgenden Kapitel werden die rechtlichen Rahmenbedingungen und die bestehenden Haltestellen und Busbahnhöfe in Graz, Salzburg und Wien dargestellt und untersucht.

3.6.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Organisation und Festlegung der Haltestellen in Österreich ist im Kraftfahrlineiengesetz, welches sowohl für den Fernverkehr als auch den Nahverkehr gilt, geregelt. Darin heißt es „Die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen wird über Antrag des Berechtigten [...] bescheidmäßig genehmigt.“ [KfIG, 2013] Dabei wird unter anderem die Gemeinde angehört, in der die beantragte Haltestelle liegen soll. Dies bedeutet, dass die Gemeinde ein gewisses Mitspracherecht bezüglich der Lage der Haltestellen hat und die Busunternehmen nicht ohne weiteres eine neue Haltestelle setzen

dürfen. Um den Großteil der Fernbusse an einem zentralen Ort zu bündeln, ist es somit erforderlich, gewisse Anreize zu schaffen, so dass sowohl die Busunternehmen, die Fernbuskunden als auch die Gemeinden zufrieden gestellt werden können. Andererseits besitzen bestimmte Busunternehmen alte Haltestellenkonzessionen, die sie nutzen können. Diese sind unantastbar und bei Bedarf nur im Gespräch mit allen Beteiligten zu verlegen. Diese Konzessionen können mit anderen Konzessionen gekoppelt werden. Eine Konzession wird seit dem neuen Kraftfahrlineiengesetz für höchstens acht Jahre erteilt. [KfllG, 2013]

3.6.2 Graz

In Graz gibt es derzeit drei Standorte, an denen die nationalen Fernbusse halten. Zwei dieser Orte werden in folgendem Kapitel vorgestellt. Die dritte Haltestelle wird in dieser Arbeit nicht vorgestellt, da dies eine Haltestelle des Personennahverkehrs ist, die der Fernbus nutzt. Vorgestellt wird der Hauptbahnhof, als Busbahnhof und die einfache Haltestelle in der Innenstadt.

Hauptbahnhof

In Graz hält derzeit der Großteil der nationalen und internationalen Fernbusse am Busbahnhof am Hauptbahnhof. Dort gibt es zwar aufgrund der günstigen Lage eine gute öffentliche Anbindung in die Innenstadt, jedoch herrschen beengte Platzverhältnisse. Des Weiteren sind abgesehen von denen im Hauptbahnhof keine Serviceeinrichtungen vorhanden. Fahrgastinformationen gibt es nur an den einzelnen Haltestellen in Form von analogen Fahrplänen.

Der Busbahnhof am Hauptbahnhof besteht aus ca. 6 Halteplätzen für Busse und zwei überdachten Wartehäusern. Er liegt auf dem Gelände der ÖBB. (Abbildung 11)



Abbildung 11 : Graz Busbahnhof (Foto: Koß)

Innenstadt

Die derzeitige Haltestelle in der Innenstadt liegt in der Girardigasse in der Nähe des Jakominiplatzes. Dort gibt es eine einfache Haltestelle am Straßenrand ohne Wetterschutz für die wartenden Kunden. Außerdem sind weder Serviceeinrichtungen noch elektronische Fahrgastinformationen vorhanden. Da an diesem Platz derzeit jedoch nur eine Buslinie fährt, ist die Ausstattung der Haltestelle angemessen, jedoch wäre ein Witterungsschutz von Vorteil. Durch die Fahrt durch die Innenstadt steigt das Risiko von Verspätungen aufgrund von Verkehrsbehinderungen besonders in den Spitzenstunden. Auch erhöht sich die Lärmbelastung für Anwohner in unmittelbarer Umgebung. (Abbildung 12)



Abbildung 12 : Graz Fernbus-Haltestelle Innenstadt (Foto: Koß)

3.6.3 Salzburg

In Salzburg halten die Fernbusse an einer einfachen Haltestelle an der Ostseite des Hauptbahnhofes in der Lastenstraße. Dort gibt es weder einen Wetterschutz, Serviceeinrichtungen oder aktuelle Fahrgastinformationen. Durch die Nähe zum Hauptbahnhof, der bis 2014 umgebaut wurde, bestehen jedoch ausreichend Einrichtungen wie Sanitäranlagen und Kiosk in unmittelbarer Umgebung. (Abbildung 13)



Abbildung 13 : Salzburg Fernbus-Haltestelle (Foto: Dienstl)

3.6.4 Wien

In Wien sind derzeit mehrere Standorte vorhanden, an denen die nationalen und internationalen Fernbusse halten. Dies begründet sich in den unzureichenden Platz- bzw. Infrastrukturverhältnissen eines jeden Standortes. Im Folgenden werden die drei größten und derzeit wichtigsten Stationen vorgestellt.

VIB Erdberg

Der VIB (Vienna International Busterminal) befindet sich im Südosten der Stadt im Bezirk Erdberg und wird von Blaguss Reisen GmbH betrieben. Es halten dort hauptsächlich internationale Linien, aber auch

einige nationale Buslinien (WESTbus). Den Fernbuskunden stehen dort verschiedene Serviceeinrichtungen, wie ein Warteraum, Schließfächer, Toiletten und Imbiss zur Verfügung. Des Weiteren gibt es Anzeigetafeln, an denen die Abfahrtsstellen der Busse angegeben sind. Insgesamt gibt es 24 Halteplätze für Busse. [Blaguss Reisen GmbH, 2016b] Dieser Busterminal ist allerdings für Wien in optischer Hinsicht kein Aushängeschild und für ankommende Gäste kein schöner erster Eindruck der Stadt Wien. (Abbildung 14)



Abbildung 14 : VIB Erdberg (Foto: Unger)

Hauptbahnhof

Am neuen Hauptbahnhof in Wien wurde ein witterungsgeschützter Busbahnhof errichtet, an dem jedoch nur Regionalbusse halten. Da eventuell die Möglichkeit besteht, an diesem neuen Busbahnhof auch Fernbusse abzuwickeln, wird dieser Busbahnhof in die Betrachtung mit einbezogen. Es gibt einen direkten Zugang zu den Zügen und dem öffentlichen Nahverkehr. Außerdem sind eine digitale Anzeige der erwarteten Buslinien und Sitzmöglichkeiten vorhanden. (Abbildung 15)

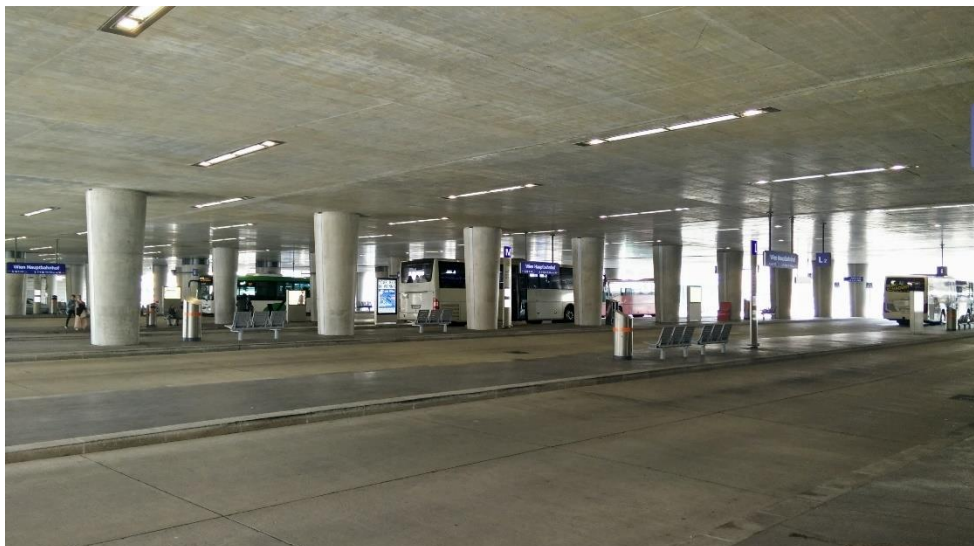


Abbildung 15 : Busterminal Wien Hauptbahnhof - Regionalbusse (Foto: Holy)

Für Fernbuslinien stehen westlich des Südtiroler Platzes ein Busbahnhof mit 21 Haltestellen und 24 Abstellplätze zur Verfügung, jedoch ist dieser hauptsächlich für internationale Linien gedacht. Dort gibt es an jeder Halteposition überdachte Wartebereiche mit Sitzgelegenheiten, jedoch keine weiteren

Ausstattungsmerkmale. Für die Bus-Parkplätze werden Gebühren erhoben. Er wird von der ÖBB Postbus GmbH betrieben. [ÖBB Postbus GmbH, 2016]

Nationale Fernbuslinien haben keine Möglichkeit am Hauptbahnhof zu halten. (Abbildung 16)



Abbildung 16 : Fernbusterminal – Südtiroler Platz [ÖBB Postbus GmbH, 2016]

Stadion Center

Das Busterminal am Stadioncenter ist Wiens modernster Fernbusbahnhof. Er wird von der Austrotouring Verkehrsbetriebe GmbH betrieben und liegt im Bezirk Leopoldstadt. Durch die Nähe zum Einkaufscenter Stadion Center befinden sich in unmittelbarer Nähe zahlreiche Geschäfte und Serviceeinrichtungen, die die Wartezeit bequem überbrücken lassen [Austrotouring Verkehrsbetriebe GmbH, 2016]. Er verfügt über 8 Bussteige, insgesamt 30 Parkplätze für Busse und einen Ticketschalter. Eine WC-Anlage befindet sich an der naheliegenden U-Bahn-Station. [1020 Wien, 2016]

Auch dieser Busbahnhof ist für den internationalen Busverkehr gedacht. (Abbildung 17)



Abbildung 17 : Busterminal Stadion Center [1020 Wien, 2016]

3.6.5 Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe Österreich

In Tabelle 6 und Tabelle 7 werden die zuvor vorgestellten Busbahnhöfe miteinander verglichen und ihre Besonderheiten dargestellt.

Tabelle 6 : Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Österreich, Stand 2016

	Standort	Graz Hauptbahnhof	Graz Girardigasse	Salzburg Hauptbahnhof
Entwurfsprinzip	Kategorie	III	I	II
	Lage	Hauptbahnhof	Innenstadt	Hauptbahnhof, Lastenstraße
	Organisation	2 Bussteige, hintereinander	Am Straßenrand	Am Straßenrand
	Art der Buslinien	international und national	national	international und national
	Haltepositionen	Ca. 6	1	2-3
Kfz-Verkehr	Stellplätze	bewirtschaftet	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
	Kiss&Ride	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
	Taxi-Halteplätze	Am Hauptbahnhof	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
ÖV	Anbindung	Am Hauptbahnhof	In unmittelbarer Umgebung	Am Hauptbahnhof
	Betriebsdauer	Ca. 5.00 – 0.00 Uhr Wochenende: Nachtlinie	Ca. 5.00 – 0.00 Uhr Wochenende: Nachtlinie	Ca. 5.30 – 23.00 Uhr
	Frequenz	Ca. 10 Min.-Takt Nachtlinie: 1x/Stunde	Ca. 10 Min.-Takt Nachtlinie: 1x/Stunde	10 - 20 Min-Takt
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Wartehäuser mit Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen am Hauptbahnhof	keine	Sanitäranlagen am Hauptbahnhof
	Serviceangebote	Touristeninformation am Hauptbahnhof	-	Touristeninformation am Hauptbahnhof
	Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang
	Busfahrer	-	-	-
	Betreiber	-	-	-

Tabelle 7 : Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Österreich, Stand 2016

	Standort	Wien Erdberg	Wien Hauptbahnhof	Wien Stadion Center
Entwurfsprinzip	Kategorie	IV	III	IV
	Lage	Knoten Prater	Hauptbahnhof, Südtiroler Platz	Zentral, westlich der Donau
	Organisation	Bustaschen und hintereinander	Schräganordnung	Hintereinander
	Art der Buslinien	Hauptsächlich international	International und regional	international
	Halte- positionen	20 im Innenbereich 4 auf der Erdbergstr.	21 Halteplätze 24 Parkplätze (gebührenpflichtig)	8 Bussteige 30 Parkplätze
Kfz- Verkehr	Stellplätze	P&R Anlage	In unmittelbarer Umgebung	bewirtschaftet
	Kiss&Ride	Nicht vorhanden	Am Hauptbahnhof (Vorplatz Süd)	Nicht vorhanden
	Taxi- Halteplätze	Nicht vorhanden	Am Hauptbahnhof	Nicht vorhanden
ÖV	Anbindung	U3 in die Innenstadt, Flughafenshuttle	U1, mehrere S-Bahnen, Straßenbahnen und Busse am Hauptbahnhof	U2 in die Innenstadt, 2 Buslinien, 1 Buslinie zum Flughafen
	Betriebs- dauer	Ca. 5.00 -1.00 Uhr Wochenende: 24h	Ca. 5.00 – 1.00 Uhr Wochenende: 24h	Ca. 5.00 – 1.00 Uhr Wochenende: 24h
	Frequenz	3 - 10 Min.-Takt	3 – 10 Min.-Takt	3 – 10 Min.-Takt
Aufenthaltsqualität	Ausstat- tung	Warteraum, überdacht mit Sitzgelegenheiten, Sanitäranlage	Überdachte Wartemöglichkeit mit Sitzgelegenheiten, Sanitäranlage am Haupt- bahnhof	Überdachte Wartemöglichkeiten mit Sitzgelegenheiten, Sanitäranlage in un- mittelbarer Umgebung
	Service- angebote	Schließfächer, Imbiss, Bankomat, Free WiFi, Ticketverkauf	Am Hauptbahnhof	In unmittelbarer Umgebung
	Fahrgast- informa- tionen	3 Anzeigetafeln mit Abfahrtsstellen	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang
	Busfahrer	Waschanlage	-	-
	Betreiber	Blaguss Reisen GmbH	ÖBB Postbus GmbH	Austrotouring Verkehrsbetriebe GmbH

3.7 Deutschland

Viele Städte in Deutschland sind mit dem immer stärker werdenden Fernbusverkehr überfordert. Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes kommen mehr Fernbusse in die Städte, die jedoch keine geeigneten Haltestellen besitzen. Einige wenige Städte haben schon vorher diese Entwicklung bedacht und große und moderne Busbahnhöfe gebaut bzw. vorhandene Busbahnhöfe entsprechend erweitert und modernisiert. Eine generelle Zuständigkeit für Haltestellen des Fernverkehrs gibt es nicht. Somit entstehen immer wieder Konflikte zwischen den Städten und den Fernbusunternehmen, da sich keiner verantwortlich fühlt. Die Städte haben kein Geld für den Bau eines Busbahnhofes und die Fernbusunternehmen möchten ihren Kunden moderne Haltestellen bieten. In einigen Städten wurden die Fernbusse bereits aus der Innenstadt vertrieben und die Busbahnhöfe an den Stadtrand in die Nähe des Flughafens verlegt. Dies ist für die Fahrgäste nicht optimal, da dadurch ein weiter Weg in die Innenstadt in Kauf genommen werden muss. Diese Entwicklung hat dazu geführt, dass der Marktführer Flixbus beispielsweise die Haltestelle Köln nicht mehr anfährt, sondern nur mehr die Haltestelle in Leverkusen bedient. In Nürnberg gibt es einen Rechtsstreit wegen zu hohen Stationsgebühren des Busbahnhofes [Scherff, D., 2016].

Ein beliebtes Modell für den Betrieb eines Busbahnhofes sind private Unternehmen, die eine Fläche von der Stadt pachten um dort einen Busbahnhof zu betreiben (ZOB München). Auch die deutsche Bahn betreibt auf ihrem Gelände immer mehr Haltestellen für Fernbusse und verlangt eine Gebühr für jeden Bus, der ihre Haltestelle anfährt. Ein weiteres Modell liegt in Berlin vor, dort sind der Betreiber die Berliner Verkehrsbetriebe, die ebenfalls den kompletten Personennahverkehr in Berlin betreiben. Im Folgenden werden die rechtlichen Rahmenbedingungen für Fernbusbahnhöfe in Deutschland und einige Beispiele vorgestellt. Dabei wurden die Informationen der Fernbusbahnhöfe in Hamburg, Frankfurt a.M., Berlin, Hannover, Dortmund und Magdeburg mittels Internetrecherche gesammelt und in den Städten Karlsruhe, Braunschweig, Duisburg, Dresden und Leipzig mit Hilfe von Studenten der jeweiligen Universität, Freunden, Bekannten und Familienmitgliedern erfasst.

3.7.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Haltestellen einer Fernbuslinie sind bei Beantragung einer Genehmigung für eine Linie nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in einer Übersichtskarte darzustellen. Wenn die Linie genehmigt wird, sind somit auch die dargestellten Haltestellen genehmigt und müssen angefahren werden. Allerdings sind die Betreiber der Fernbuslinien nicht verpflichtet ihre Haltestelle an einen vorhandenen Busbahnhof zu legen. Die Genehmigung wird für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb erteilt. Das bedeutet, dass auch die Haltestellen in einer Stadt genehmigt werden, und die Fernbusbetreiber sich an diese Genehmigung zu halten haben. [PBefG, (2012)]

3.7.2 Hamburg

In Hamburg wurde von 2001-2003 der seit 1950/51 bestehende Busbahnhof umgebaut. Nach einem Architektenwettbewerb wurde das Großprojekt ZOB Hamburg umgesetzt und im Mai 2003 konnte dieser eröffnet werden. Markenzeichen ist das 11m hohe und rund 300m² große Glasdach, aufgrund dessen der ZOB Hamburg schon Preise gewonnen hat (Abbildung 18). Betreiber des Busbahnhofes seit Erbauung im Jahr 1950/51 ist die ZOB Hamburg GmbH, die aus mehreren Gesellschaftern besteht. [ZOB Hamburg, 2016a]

Am ZOB Hamburg werden neben den Fernbussen auch Reisebusse und der öffentliche Nahverkehr abgewickelt, dafür stehen allerdings eigene Haltebereiche zur Verfügung. Für die Reise- bzw.

Fernbusse stehen 14 Halteplätze in Taschenform zur Verfügung. Somit gibt es zwei getrennte Bereiche, die lediglich eine gemeinsame Ein- und Ausfahrt haben.

Der Busbahnhof in Hamburg liegt im Umfeld des Hauptbahnhofes und auch die wichtigen Verkehrsachsen sind innerhalb von 10 min. zu erreichen. [FGSV, (2012)]



Abbildung 18: ZOB Hamburg [ZOB Hamburg, 2016b]

3.7.3 Frankfurt a.M.

Derzeit besteht der Busbahnhof in Frankfurt am Main aus einfachen Haltestellen am Straßenrand, die weder Sitzmöglichkeiten noch Toiletten besitzen. Es herrscht Chaos, die Fernbuskunden wissen nicht wo ihr Bus hält, und die Busfahrer sind ebenfalls überfordert. [Benedix, N., 2016] (Abbildung 19)



Abbildung 19: derzeitige Fernbushaltestelle Frankfurt a.M. (Foto: Ralf Oeser aus [Benedix, N., 2016])

Es wird derzeit schon an einem neuen Fernbusbahnhof geplant und gebaut. Im Sommer 2016 sollen die ersten vier Halteplätze fertig gestellt werden. Der gesamte Busbahnhof mit insgesamt 14 Bushalteplätzen soll 2018 eröffnet werden und wird sich auf der Südseite des Hauptbahnhofes befinden. Betrieben wird der neue Busbahnhof von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft ABG. [dpa, 2016] (Abbildung 20)



Abbildung 20: geplanter ZOB Frankfurt a.M. [CA Immo, 2016]

3.7.4 Berlin

Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Berlin liegt am Rand der Berliner Innenstadt in unmittelbarer Nähe zum Autobahndreieck Funkturm. Dadurch besteht eine sehr gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz und lange Fahrten durch das Stadtgebiet entfallen. Der ZOB Berlin wurde 1966 in Betrieb genommen und seit 1999 von der Internationalen Omnibusbahnhof Betreibergesellschaft mbH (IOB mbH) betrieben [IOB mbH., 2016]. Insgesamt stehen 27 witterungsgeschützte Halteplätze für nationale und internationale Fernbusse zur Verfügung, die alle mit einer eigenen elektronischen Fahrgastinformation ausgestattet sind. Außerdem gibt es eine große Wartehalle mit ausreichend Sitzmöglichkeiten. Auf dem gesamten Areal des ZOB Berlin gibt es zahlreiche Serviceeinrichtungen mit denen die Aufenthaltsqualität für die Fernbuskunden und der Busfahrer sehr hoch ist. (Abbildung 21)



Abbildung 21 : ZOB Berlin aktuell (Foto: Koß)

Um dem großen Wachstum der Fernbusbranche gerecht zu werden, wird der ZOB Berlin bis 2019 umgebaut. Dabei werden die Halteplätze schräg angeordnet, sodass insgesamt 33 Stellplätze Platz finden. Außerdem wird die Wartehalle umgebaut und die Zu- und Ausfahrt saniert. [RBB online, 2016] (Abbildung 22)



Abbildung 22 : ZOB Berlin 2019 nach dem Umbau [Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016]

3.7.5 Hannover

Der ZOB Hannover wurde im September 2014 eröffnet und liegt nur wenige Meter vom Hauptbahnhof entfernt. Er wird von der Deutschen Touring GmbH (deutscher Partner von Eurolines) betrieben. Er besitzt 11 überdachte Bushaltestellen, wovon 7 in Taschenform angeordnet sind und gehört zu den komfortabelsten und modernsten Busbahnhöfen in Deutschland. Er besitzt eine Wartehalle mit Sitzmöglichkeiten, Serviceeinrichtungen und ein Fahrgastinformationssystem. Das gesamte Gelände ist behindertengerecht gestaltet. [ZOB Hannover, 2016] (Abbildung 23)



Abbildung 23: ZOB Hannover [ZOB Hannover, 2016]

3.7.6 Dortmund

In Dortmund wurde 2012 der ZOB an den Nordausgang des Hauptbahnhofes verlegt, da auf dem alten Gelände das neue DFB-Fußballmuseum erbaut wurde. Der neue Busbahnhof besitzt 13 Bushalteplätze, es wurden Wartebereiche geschaffen und auch Parkplätze sind in ausreichender Zahl in der Umgebung vorhanden. [Stadt Dortmund, 2016] (Abbildung 24)



Abbildung 24: ZOB Dortmund [Stadt Dortmund, 2016]

3.7.7 Magdeburg

Aufgrund der guten Anbindung an das höherrangige Straßennetz und des fehlenden ICE-Anschlusses, ist dieser Standort für Fernbusse besonders interessant.

Der ZOB Magdeburg liegt auf der Westseite des Hauptbahnhofes und wird auch vom Nahverkehr angefahren. Er besitzt insgesamt 7 überdachte Bussteige, eine Wartehalle mit Toiletten und einem Ticketverkauf. [zsp architekten, 2016](Abbildung 25)



Abbildung 25: ZOB Magdeburg [zsp architekten, 2016]

3.7.8 Karlsruhe

Der Busbahnhof in Karlsruhe befindet sich an der Südseite des Hauptbahnhofes. Hier halten ebenfalls die Busse des Schienenersatzverkehrs. Die Linienbusse des Personennahverkehrs halten am Vorplatz des Hauptbahnhofes. Durch die Nähe zum Hauptbahnhof sind wie in vielen anderen Städten auch Serviceeinrichtungen vorhanden, die von den Fernbuskunden genutzt werden können. [Stadt Karlsruhe, 2016]

Insgesamt sind ca. 12 Halteplätze für Busse vorgesehen, durch die Anordnung am Straßenrand ohne Abgrenzung vom öffentlichen Straßenraum, werden diese auch als Haltemöglichkeit für Pkw wahrgenommen. Eine WC-Anlage gibt es direkt am Busbahnhof. (Abbildung 26)



Abbildung 26: Busbahnhof Karlsruhe (Foto: Hodapp)

3.7.9 Braunschweig

Der ZOB Braunschweig befindet sich rund 5 Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt, dadurch sind die Serviceeinrichtungen dort nutzbar. Bis auf ein Reisebüro gibt es keine weiteren Serviceeinrichtungen direkt am Busbahnhof. Es sind vier Halteplätze für Fernbusse vorgesehen, die schräg zueinander angeordnet sind. Der Busbahnhof ist nicht in sich abgeschlossen, dadurch fahren Busse des Nahverkehrs ebenfalls durch den Busbahnhof. (Abbildung 27)



Abbildung 27: ZOB Braunschweig (Foto: Willamowski)

3.7.10 Duisburg

Derzeit halten die Fernbusse in Duisburg an einer provisorischen Haltestelle auf der Ostseite des Hauptbahnhofes in der Otto-Keller-Straße. Dort sind 4 Haltebuchten hintereinander angeordnet und ein Halteverbot für Pkw wurde eingeführt, um die ein- und ausfahrenden Busse nicht zu behindern. Außerdem wurden zwei Wartehäuser für die Fernbuskunden errichtet. (Abbildung 28)



Abbildung 28: provisorische Fernbushaltestelle Duisburg (Foto: Koß, F.)

Die Stadt Duisburg baut derzeit schon an einem neuen Fernbusbahnhof auf der Westseite des Hauptbahnhofes mit insgesamt acht Haltebuchten. Außerdem sind Kurzzeitparkplätze und ein Servicegebäude mit einem Kiosk, Ticketverkauf und Toiletten geplant. Die geplanten Kosten liegen bei rund €1,7 Mio. Es wird derzeit nach einem Betreiber gesucht. [Blazejewski, Ingo, 2016]

3.7.11 Dresden

In Dresden halten die Fernbusse derzeit an der der Südseite des Hauptbahnhofes. Dort gibt es insgesamt 7 Halteplätzen auf beiden Straßenseiten. Die Wartebereiche für nationale und internationale Buslinien sind dabei getrennt voneinander positioniert. Es gibt weder einen überdachten Wartebereich mit Sitzgelegenheiten noch sanitäre Anlagen oder Serviceeinrichtungen. Durch die Lage am Hauptbahnhof befinden sich jedoch in unmittelbarer Umgebung viele Einkaufsmöglichkeiten, sowie andere Serviceeinrichtungen, die genutzt werden können. (Abbildung 29)



Abbildung 29: Fernbushaltestelle Dresden (Foto: Schreck)

Der derzeitige Standort ist unübersichtlich und zu Stoßzeiten überlastet, weswegen bereits viele Unfälle vorgefallen sind. Diese Situation ist der Stadt bekannt und es werden bereits Standorte für

einen zentralen Busbahnhof geprüft. Eine Fläche westlich des Hauptbahnhofes wurde bereits vor Jahren von der Stadt gekauft, jedoch fehlte bisher das Geld für den Bau. [SZ, 2015] [Pleil, Ingolf, 2016]

3.7.12 Leipzig

Die Haltestelle für Fernbusse in Leipzig liegt einen rund 5-minütigen Fußweg vom Hauptbahnhof entfernt. Es gibt keinen Witterungsschutz oder Sitzgelegenheiten. Allerdings ist im benachbarten Park eine City-Toilette vorhanden. (Abbildung 30)



Abbildung 30: Fernbushaltestelle Leipzig (Foto: Schreck)

Bereits Ende 2016 soll mit dem Bau eines zentralen Busbahnhofes begonnen werden. Für die Fläche östlich des Hauptbahnhofes soll neben dem Fernbusterminal auch ein Gymnasium, Hotels, Wohnungen, ein Parkhaus und andere Nutzungen entstehen.

Der geplante Fernbusterminal verfügt über 11 überdachte Bussteige, einen Serviceschalter, Toiletten und Einzelhandelsflächen. [Rometsch, Jens, 2016] (Abbildung 31)



Abbildung 31 : Entwurf des neuen Fernbusterminals in Leipzig [Rometsch, Jens, 2016] (Bild: S+G Development)

3.7.13 Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe Deutschland

In Tabelle 8, Tabelle 9 und Tabelle 10 werden die zuvor vorgestellten Busbahnhöfe miteinander verglichen und ihre Besonderheiten dargestellt.

Tabelle 8: Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Deutschland, Stand 2016

	Standort	ZOB Hamburg	Frankfurt a.M.	ZOB Berlin
Entwurfsprinzip	Kategorie	IV	II	IV
	Lage	Nähe Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Westlich der Innenstadt
	Organisation	Bustaschen	Hintereinander am Straßenrand	Hintereinander und parallel
	Art der Buslinien	International, national und Nahverkehr	International und national	International und national
	Haltepositionen	14 (überdacht)	5	27 (überdacht)
Kfz-Verkehr	Stellplätze	Ca. 250 kostenpflichtig	Nicht vorhanden	Ca. 75 Stellplätze kostenpflichtig
	Kiss&Ride	4	-	-
	Taxi-Halteplätze	Ca. 5	Nicht vorhanden	vorhanden
ÖV	Anbindung	Nahverkehr im Busbahnhof mit eigenen Haltebereichen	Am Hauptbahnhof	U- und S-Bahn rund 400m entfernt, direkte Anbindung mit 3 Buslinien
	Betriebsdauer	24h	24h	24h
	Frequenz	Ca. 10-30 Min.-Takt	Ca. 5-15 Min.-Takt Nachtbus: 30-Min.-Takt	Ca. 5-30 Min.-Takt
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Wartehalle mit ca. 20 Sitzplätzen, WC-Anlage, Duschen	Sanitäranlagen am Hauptbahnhof	Wartehalle mit ca. 80 Sitzplätze, WC-Anlage, Waschräume
	Serviceangebote	Kiosk, Restaurants, Reisebüro, Schließfächer, Internetcafé, Autovermietung	Am Hauptbahnhof	Touristeninformation, Kiosk, Restaurant, Reisebüro, Schließfächer, Internetterminals, Autovermietung
	Fahrgastinformationen	Displays in allen öffentlich zugänglichen Bereichen, Info-Stele am Bussteig	Nicht vorhanden	Große Anzeigetafel, Elektronische Anzeigen an jeder Halteposition
	Busfahrer	Duschen	-	Entleerung der Bustoiletten, Frischwasser kostenpflichtig, Tankstelle
	Betreiber	ZOB Hamburg GmbH	-	IOB mbH

Tabelle 9 : Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Deutschland, Stand 2016

	Standort	Hannover	Dortmund	Magdeburg	Karlsruhe
Entwurfsprinzip	Kategorie	III	II / III	III	II
	Lage	Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Hauptbahnhof
	Organisation	Bustaschen und hintereinander	Schräganordnung	Schräganordnung	hintereinander
	Art der Buslinien	International und national	International und national	International, national und Nahverkehr	International und national
	Haltepositionen	11 (überdacht)	13	7 (überdacht)	10-14
Kfz- Verkehr	Stellplätze	20 und 480 im Parkhaus rund 100m entfernt	53, inkl. Behindertenparkplätze und Parkplätze für Familien mit Kinderwagen	Am Hauptbahnhof	Ca. 100, bewirtschaftet
	Kiss&Ride	4	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
	Taxi-Halteplätze	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	k.A.	Ca. 3
ÖV	Anbindung	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	Nah- und Regionalverkehr direkt am ZOB	Am Hauptbahnhof
	Betriebsdauer	Ca. 5.00 – 1.00 Uhr	Ca. 4.00 – 1.00 Uhr Wochenende: Nachtbus	24h	Ca. 5.00 – 1.00 Uhr Wochenende: Nightliner
	Frequenz	10 – 20 Min.-Takt	10 Min.-Takt Nachtbus: 1x/Stunde	10-20 Min.-Takt Nachtbus: 30 Min.-Takt	10-20 Min.-Takt Nightliner: 1x/Stunde
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Wartehalle mit Sitzgelegenheit, Sanitäreinrichtung	Wartebereich, Sanitäreinrichtung am Hauptbahnhof	Wartehalle, Sitzgelegenheit an jedem Bussteig	Überdachter Wartebereich mit Sitzgelegenheit, WC-Anlage
	Serviceangebote	Kiosk, Ticketverkauf, Schließfächer	Am Hauptbahnhof	Ticketverkauf	Am Hauptbahnhof
	Fahrgastinformationen	Elektronische Anzeigen an jeder Halteposition	Fahrplanaushang	Digitale Anzeigetafeln an jedem Bussteig	Fahrplanaushang
	Busfahrer	-	-	-	-
	Betreiber	Deutsche Touring GmbH	-	Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG	-

Tabelle 10: Vergleich ausgewählter Busbahnhöfe in Deutschland, Stand 2016

	Standort	Braunschweig	Duisburg	Dresden	Leipzig
Entwurfprinzip	Kategorie	II / III	II	II	I / II
	Lage	Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	Nähe Hauptbahnhof
	Organisation	hintereinander und schräg	Hintereinander	hintereinander	Hintereinander
	Art der Buslinien	International und national	International und national	International und national	International und national
	Haltepositionen	4	4	7	5
Kfz-Verkehr	Stellplätze	Ca. 50 bewirtschaftet	Ca. 40 bewirtschaftet	Ca. 8	Nicht vorhanden
	Kiss&Ride	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
	Taxi-Halteplätze	Ca. 10	Vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
ÖV	Anbindung	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof
	Betriebsdauer	Ca. 4.00 – 1.00 Uhr Wochenende: Nachtlinie	Ca. 5.00 – 1.00 Uhr Wochenende: Nachtbus	24h	24h
	Frequenz	10-20 Min.-Takt Nachtlinie: 30-Min.-Takt	10-15 Min.-Takt Nachtbus: 1x/Stunde	10-20 Min.-Takt Nachtlinien: 30-Min.-Takt	10-15 Min.-Takt Nachtlinien: 30-Min.-Takt
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen am Hauptbahnhof	Überdachter Wartebereich mit Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen am Hauptbahnhof	Sanitäranlagen am Hauptbahnhof	City-Toilette
	Serviceangebote	Reisebüro, am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	-
	Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang
	Busfahrer	-	-	-	-
	Betreiber	-	-	-	-

4 Potentialabschätzung

Um einen Fernbusbahnhof dimensionieren zu können, muss die Anzahl der erforderlichen Halteplätze ermittelt werden. Dazu wird eine Potentialabschätzung vorgenommen. Diese erfolgt mithilfe der Anzahl der bestehenden Buslinien, den dazugehörigen Kursen und dem möglichen zusätzlichen Nachfragepotential. Außerdem werden die Zielrichtungen der Fahrten berücksichtigt, um die optimale Lage des Busbahnhofs in der Stadt zu finden.

Für die Potentialabschätzung werden alle derzeit vorhandenen Fernbuslinien (national und international), die zumindest eine Haltestelle in der jeweiligen Stadt haben, betrachtet. Derzeit können bei internationalen Fernbuslinien zumeist keine Strecken innerhalb Österreich gebucht werden, jedoch bei einer eventuellen Änderung der Gesetzeslage dürften auch die nationalen Teilabschnitte angeboten werden. Außerdem wird es in Österreich nicht möglich sein, einen eigenen Busbahnhof nur für nationale Fernbusse zu errichten, da diese nicht in ausreichender Zahl vorhanden sein werden. Diese Überlegungen machen es erforderlich auch internationale Fernbuslinien in die Potentialabschätzung mit einfließen zu lassen. Als Basis dienen Fahrpläne, die öffentlich im Internet zugänglich sind.

4.1 Graz

4.1.1 Anzahl der bestehenden Buslinien

In Graz fahren derzeit drei nationale Fernbuslinien (Stand Jänner 2016)

- Graz – Wien (MFB)
- Graz – Linz (Westbus)
- Graz – Klagenfurt (ÖBB Intercitybus)
- Graz – Wien Flughafen (MFB)²
- Graz – Salzburg (MFB)³

Wobei die Fernbuslinie Graz – Klagenfurt, wie in Kapitel 2.2.2 beschrieben, nicht unmittelbar von der Liberalisierung betroffen wäre, da diese von der ÖBB betrieben wird und somit einen leichteren Zugang in den nationalen Fernbusmarkt hat. Die Fernbusse nach Linz, Salzburg und Klagenfurt haben derzeit ihre Haltestelle am Hauptbahnhof. Die Buslinien Richtung Wien halten in der Girardigasse.

Internationale Linien gibt es deutlich mehr, allerdings ist es schwerer diese zu erfassen, da es keine Datenbank gibt, die den gesamten Fernbusverkehr beinhaltet. Jeder Anbieter verkauft seine Tickets über seine eigene Webseite. Das größte Streckennetz wird von Eurolines angeboten, außerdem werden zwei internationale Buslinien von MFB angeboten. Diese Linien sind in Tabelle 11 dargestellt. Wobei derzeit jeweils nur internationale Strecken, also keine Strecken innerhalb von Österreich gebucht werden können. Die internationalen Linien halten ausschließlich am Hauptbahnhof.

² wurde in der Potentialabschätzung nicht berücksichtigt, da diese Linie erst Ende im März 2016 eingeführt wurde. Zu diesem Zeitpunkt war die vorliegende Potentialabschätzung bereits abgeschlossen.

³ wurde in der Potentialabschätzung nicht berücksichtigt, da diese Linie erst Ende April 2016 eingeführt wurde. Zu diesem Zeitpunkt war die vorliegende Potentialabschätzung bereits abgeschlossen.

Tabelle 11: Internationale Fernbuslinien (Auszug) [Blaguss Reisen GmbH, 2016a], [MFB, 2016]

ANBIETER	STARTORT	HALTE IN AT	GRENZORT*	ZIELORT
Eurolines	Wien	Graz	Spielfeld	Sarajevo (Bosnien und Herzegowina)
	Wien	Graz	Spielfeld	Tuzla (Bosnien und Herzegowina)
	Graz	Fürstenfeld ¹	Heiligenkreuz	Budapest (Ungarn)
	Klagenfurt	Graz, Wien	k.A.	Minsk (Weißrussland)
	Klagenfurt	Graz, Wien	k.A.	Riga (Lettland)
	Wien	Graz, Klagenfurt	k.A.	Rom (Italien)
	Wien	Guntramsdorf, Wr. Neustadt, Graz	k.A.	Medulin (Kroatien)
	Wien	Guntramsdorf, Wr. Neustadt, Graz	k.A.	Mali Losinj (Kroatien)
	Wien	Guntramsdorf, Wr. Neustadt, Graz	k.A.	Baska (Kroatien)
	Wien	Guntramsdorf, Wr. Neustadt, Graz, Villach	k.A.	Cavallino (Italien)
	Wien	Graz	Spielfeld	Vukovar (Kroatien)
	Graz	Gleisdorf, Hartberg, Wien	Nickelsdorf	Marghita (Rumänien)
	Graz	Wien	Nickelsdorf	Suceava (Rumänien)
	Graz	Wien	Nickelsdorf	Sofia (Bulgarien)
	Wien	Graz	Spielfeld	Neum (Bosnien und Herzegowina)
	Wien	Graz	Spielfeld	Mostar (Bosnien und Herzegowina)
	Wien	Graz	Spielfeld	Sanski Most (Bosnien und Herzegowina)
	Wien	Graz	Spielfeld	Zagreb (Kroatien)
	Kosice (Slowakei)	Wien, Graz	k.A.	Rom (Italien)
	Wien	Graz, Klagenfurt	k.A.	Orthez (Frankreich)
MFB	Wien	Graz	k.A.	Split (Kroatien)
	Wien	Graz	k.A.	Triest (Italien)

*Grenzübergang in AT ohne Ein-/Ausstieg, ¹Bedarfsthaltestelle

Teilweise werden die Angebote von Eurolines nicht vom österreichischen Partner Blaguss durchgeführt, sondern von einem Eurolines-Partner im Zielland, dadurch ist nicht eindeutig erkennbar, ob es abseits der genannten noch weitere Anbieter in Graz gibt. Bei der Recherche wurden keine weiteren Fernbusanbieter gefunden, die andere Verbindungen außer den genannten, anbieten.

Somit wird davon ausgegangen, dass es insgesamt 25 (3 nationale und 22 internationale) Fernbuslinien gibt, die derzeit in Graz zumindest eine Haltestelle haben.

4.1.2 Frequenz der bestehenden Fahrten

Um das Potential für Graz abschätzen zu können, muss die Frequenz der verschiedenen Fernbuslinien ermittelt werden. Dazu werden die Fahrpläne der internationalen und nationalen Linien zusammengefasst und ermittelt, wie viele Busse zu welcher Uhrzeit an einem Tag in Graz halten. Die internationalen Linien sind in Abbildung 32 abgebildet. Dabei bezeichnet Abfahrt, die Buslinien bei denen in Graz zugestiegen werden kann und Ankunft, jene bei denen nur ausgestiegen werden kann. Der Stand der Fahrpläne ist der 28. Jänner 2016.

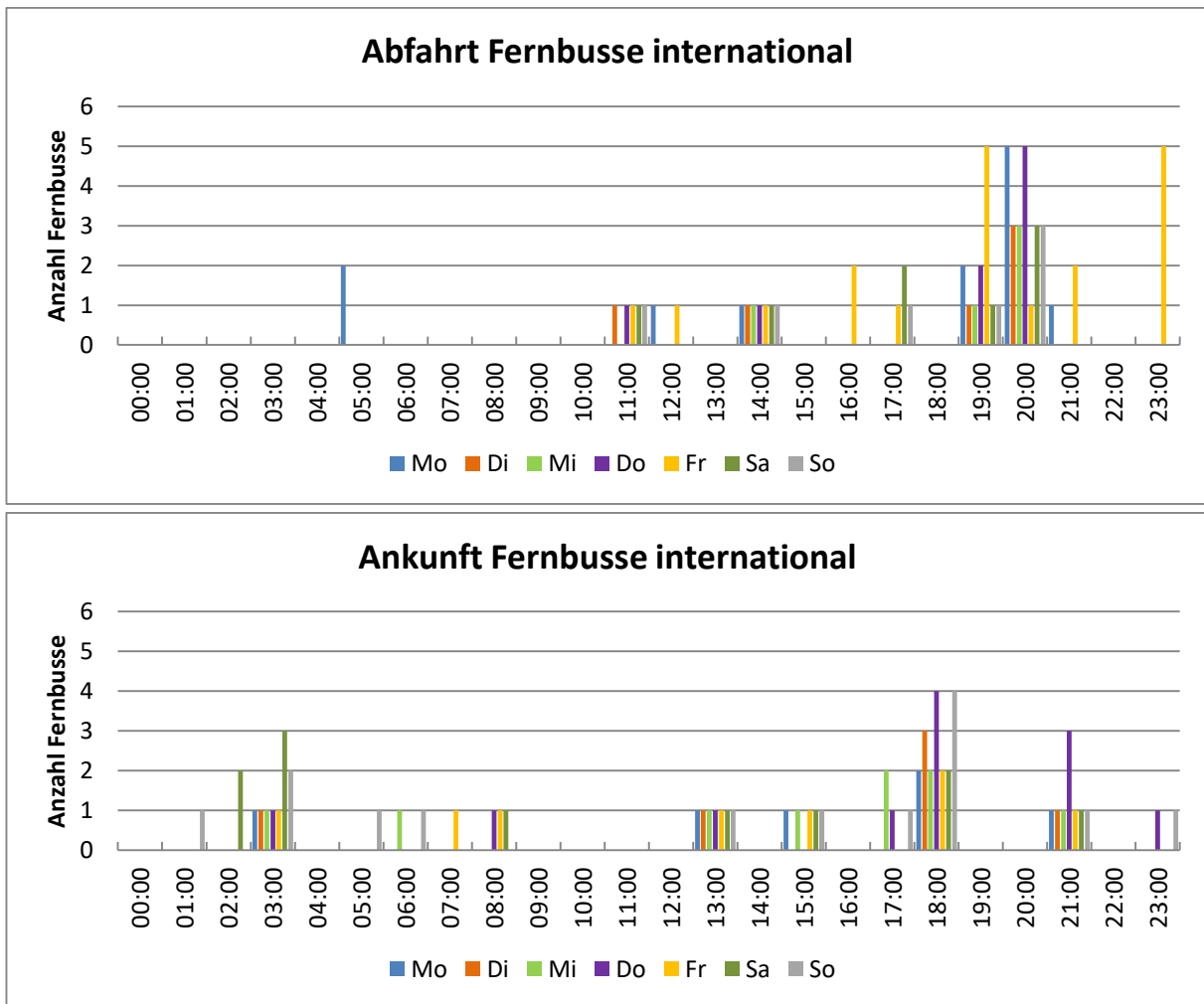


Abbildung 32 : Tagesverteilung der internationalen Buslinien

Es ist zu erkennen, dass vor allem in den Abendstunden zwischen 19:00Uhr und 21:00Uhr eine große Anzahl von Fernbussen in Graz abfahren und zwischen 17:00Uhr und 19:00 Uhr internationale Fernbusse ankommen.

Die drei nationalen Fernbuslinien fahren mehrmals täglich, also deutlich häufiger als die internationalen Linien. In Abbildung 33 ist zu erkennen, dass die Verteilung über den Tag gesehen sehr homogen ist.

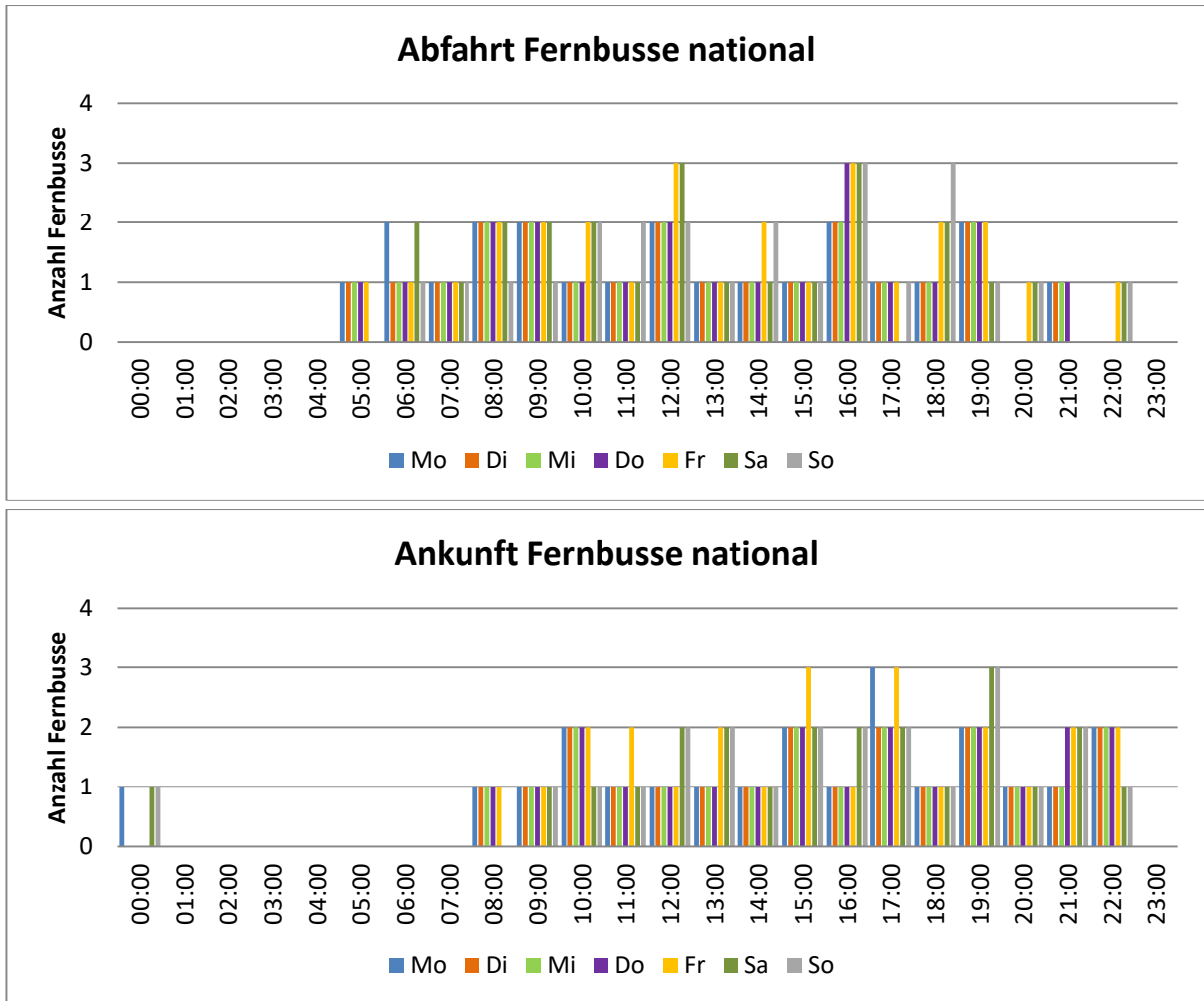


Abbildung 33: Tagesverteilung der nationalen Fernbusse

Um das Potential für einen zukünftigen Busbahnhof in Graz abschätzen zu können, werden alle Linien zusammengefasst. In Abbildung 34 ist zu erkennen, dass an einem Freitag zwischen 19:00 Uhr und 20:00 Uhr sieben Fernbusse abfahren und zwei ankommen.

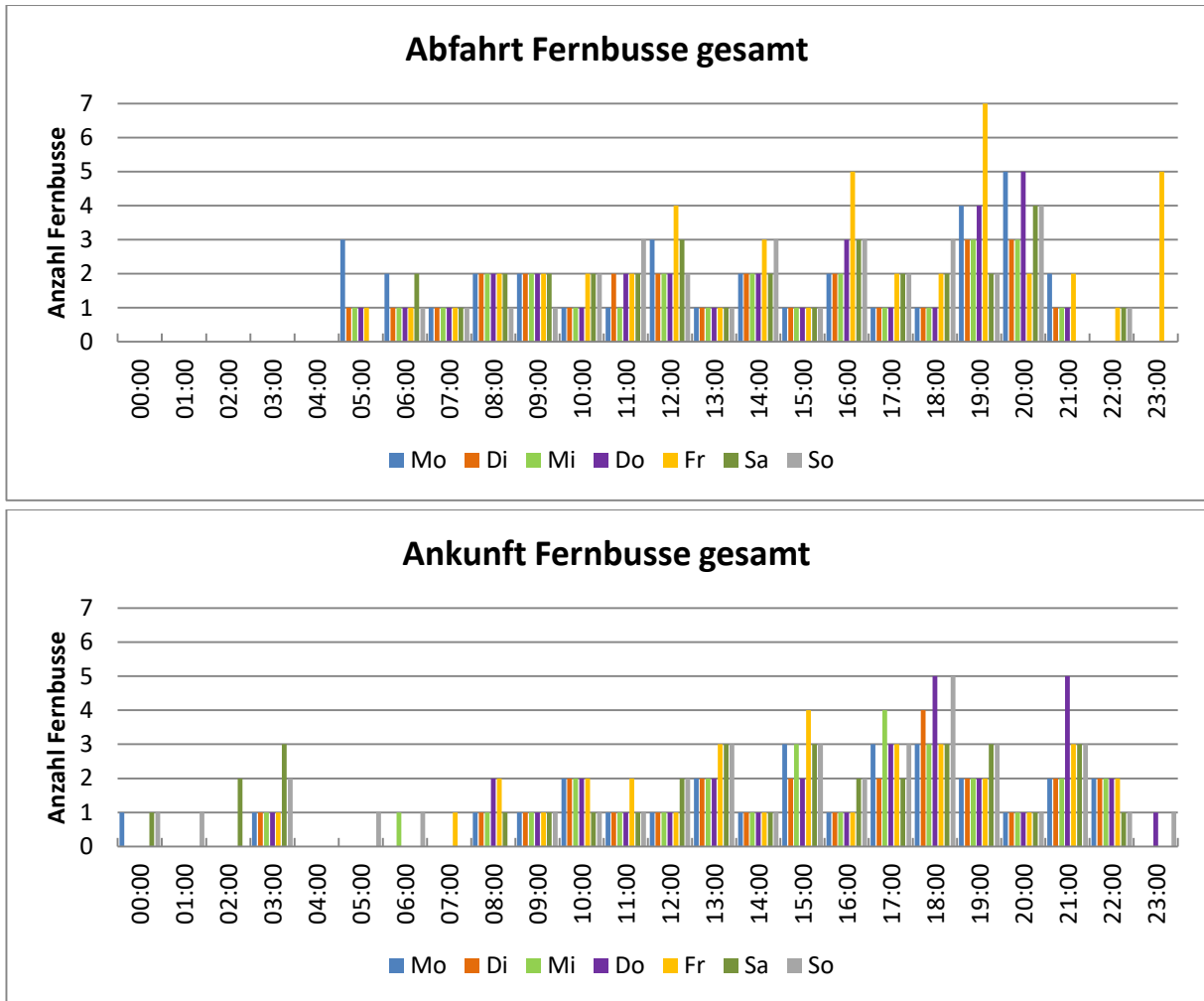


Abbildung 34: Tagesverlauf der gesamten Fernbusse in Graz

In Tabelle 12 sind die derzeit bestehenden Kurse der nationalen und internationalen Fernbuslinien zusammengefasst.

Tabelle 12 : derzeitige Buskurse (national und international) in Graz

	Mo-Fr			Sa			So		
	Nat.	Int.	Σ	Nat.	Int.	Σ	Nat.	Int.	Σ
Abfahrt	23	10	33	24	8	32	24	7	31
Ankunft	22	8	30	23	11	34	23	14	37
Gesamt	45	18	63	47	19	66	47	21	68

Um das tatsächliche Maximum an Fernbussen, die gleichzeitig in Graz stehen zu ermitteln, ist es erforderlich sich die Zeiten genauer anzuschauen.

Um die Aufenthaltszeiten der Fernbusse an den Haltestellen zu ermitteln, wurden verschiedene Benutzungsordnungen von unterschiedlichen Busbahnhöfen untersucht. In der Benutzungsordnung des ZOB Berlin sind Aufenthaltszeiten von maximal 30 Minuten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft vorgesehen [BO ZOB, (2014)]. Da dies die maximale Standzeit ist, wird angenommen, dass die durchschnittliche Standzeit 20 Minuten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft beträgt.

Des Weiteren wird berücksichtigt, dass ankommende und abfahrende Busse teilweise ident sind und nicht doppelt gezählt werden dürfen. Dies wird anhand kurz aufeinander folgender Ankunfts- und

Abfahrtszeit im Fahrplan einer Busverbindung angenommen. Dabei wird ein Grenzwert von maximal 20 Minuten zwischen dem ankommenden Bus und dem abfahrenden Bus angenommen.

Folgend sind die Standzeiten der Fernbusse in Graz an jedem Tag zwischen 15:30 Uhr und 20:30 Uhr dargestellt. Dies ist derzeit der am meiste frequentierte Zeitabschnitt.

Tabelle 13: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Montag

Montag	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	
International						
Graz - Zagreb (HR)				■	■	
Graz - Vukovar (HR)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)			■	■	■	
Graz - Sanski Most (BiH)					■	
Graz - Mostar (BiH)					■	
Graz - Neum (BiH)					■	
Graz - Triest	■	■				
National						
Graz-Wien		■	■	■	■	
Graz-Linz	■	■	■	■	■	
Graz-Klagenfurt	■	■	■	■	■	
Anzahl der Busse	0 1 3 2 1 1 1 0 0 0 0 0 1 3 2 1 1 1 2 3 1 2 2 0 3 4 2 3	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Zwischen 19:50 Uhr und 20:00 Uhr stehen an einem Montag vier Fernbusse in Graz. Dies ist das Maximum an einem Montag.

Tabelle 14: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Dienstag

Dienstag	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	
International						
Graz - Zagreb (HR)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)			■	■	■	
Graz - Mostar (BiH)				■	■	
Graz - Neum (BiH)					■	
National						
Graz-Wien		■	■	■	■	
Graz-Linz	■	■	■	■	■	
Graz-Klagenfurt	■	■	■	■	■	
Anzahl der Busse	0 0 2 2 1 1 1 0 0 1 0 0 0 0 1 2 1 1 1 2 3 3 1 1 1 0 1 2 2 3	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Dienstags stehen maximal drei Fernbusse in Graz, ebenfalls in den Abendstunden.

Tabelle 15: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Mittwoch

Mittwoch	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	
International						
Graz - Zagreb (HR)						
Graz - Sarajewo (BiH)						
Graz - Sarajewo (BiH)						
Graz - Sanski Most (BiH)						
Graz - Neum (BiH)						
Graz - Tuzla (BiH)						
Graz - Triest						
National						
Graz-Wien						
Graz-Linz						
Graz-Klagenfurt						
Anzahl der Busse	0 1 3 2 1 1 1 0 0 0 1 0 0 0 2 3 2 1 1 1 1 2 3 1 1 1 0 1 2 2 3	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Die Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Mittwoch ähneln denen an einem Dienstag. Auch hier stehen maximal drei Fernbusse gleichzeitig.

Tabelle 16: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Donnerstag

Donnerstag	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	
International						
Graz - Zagreb (HR)						
Graz - Vukovar (HR)						
Graz - Sarajewo (BiH)						
Graz - Sarajewo (BiH)						
Graz - Sanski Most (BiH)						
Graz - Mostar (BiH)						
Graz - Neum (BiH)						
Graz - Tuzla (BiH)						
National						
Graz-Wien						
Graz-Linz						
Graz-Klagenfurt						
Anzahl der Busse	0 0 3 3 1 1 1 0 0 0 1 2 2 1 1 1 2 3 4 2 2 2 0 2 3 2 4	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Tabelle 18: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Samstag

Samstag	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	
International						
Graz - Zagreb (HR)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)			■	■	■	
Graz - Neum (BiH)					■	
Graz - Sofia (BG)		■	■			
Graz - Suceava (RO)		■	■			
Graz -Triest	■	■				
National						
Graz-Wien	■	■	■	■	■	
Graz-Linz	■	■	■	■	■	
Graz-Klagenfurt	■	■	■	■	■	
Anzahl der Busse	0 1 4 3 1 1 1 0 2 3 1 0 0 0 2 3 1 1 1 1 2 3 2 1 1 0 1 2 1 3	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Auch der Samstag ist ein Tag mit vielen Fernbuslinien, allerdings ist hier das Maximum von vier gleichzeitig stehenden Fernbusse am Nachmittag um 15:40 Uhr erreicht.

Tabelle 19: Auszug der Standzeiten der Fernbusse in Graz an einem Sonntag

Sonntag	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	
International						
Graz - Zagreb (HR)				■	■	
Graz - Vukovar (HR)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)				■	■	
Graz - Sarajewo (BiH)			■	■	■	
Graz - Sanski Most (BiH)			■	■		
Graz - Mostar (BiH)				■	■	
Graz - Neum (BiH)					■	
Graz - Sofia (BG)		■	■			
Graz -Triest	■	■				
National						
Graz-Wien	■	■	■	■	■	
Graz-Linz	■	■	■	■	■	
Graz-Klagenfurt	■	■	■	■	■	
Anzahl der Busse	0 1 2 3 1 1 1 0 2 3 0 0 0 1 2 3 1 1 1 2 3 2 0 1 1 0 1 3 2 3	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00

Sonntags verteilen sich die Fernbusse gleichmäßig in der Spitzenzeit zwischen 15:30 Uhr und 20:30 Uhr. Das Maximum von drei Fernbussen wird zu mehreren Zeiten erreicht.

Für die Dimensionierung eines Fernbusbahnhofes in Graz wurde ein Maximum von fünf gleichzeitig stehenden Fernbussen in Graz ermittelt. Dieses wird an einem Freitag um 19:10 Uhr erreicht.

Damit ist das Potential der derzeit vorhandenen Buslinien und Kurse in Graz ermittelt. Bei Änderung des Zugangs zum Fernbusmarktes ist zu erwarten, dass neue Strecken angeboten werden. Dieses zusätzliche Potential wird in weiterer Folge abgeschätzt.

4.1.3 Zusätzliches Nachfragepotential

Die derzeit vorhandenen nationalen Fernbuslinien bieten am häufigsten die Strecke Graz - Wien an. Bei Öffnung des nationalen Fernbusmarktes ist davon auszugehen, dass auch andere Verbindungen sowie zusätzliche Kurse der schon vorhandenen Strecken geschaffen werden. Zusätzliche Verbindungen könnten nach Tirol/Vorarlberg und Salzburg, sowie in Richtung Niederösterreich und Burgenland, die derzeit nur mit dem Zug öffentlich erreichbar sind, geschaffen werden. Zu den derzeit bestehenden Verbindungen Graz – Wien, Graz – Linz und Graz – Klagenfurt werden zusätzliche Kurse von eventuell neuen Anbietern angenommen.

Abschätzung der Attraktivität gegenüber der Bahn

Für die Abschätzung des zusätzlichen Potentials werden als Ziel jeweils die Landeshauptstädte herangezogen. Nachfolgend eine Darstellung der Bahnstrecken und möglichen zukünftigen Fernbusstrecken. Dabei wurden die Strecken so gewählt, dass eventuelle Zwischenhalte angefahren werden können. (Abbildung 35)

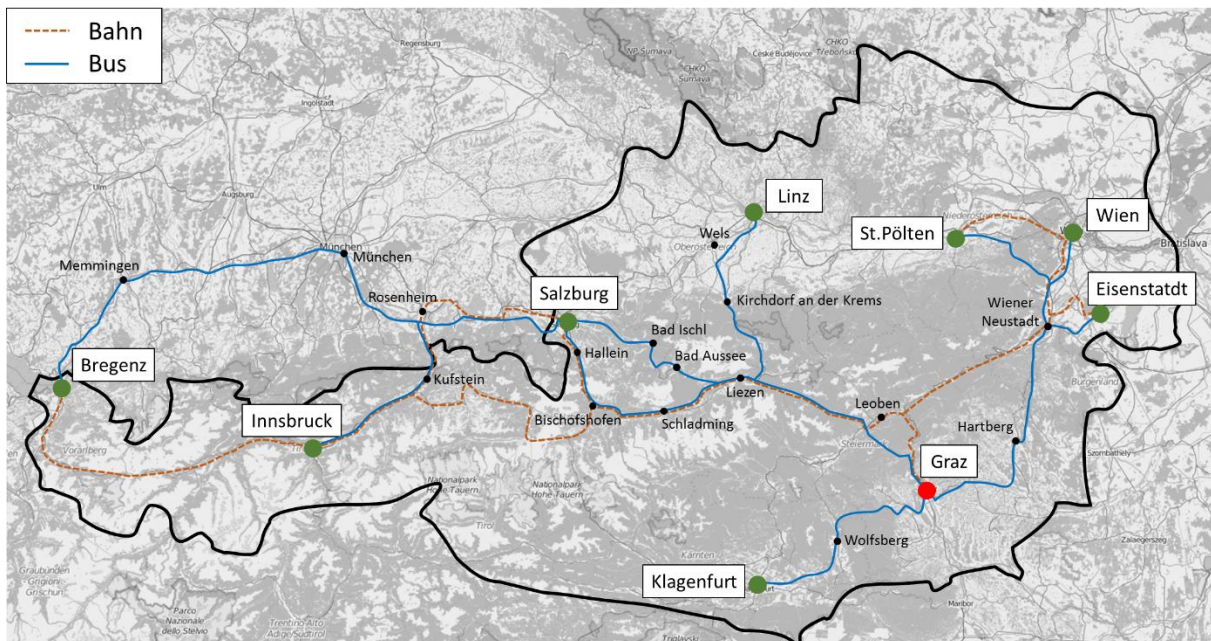


Abbildung 35: Übersicht Vergleich Bahn-Bus, eigene Darstellung (Kartengrundlage: OpenStreetMap, 2016)

Es wird jeweils die schnellste angebotene Verbindung betrachtet. Die Fahrzeiten des Bus-Verkehrs können variieren, je nach Verkehrsaufkommen und möglichen Baustellen auf der Strecke.

In Tabelle 20 werden die Fahrzeiten und Fahrtweiten der Bahn und eines möglichen Busverkehrs dargestellt und miteinander verglichen. Da für die Bahnstrecken auf der ÖBB-Seite keine km-Angaben vorhanden sind, werden diese mithilfe von entfernung.org ermittelt. Dieses Tool wurde auf Nachfrage von der ÖBB empfohlen. Die Strecken und Fahrzeiten der Busverbindungen werden mit Hilfe des Setra Routenplaners, der speziell für Busreisen konzipiert ist, ermittelt.

Tabelle 20: Vergleich der Fahrtweiten und -zeiten Bahn und Kfz [ÖBB, 2016], [Reezom Customer Loyalty GmbH, 2016], [EvoBus GmbH, 2016]

Verbindung von Graz nach	Bahn			Bus	
	Strecke [km]	Fahrtzeit [h:mm]	Umstiege	Strecke [km]	Fahrtzeit [h:mm]
Innsbruck (Tirol)	437	5:50	0	428	5:39
Bregenz (Vorarlberg)	629	8:32	1	569	7:08
Salzburg (Salzburg)	292	3:59	0	243	3:52
Linz (Oberösterreich)	243	3:18	1	220	2:45
St. Pölten (Niederösterreich) via Wiener Neustadt	271	3:05	1	237	3:09
Wien	209	2:37	0	198	2:25
Eisenstadt (Burgenland)	180	3:01	3	172	2:04
Klagenfurt (Kärnten)	226	2:55	1	138	1:57

Es ist zu erkennen, dass der Bus in den meisten Fällen schneller ist als die Bahn. Der Vorteil eines Fernbusses nach St. Pölten gegenüber der Bahn wäre eine Fahrt ohne Umstieg.

In weiterer Folge wird abgeschätzt, wie viele Kurse pro Tag zwischen Graz und den Landeshauptstädten angenommen werden können.

Abschätzung der Kurse der zukünftigen Fernbusverbindungen

Als erste Methode wird dafür ein Vergleich mit Städten aus Deutschland durchgeführt. Es werden deutsche Städte mit ähnlichen Einwohnerzahlen, in denen bereits Fernbusse fahren, gesucht. Dabei wurde erkannt, dass dies nicht zielführend ist, da diese Städte nicht den gleichen Status in Deutschland wie die Landeshauptstädte in Österreich besitzen.

Um dieses Problem zu lösen, wird Graz mit Nürnberg gleichgesetzt, um einen Vergleich mit ungefähr der gleichen Fläche wie Österreich durchführen zu können. Die Einwohnerzahlen werden ins Verhältnis gesetzt und vergleichbare Städte ermittelt. Dabei wird darauf geachtet, dass auch die Entfernungen der betrachteten Städte mit denen in Österreich vergleichbar sind. (Abbildung 36).

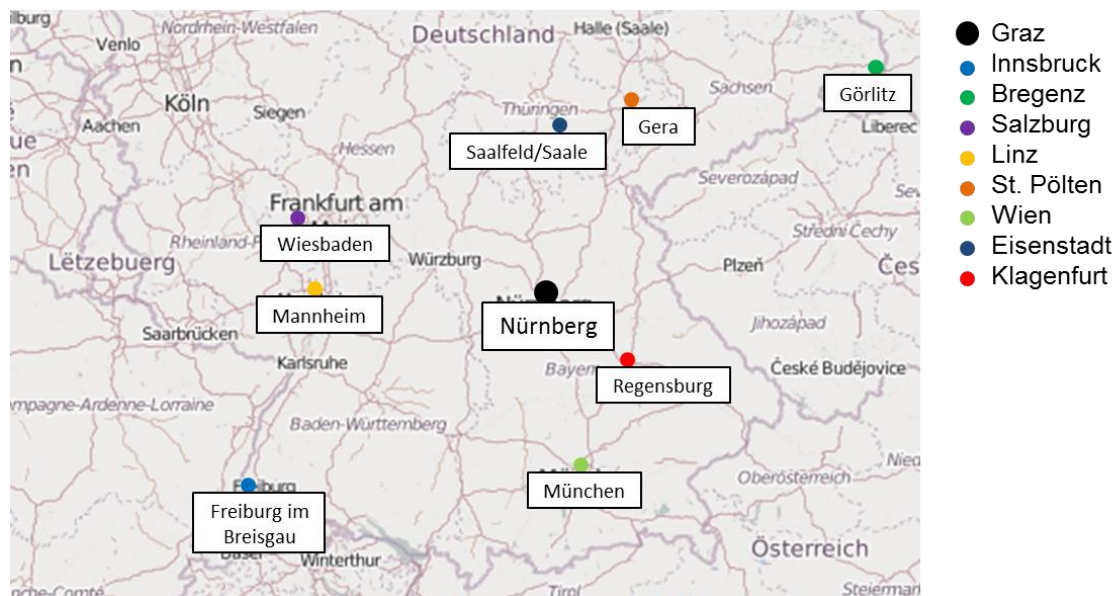


Abbildung 36 Vergleichsstädte in Deutschland (Kartengrundlage: OpenStreetMap, 2016)

In Tabelle 21 werden die verglichenen Städte mit den zugehörigen Verhältnissen und Entfernungen dargestellt.

Tabelle 21: Vergleich mit deutschen Städten

Österreich				Deutschland			
	Ein- wohner	Ver- hältnis zu Graz	Entfer- nung [km] von Graz		Ein- wohner	Ver- hältnis zu Nürnberg	Entfernung [km] von Nürnberg
Graz	269.211			Nürnberg	498.876		
Innsbruck	124.386	0,46	428	Freiburg im Breisgau	220.286	0,44	383
Bregenz	28.313	0,11	569	Görlitz	54042	0,11	417
Salzburg	146.676	0,55	243	Wiesbaden	273.871	0,55	256
Linz	193.511	0,72	220	Mannheim	296.690	0,60	242
St. Pölten	52.100	0,19	237	Gera	94.977	0,19	223
Wien	1.761.738	6,54	198	München	1.407.836	2,82	170
Eisenstadt	13.477	0,05	172	Saalfeld/ Saale	25.098	0,05	176
Klagenfurt	96.531	0,36	138	Regensburg	140.276	0,28	113

Eine vergleichbare Stadt zu Wien aufgrund der Einwohnerzahlen zu finden, hat sich als nicht möglich erwiesen, da der Unterschied der Einwohnerzahlen innerhalb von Österreich sehr stark ist. Aufgrund der Bedeutung innerhalb von Bayern wurde jedoch München ausgewählt, da auch die Entfernung zu Nürnberg ähnlich ist, wie zwischen Graz und Wien. Mit dieser Auswahl an deutschen Städten entsteht eine Differenz zwischen den Entfernungen von durchschnittlich 7%. Der maximale Unterschied der Entfernungen zwischen den deutschen und österreichischen Städten beträgt 27% (Graz-Bregenz zu Nürnberg-Görlitz). Jedoch liegen die Verhältnisse der Einwohnerzahlen nah beieinander.

Für diese Verbindungen (jeweils von Nürnberg) werden die bestehenden Fernbuslinien ermittelt um diese auf die österreichischen Städte anwenden zu können. Dabei wird die durchschnittliche Kursanzahl an einem Wochentag und am Wochenende ermittelt. Außerdem wird die Anzahl der Busunternehmen und die durchschnittliche Fahrzeit dokumentiert. (Tabelle 22)

Tabelle 22: Anzahl der Kurse in ausgewählten deutschen Städten [MFB, 2016] [Eurolines, 2016] [Postbus, 2016] [Berlinlinienbus, 2016] [eurobus, 2016] [DB Bahn, 2016] [Megabus, 2016] [Sindbad, 2016]

Verbindung von Nürnberg nach	Anzahl der Kurse/Tag			Ø Fahrzeit [hh:mm]	Busunternehmen
	Mo-Fr	Sa	So		
Freiburg im Breisgau	1,8	2	2	05:55	MFB
Görlitz	4	4	4	05:00	Eurolines, Postbus, Eurobus, Sindbad
Wiesbaden	1,4	2	2	04:00	MFB
Mannheim	7,6	8	8	03:20	MFB, IC Bus
Gera	0	0	0	-	-
München	57	61	63	02:00	MFB, Eurolines, Postbus, Megabus, berlinlinienbus, IC Bus
Saalfeld/Saale	0	0	0	-	-
Regensburg	6	6	6	01:20	MFB, berlinlinienbus

Um nun die entsprechenden Kurse in Graz zu bestimmen, wird derselbe Faktor, der für die Einwohnerzahlen ermittelt wurde, herangezogen. (Tabelle 23)

Tabelle 23: Abschätzung der nationalen Kurse in Graz

Verbindung von Graz nach	Anzahl der Kurse/Tag			Ø Fahrzeit [hh:mm]
	Mo-Fr	Sa	So	
Innsbruck	1,0	1,1	1,1	5:39
Bregenz	2,2	2,2	2,2	7:08
Salzburg	0,8	1,1	1,1	3:52
Linz	4,1	4,3	4,3	2:45
St. Pölten	0	0	0	3:09
Wien	30,8	33,0	34,1	2:25
Eisenstadt	0	0	0	2:04
Klagenfurt	3,2	3,2	3,2	1:57
Gesamt	42,1	44,9	46,0	

In Tabelle 24 werden die bereits bestehenden nationale Kurse dargestellt. Da die Buslinie nach Klagenfurt von der ÖBB betrieben wird, kann davon ausgegangen werden, dass weitere Anbieter bei Vereinfachung des Fernbusmarktes die Strecke anbieten werden. Auch für die Strecke nach Linz ist davon auszugehen, dass Anbieter abseits von WestBus diese Strecke anbieten werden und eine stärkere Konkurrenz zur Bahn werden.

Tabelle 24: bereits bestehende nationale Kurse in Graz

Verbindung von Graz nach	Anzahl der Kurse/Tag			Ø Fahrtzeit [hh:mm]
	Mo-Fr	Sa	So	
Linz	4	4	3	2:40
Wien	11	13	14	2:25
Klagenfurt	7	7	7	2:0
Gesamt	22	24	25	

Nach Abzug dieser bereits bestehenden Kurse verbleibt folgende Abschätzung für die neu hinzukommenden nationalen Fernbuskurse. Allerdings wird davon ausgegangen, dass nur die Strecke Graz - Wien bereits in der Abschätzung berücksichtigt ist und die Strecken Graz – Linz bzw. Graz – Klagenfurt verstärkt bzw. von anderen Busunternehmen angeboten werden. (Tabelle 25)

Tabelle 25: Abschätzung der neuen nationalen Kurse in eine Richtung in Graz

Verbindung von Graz nach	Anzahl der Kurse/Tag			Ø Fahrtzeit [hh:mm]
	Mo-Fr	Sa	So	
Innsbruck	1,0	1,1	1,1	5:39
Bregenz	2,2	2,2	2,2	7:08
Salzburg	0,8	1,1	1,1	3:52
Linz	4,1	4,3	4,3	2:45
St. Pölten	0	0	0	3:09
Wien	20,0	20,0	20,0	2:25
Eisenstadt	0	0	0	2:04
Klagenfurt	3,2	3,2	3,2	1:57
Gesamt	31,3	31,9	31,9	

Dies sind allerdings nur die abfahrenden Bussen. Es wird davon ausgegangen, dass dieselben Zahlen für die ankommenden Busse gelten. Daraus ergibt sich aufgrund des zusätzlichen Potentials eine maximale Anzahl von 64 Bussen in Graz. Dies wird an einem Sonntag erwartet.

Um dieses Ergebnis zu überprüfen, wird eine weitere Abschätzung mit einer anderen Methode vorgenommen.

Dabei wird die Anzahl der Kurse in einer deutschen Stadt ermittelt und mit einem entsprechenden Faktor, der das Einwohnerverhältnis zwischen dieser Stadt und Graz beschreibt, heruntergesetzt. Als deutsche Stadt wurde Hamburg gewählt, da sie, wie Graz, die zweitgrößte Stadt ist und einen vorbildlichen Busbahnhof, der entsprechend häufig von diversen Busanbietern angefahren wird, besitzt. Der Faktor des Einwohnerverhältnisses zwischen Graz und Hamburg beträgt 6,5.

In Tabelle 26 sind die derzeit bestehenden Kurse am ZOB Hamburg dargestellt.

Tabelle 26: Kurse pro Tag in Hamburg [ZOB Hamburg, 2016b]

	Mo-Fr		Sa		So	
	national	international	national	international	national	international
Abfahrt	157	50	170	58	177	45
Ankunft	128	38	141	34	156	44
Gesamt	285	88	311	92	333	89
	373		403		422	

Die Kurse in Graz werden anhand dieser Zahlen mit dem Verhältnisfaktor 6,5 ermittelt. (Tabelle 27)

Tabelle 27: Abschätzung Kurse pro Tag in Graz

	Mo-Fr		Sa		So	
	national	international	national	international	national	international
Abfahrt	24	8	26	9	27	7
Ankunft	20	6	22	5	24	7
Gesamt	44	14	48	14	51	14
	58		62		65	

Diese Zahlen liegen in derselben Größenordnung wie bei der vorherigen Abschätzung. Somit kann davon ausgegangen werden, dass dies gut mit den tatsächlichen Kursen bei Vereinfachung des Fernbusmarktes übereinstimmen wird und es kann die Dimensionierung mit dem Mittelwert der beiden Abschätzungen durchgeführt werden. (Tabelle 28)

Tabelle 28: Ergebnis Abschätzung der neuen Kurse pro Tag in Graz

	Mo-Fr			Sa			So		
	Meth. 1	Meth. 2	MW	Meth. 1	Meth. 2	MW	Meth. 1	Meth. 2	MW
Abfahrt	31	32	32	32	35	33	32	34	33
Ankunft	31	26	29	32	27	30	32	31	32
Gesamt	62	58	61	64	62	63	64	65	65

Diese Werte müssen nun mit den Kursen, die derzeit bestehen, summiert werden, um das endgültige Ergebnis der Anzahl der Buslinien, die nach einer Vereinfachung des Fernbusmarktes in Österreich, in Graz fahren werden, zu ermitteln.

Tabelle 29: Potentialabschätzung der Kurse pro Tag in Graz nach Liberalisierung

	Mo-Fr			Sa			So		
	derzeit	Absch.	Σ	derzeit	Absch.	Σ	derzeit	Absch.	Σ
Abfahrt	33	32	65	32	33	65	31	33	64
Ankunft	30	29	59	34	30	64	37	32	69
Gesamt	63	61	124	66	63	129	68	65	133

Dies bedeutet, falls es zu einer Änderung der Gesetzeslage für Fernbusse in Österreich kommt, dann ist mit rund doppelt so vielen Fernbussen zu rechnen wie derzeit schon halten. Durchschnittlich sind dies rund 6 Fernbusse pro Stunde. Für die Dimensionierung eines Fernbusbahnhofes ist die Anzahl der maximal gleichzeitig stehenden Busse zu beachten. Wenn davon ausgegangen wird, dass insgesamt die doppelte Anzahl an Fernbussen an einem Tag fährt, kann darauf geschlossen werden, dass auch in der Spitzenzeit sich die Anzahl der Busse zumindest verdoppelt. Für Graz bedeutet dies, dass an einem Freitagabend mit rund 10 Bussen zu rechnen ist, die gleichzeitig in Graz stehen.

4.2 Wien

Als Basis der Potentialabschätzung für den Standort Wien liegt eine Vorstudie aus dem Jahr 2014 des MA46 aus Wien, erstellt von Gerhard Schmid [Schmid, 2014] vor, die freundlicherweise von Ing. Martin Schipany zur Verfügung gestellt wurde.

In dieser Vorstudie werden die verschiedenen Haltestellen, für die Konzessionen vorliegen, mit den jeweiligen Destinationen und Anbietern behandelt. Allerdings ist diese Studie aus dem Jahr 2014, also erst kurz nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes in Deutschland. Dies bedeutet, dass die deutschen Fernbusanbieter, die durch die Liberalisierung entstanden sind, noch nicht auf dem österreichischen Markt vertreten sind. Die vorliegenden Zahlen sind entsprechend mit einem Aufschlag zu versehen.

Für die Potentialabschätzung werden die Werte aus der Vorstudie herangezogen. Darin wurden für das Jahr 2013 für das gesamt Wiener Gebiet insgesamt 92.000 internationale Fahrten von Fernbussen abgeschätzt. Nationale Fahrten, wie mittlerweile von MeinFernbus angeboten, sind darin nicht enthalten. Da allerdings wie zu Beginn des Kapitels 4 erläutert, die internationalen Linien bei Öffnung des Fernbusmarktes für einen Fernbusbahnhof ebenfalls eine Rolle spielen, werden bei der Potentialabschätzung die derzeit bestehenden internationalen Linien berücksichtigt. (Tabelle 30)

Tabelle 30: Potentialabschätzung Wien 2013

	Haupt- bahnhof	Südtiroler Platz	Stadion- center	VIB Erdberg	Rest Wien	Gesamt
Fahrten gesamt	60.000	94.000	8.000	42.000	8.000	212.000
Fahrten gesamt international	-	34.000	8.000	42.000	8.000	92.000
Abfahrten bzw. Ankünfte international	-	17.000	4.000	21.000	4.000	46.000

Die Spitzenstunde wurde an einem Donnerstag zwischen 17:00 Uhr und 19:00 Uhr ermittelt. Da verschiedene Haltestellen leicht versetzte Spitzenstunden haben, liegt eine gleitende Spitzenstunde innerhalb dieser Zeitspanne vor. Laut Schmid (2014) fahren 47 Fernbusse ab und kommen 19 Fernbusse an allen internationalen Haltestellen in Wien in der Spitzenstunde an.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die abfahrenden Busse eine längere Aufenthaltszeit als die ankommenden Busse haben. Es wird eine Haltezeit von 30min für abfahrende bzw. 10 min für ankommende Busse angenommen. Somit können 2 Busse in einer Stunde eine Abfahrtshaltestelle anfahren und 6 Busse eine Ankunftshaltestelle.

Somit waren im Jahr 2013 insgesamt 28 Haltestellen für die gesamten internationalen Fernbusse in Wien erforderlich.

Um die Entwicklung am deutschen und damit verbunden auch im österreichischen Fernbusmarkt zu berücksichtigen, wird eine Hochrechnung dieser Zahlen vorgenommen. In der Vorstudie „Fernbusterminal Wien“ [Schmid, 2014] wird ein zukünftiges Wachstum von 4% p.a. angegeben. Mit dieser Steigerung sind im Jahr 2025, welches einen Prognosezeitraum von rund 10 Jahren bedeutet, insgesamt 44 Halteplätze in der Spitzenstunde erforderlich.

Dies berücksichtigt eine gleichmäßige Steigerung des Fernbuslinienverkehrs. Bei einer Vereinfachung des Zugangs zum nationalen Fernbusmarkt kann es allerdings zu einem sprunghaften Anstieg kommen, wie er in Deutschland beobachtet wurde. Dies bedeutet, wenn man von einer ähnlichen Entwicklung wie in Deutschland ausgeht, eine Steigerung von insgesamt rund 300% bis zur Sättigung des Marktes bzw. von rund 160% im ersten Jahr nach Änderung der Gesetzeslage, ergeben sich folgende Werte. (Tabelle 31)

Tabelle 31: Potentialabschätzung Wien gleitende Spitzenstunde Donnerstag 17:00 Uhr - 19:00 Uhr

	2013	2025 (+4% p.a.)	1. Jahr nach Öffnung (+160%)	Bis zur Sättigung (+300%)
Abfahrten gesamt	47	75	122	188
Ankünfte gesamt	19	30	49	76
Halte gesamt	66	106	172	264
Halteplatz Abfahrt (2 Fernbusse pro Stunde)	24	38	62	96
Halteplatz Ankunft (6 Fernbusse pro Stunde)	4	6	10	16
Halteplatz gesamt	28	44	72	112

Diese Zahlen sind sehr hoch und an einem zentralen Busbahnhof nicht umzusetzen. Allerdings ist in Österreich nicht mit einem ähnlichen sprunghaften Anstieg wie in Deutschland zu rechnen, da es allein in Wien bereits 2013 schon 92.000 internationale Fahrten gab. Dies ergibt rund 126 Buslinien unter der Annahme, dass jede Buslinie täglich verkehrt. Da nicht jede Linie täglich verkehrt, kann diese Zahl deutlich höher liegen. In Deutschland gab es vor der Liberalisierung insgesamt lediglich 86 Fernbuslinien. Somit sind 2013 bereits mehr Buslinien auf dem Wiener Markt vertreten, als vor der Liberalisierung am gesamten deutschen Fernbusmarkt. Trotzdem muss jedenfalls mit einem Wachstum bei leichterem Zugang zum nationalen Fernbusmarkt gerechnet werden.

Derzeit stehen 24 Halteplätze am VIB Erdberg zur Verfügung, dieser stößt an seine Kapazitätsgrenze. Die Potentialabschätzung ergab mit einer gleichmäßigen Steigerung für das Jahr 2025 ein Erfordernis von 44 Halteplätzen. Diese Anzahl an Halteplätzen an einem einzigen Standort erscheint unrealistisch, deswegen wird ein Vergleich zu deutschen Städten gezogen. In Hamburg, die ähnliche Einwohnerzahlen wie Wien besitzt, genügen 16 Halteplätze. In Berlin, die als Hauptstadt von Deutschland einen ähnlichen Status wie Wien besitzt, wird der bestehende ZOB von 27 auf 33 Halteplätze ausgebaut. Aufgrund der zentralen Lage Wiens in Mitteleuropa und der bereits bestehenden zahlreichen internationalen Fernbuslinien, ist davon auszugehen, dass der Bedarf an Halteplätzen höher als in Hamburg sein wird und sich eher an den Werten von Berlin orientieren sollte. In dieser Arbeit wird für einen Busbahnhof in Wien von einem Erfordernis von rund 30 Halteplätze ausgegangen.

Um den Anstieg der Fernbusse bei Vereinfachung der Gesetzeslage abwickeln zu können, ist ein gutes Zeitmanagement erforderlich um den Busbahnhof über den gesamten Tag zu belasten. Damit kann verhindert werden, dass in der Spitzenstunde der Busbahnhof überlastet ist und in den restlichen Zeiten kein Bus den Busbahnhof anfährt.

4.3 Vergleich der Methoden

Die verschiedenen Herangehensweisen bei der Dimensionierung der Busbahnhöfe in Graz und Wien begründet sich in der Ausführlichkeit der ersten Methode, die für Graz entwickelt wurde.

Eine genaue Auflistung, wie viele Fernbusse derzeit in Wien fahren, ist aufwendig und nicht Hauptteil dieser Arbeit. Darum wurde für die Dimensionierung für einen Busbahnhof in Wien die vorliegende Vorstudie aus dem Jahr 2014 herangezogen. Darin wurden die bereits existierenden Kurse ermittelt und mit einer jährlichen Steigerung erhöht. Somit besteht zwar eine Abschätzung für die künftigen Fernbuslinien, diese basieren allerdings auf den gesetzlichen Rahmenbedingungen aus dem Jahr 2014 und spiegeln somit nicht eine mögliche Änderung der Gesetzeslage in Österreich wider. Bei Betrachtung der Entwicklung des deutschen Marktes wird deutlich, dass mit einem sprunghaften Anstieg zu rechnen ist. Allerdings ist fraglich, ob dieser Anstieg so auch in Österreich geschehen wird, da die derzeitige Situation in Österreich nicht mit der Situation vor der Liberalisierung in Deutschland vergleichbar ist. Dadurch ist die Methode, die in Wien angewandt wurde, als kritisch anzusehen und nur als Annäherung zu betrachten.

Die Methode, die für Graz entwickelt wurde, berücksichtigt die Vereinfachung des Zugangs zum Fernbusmarkt und somit auch neue nationale Fernbuslinien und nationale Teilabschnitte internationaler Linien. Dabei wurde ermittelt, inwiefern neue Linien und Kurse hinzukommen. Auch hier handelt es sich zwar um eine Abschätzung, diese beruht allerdings auf eine detaillierte Betrachtung des möglichen neuen nationalen Fernbusnetzes mit zwei unterschiedlichen Methoden. Dadurch ist davon auszugehen, dass die Abschätzung in Graz mit der Entwicklung der Fernbuslinien bei Vereinfachung der Gesetzeslage gut übereinstimmt.

5 Busbahnhof Gestaltung

In folgendem Kapitel werden für die Städte Graz und Wien mögliche Standorte eines Busbahnhofes untersucht und anhand der Potentialabschätzung ermittelt, wie diese ausgestattet sein sollten.

5.1 Standortauswahl

Wie in den vorherigen Kapiteln erläutert, ist die Lage eines Busbahnhofes ein wesentlicher Faktor, der für den Erfolg bzw. die Annahme durch die Kunden und die Busunternehmen beiträgt. Dabei ist jeder geplante Busbahnhof einzeln zu betrachten um für diese Stadt die optimale Lage zu finden. In dieser Arbeit werden Standorte für einen Busbahnhof in Graz und in Wien untersucht.

5.1.1 Graz

In einem Gespräch mit Herrn Martin Bauer von der Stadt Graz im September 2016 wurde über die Situation der Fernbusse in Graz gesprochen. Das größte Problem derzeit besteht darin, dass niemand für die Fernbusse und somit für die Infrastruktur einschließlich der Busbahnhöfe verantwortlich ist. Kein Gesetz schreibt vor, wie mit Fernbussen umzugehen ist, dadurch bedarf es engagierte Mitarbeiter, die das Thema Fernbus voranbringen und geeignete Maßnahmen setzen.

In der Stadt Graz wird eine dezentrale Lösung bevorzugt, dies bedeutet mehrere Haltestellen für Fernbusse anstatt eines einzelnen gut ausgebauten Fernbusbahnhofes. Jedoch bestehen Entwicklungspläne für verschiedene Standorte, die an unterschiedlichen Problemen scheitern.

In dieser Arbeit werden im Folgenden drei verschiedene Standorte untersucht, an denen bereits konkrete Pläne bestehen. Der Busbahnhof am Hauptbahnhof am Vorplatz Nord, die bestehende Haltestelle in der Girardigasse und ein möglicher Standort am Weblinger Kreis. Die Wahl des Weblinger Kreis beruht auf einer Studie aus dem Jahr 2015 im Auftrag des Landes Steiermark, die von dem Verkehrsplanungsbüro verkehrplus durchgeführt wurde. Darin wurde untersucht inwieweit es sinnvoll erscheint, den Fernbusbahnhof vom derzeitigen Standort Hauptbahnhof im Zuge des geplanten Umbaus des Weblinger Kreises in Verbindung mit einem P+R dorthin zu verlagern. (Abbildung 37).

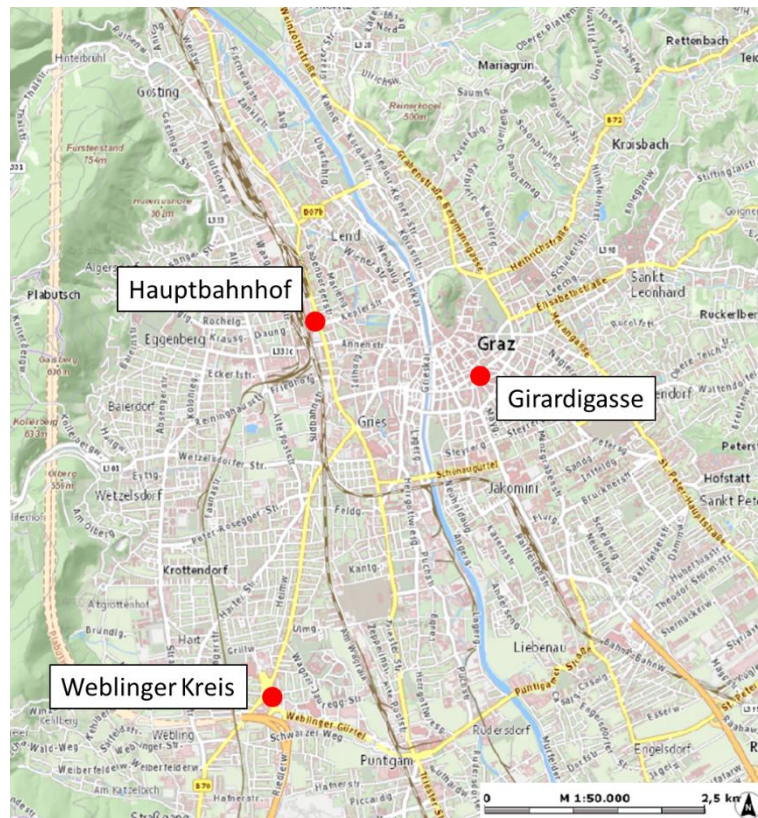


Abbildung 37 : Übersicht der untersuchten Standorte eines möglichen Busbahnhofes in Graz (Kartengrundlage: BaseMap von GIS Steiermark, 2016)

Hauptbahnhof

Am Grazer Hauptbahnhof fahren derzeit der Großteil der Fernbusse ab. Sowohl internationale als auch nationale Linien haben hier ihre Haltestelle. Als Standort hat sich die Nähe zum Hauptbahnhof in verschiedenen Städten als sinnvoll erwiesen, da meist bereits eine gute Infrastruktur vorhanden ist und sowohl die Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr in die Innenstadt als auch einige Serviceeinrichtungen im Bahnhof genutzt werden können. Auch stellt die entstehende Lärm- und Umweltbelastung am Hauptbahnhof kein Problem dar, da die Umgebung auf einen Verkehrsknoten eingestellt ist.

Die Anbindung an das hochrangige Straßennetz ist am Grazer Hauptbahnhof nach Norden über die Wiener Straße und in Richtung Süden über die Kärntner Straße und den Weblinger Kreis gegeben.

Somit lässt sich zusammenfassen, dass der Standort Hauptbahnhof grundsätzlich sinnvoll ist. Jedoch sind einige Maßnahmen zu treffen, um in der Stadt Graz einen würdigen Busbahnhof zu errichten und zu betreiben. Das größte Problem am Hauptbahnhof sind die beengten Platzverhältnisse, die dem wachsenden Fernbusmarkt nicht standhalten werden.

Es gibt bereits Planungen, die einen Ausbau des Busbahnhofes für Regional- und Fernbusse am Vorplatz Nord vorsehen. Eine Entscheidung dazu fällt im Oktober 2016.

Girardigasse

Grundsätzlich ist die Lage in der Innenstadt für einen Busbahnhof für die Kunden erstrebenswert. Das öffentliche Nahverkehrsnetz ist in unmittelbarer Umgebung sehr gut ausgebaut, das bedeutet die Erreichbarkeit für die Kunden, die mit dem ÖV anreisen ist optimal. Da die Hauptgruppe der Fernbuskunden preissensibel und in der Altersklasse zwischen 18 und 30 zu finden sind, reisen die wenigstens mit dem Pkw an. Trotzdem sind Kfz-Parkplätze speziell für Fernbuskunden bereitzustellen.

Dafür können in bereits vorhandenen Tiefgaragen Stellplätze reserviert werden. Auch ist die Anbindung an das hochrangige Straßennetz nicht optimal, da durch die Innenstadt gefahren werden muss und dadurch Verspätungen entstehen können. Für einen richtigen Busbahnhof ist außerdem der benötigte Platz ohne große Umbaumaßnahmen nicht vorhanden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Lage in der Innenstadt für die Kunden grundsätzlich durch die gute Erreichbarkeit sinnvoll ist, jedoch für die Busunternehmer und die Stadt nicht erstrebenswert ist. Einerseits müssen lange Wege in Kauf genommen werden, und somit wird das städtische Straßennetz stark belastet. Andererseits ist die Lärm- und Umweltbelastung eines Busbahnhofs nicht innenstadtgerecht.

Es bestehen bereits Pläne die bereits bestehende Haltestelle in der Girardigasse dahingehend auszubauen, dass zumindest ein Wartebereich inklusive Witterungsschutz zur Verfügung stehen. Nach diesem Umbau können weitere Busse, sowohl Regional- als auch Fernbusse dorthin verlagert werden.

Weblinger Kreis

Der Weblinger Kreis liegt im Süden von Graz und besitzt einen direkten Anschluss an das höherrangige Straßennetz. Somit entfallen die Fahrten durch das Stadtgebiet, welches sich positiv auf die Pünktlichkeit der Fernbusse auswirken kann. Die bestehenden Fernbuslinien fahren derzeit zum großen Teil bereits über den Weblinger Kreis, somit ist eine Änderung der Linienführung nicht erforderlich, es würde sich nur der Ort der Haltestelle ändern. Es kann die Linienführung allerdings dahingehend geändert werden, dass die Busse durch den Plabutschtunnel fahren können, und somit das Stadtgebiet weniger belasten als es derzeit der Fall ist. (Abbildung 38)

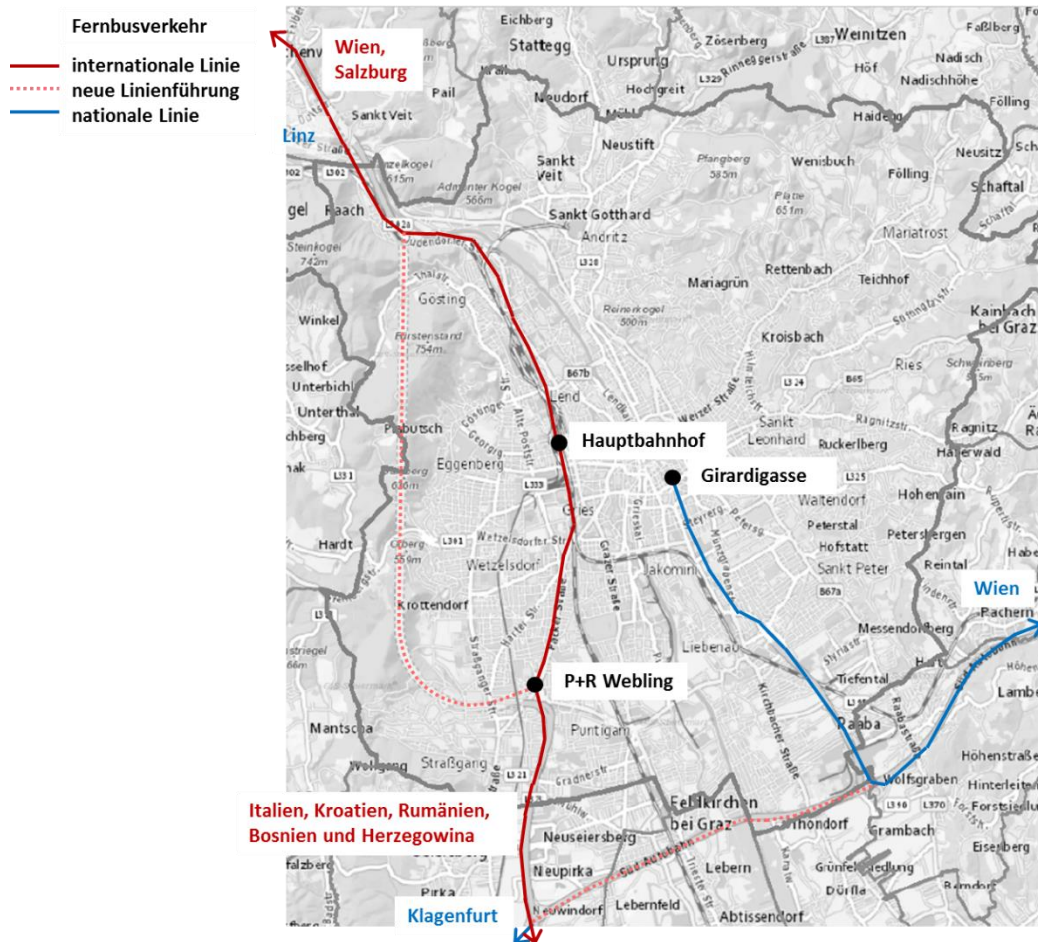


Abbildung 38: alte und neue mögliche Linienführung (Vergleich: [verkehrplus, 2015])

Damit der Busbahnhof am Stadtrand angenommen wird, muss ein gutes ÖV-Angebot vorhanden sein. Am Weblinger Kreis gibt es derzeit nur eine Buslinie, die in die Innenstadt fährt, diese Buslinie bindet ebenfalls den S-Bahnhof Don Bosco an. Dort fahren Regionalbusse, die das südliche Umland mit Graz verbinden. In der näheren Umgebung des Weblinger Kreises befinden sich des Weiteren noch weitere Haltestellen für Busse und S-Bahn. Tagsüber fahren diese Linien regelmäßig, sodass eine Verknüpfung sichergestellt ist. In den Nachtstunden unter der Woche gibt es kein Angebot. Somit ist zwar eine ÖV-Anbindung gegeben, diese wäre allerdings noch ausbaufähig,

Ein weiterer Vorteil des Standortes Weblinger Kreis ist der geplante P+R. Somit sind direkt vor Ort ausreichend Kfz-Parkplätze vorhanden, von denen einige speziell für Kunden des Busbahnhofes bzw. Kiss&Ride vorgesehen werden könnten.

Bei einem vollständigen Neubau kann außerdem der Platz optimal genutzt werden und alle Faktoren eines Busbahnhofes berücksichtigt werden.

Den aktuellen Planungen zufolge kommen an die Zufahrt zum neuen P+R vier Haltestellen für Fernbusse. Da jedoch weder ein Witterungsschutz noch Sanitäranlagen geplant sind, ist diese Variante eines Busbahnhofes nur eine Notlösung und wird dadurch weder von den Kunden noch den Fernbusbetreibern angenommen werden.

Zusammenfassung

In Tabelle 32 sind die Eigenschaften und Möglichkeiten der potentiellen Standorte in Graz zusammengefasst.

Tabelle 32 : Möglichkeiten der potentiellen Standorte für einen Grazer Busbahnhof

	Standort	Hauptbahnhof	Girardigasse	Weblinger Kreis
Entwurfsprinzip	Lage	Hauptbahnhof	Innenstadt	Stadtrand
	Organisation	Sägezahnordnung	Am Straßenrand hintereinander	Sägezahnordnung oder parallele Anordnung
	Art der Buslinien	International, national und regional	National und regional	International und national
	Haltepositionen	8	Max. 4	8
Kfz- Verkehr	Stellplätze	Nutzung der Bahnhoftiefgarage	In vorhandenen Tiefgaragen	P+R
	Kiss&Ride	Erforderlich	Erforderlich	Erforderlich
	Taxi-Halteplätze	Am Hauptbahnhof	In unmittelbarer Umgebung	Erforderlich
ÖV	Anbindung	Am Hauptbahnhof	In unmittelbarer Umgebung	Neue Anbindung
	Betriebsdauer	Ca. 5.00 – 0.00 Uhr Wochenende: Nachtlinie	Ca. 5.00 – 0.00 Uhr Wochenende: Nachtlinie	Ca. 5.00 – 0.00 Uhr Wochenende: Nachtlinie
	Frequenz	Ca. 10 Min.-Takt Nachtlinie: 1x/Stunde	Ca. 10 Min.-Takt Nachtlinie: 1x/Stunde	Ca. 10 Min.-Takt Nachtlinie: 1x/Stunde
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Überdachter Wartebereich mit Sitzgelegenheit, Sanitäreinrichtungen am Hauptbahnhof	Überdachter Wartebereich mit Sitzgelegenheit	Wartehalle mit Sitzgelegenheit, Sanitäreinrichtungen
	Serviceangebote	Am Hauptbahnhof	Geschäfte in unmittelbarer Umgebung	Bereitstellen/ Organisation neuer Angebote
	Fahrgastinformationen	Elektronische Anzeige als Überblick	Elektronische Anzeige als Überblick	Elektronische Anzeigen an jedem Bussteig, Überblick
	Busfahrer	Tankstelle und Abstellplätze in der näheren Umgebung	Nicht möglich	Abstellplätze, Ruhebereich, Tankmöglichkeit in der näheren Umgebung
	Betreiber	Sinnvoll, evtl. ÖBB	-	erforderlich

5.1.2 Wien

In einem Gespräch mit Ing. Martin Schipany von der Stadt Wien im Oktober 2016 wurde der aktuelle Planungsstand bezüglich eines Busbahnhofes in Wien besprochen. In Wien wird eine zentrale Lösung bevorzugt, dies bedeutet, dass entweder ein bestehender Standort erweitert und modernisiert wird oder an einem neuen Standort ein Busbahnhof gebaut wird und die derzeitigen Busbahnhöfe aufgelassen werden. Jedoch soll der neue Busbahnhof ausschließlich für internationale Fernbusse zugänglich sein. Da jedoch nach einer eventuellen Änderung der Gesetzeslage internationale Buslinien auch nationale Teilschnitte anbieten könnten, werden diese Standorte im Folgenden analysiert. Dazu zählen die vorhandenen Standorte Erdberg, Stadion Center und Südtiroler Platz und ein neuer Standort am Verteilerkreis Favoriten, welcher derzeit von der Stadt Wien als möglicher Standort untersucht wird. (Abbildung 39)



**Abbildung 39 : Übersicht der untersuchten Standorte eines Busbahnhofes in Wien
(Kartengrundlage: BaseMap)**

Stadion Center

Das Busterminal Stadion Center liegt zwischen dem Ernst-Happel-Stadion und dem Ferry-Dusika-Hallenstadion im 2. Wiener Bezirk. Durch das Einkaufszentrum gibt es gute Einkaufsmöglichkeiten, die die Kunden des Busterminals nutzen können. Außerdem ist die öffentliche Anbindung durch die Nähe zum Fußball-Stadion sehr gut. Die U-Bahnlinie 2 verbindet das Gelände mit der Innenstadt, von wo aus Verbindungen in alle Richtungen bestehen. Über den Knoten Handelskai ist die Süd-Osttangente (A23) in wenigen Minuten erreichbar, die in weiterer Folge Verbindungen in alle Richtungen ermöglicht. Diese Anbindung ist für die Fernbusbetreiber von Vorteil. Durch eine neue Gestaltung des gesamten Bereichs des Einkaufszentrums, könnten ausreichend Platzreserven geschaffen werden um den vorhandenen Busbahnhof am Stadion Center zu erweitern und somit als zentralen Busbahnhof der Stadt Wien zu betreiben.

VIB Erdberg

Der VIB Erdberg liegt westlich der Donau am Knoten Prater im 3. Wiener Bezirk. Mit der unmittelbaren Nähe der A4 (Ost Autobahn) und der A23 (Südosttangente) besitzt er eine gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz, welches für die Fernbusbetreiber einen wesentlichen Faktor darstellt. Für die Kunden, die mit dem Pkw anreisen, ist diese Anbindung ebenfalls von Vorteil. Durch die U-Bahnlinie 3 ist er außerdem gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen, sodass mit einmaligen Umsteigen gesamt Wien mit der U-Bahn erreicht werden kann. Auch das S-Bahnnetz ist mit der U3 gut erreichbar. Insgesamt ist also die Erreichbarkeit des VIB Erdbergs mit öffentlichen Verkehrsmittel gegeben.

Ein Problem stellen die begrenzten Platzverhältnisse dar. Für eine Erweiterung des derzeitigen VIB stehen kaum Platzreserven zur Verfügung, sodass der gesamte Bereich umgeplant und eventuell in die Höhe gebaut werden müsste um den steigenden Bedarf abdecken zu können.

Südtiroler Platz

Der derzeitige Bereich für Fernbusse am Südtiroler Platz liegt direkt am Hauptbahnhof im 4. Bezirk. Die Lage direkt am Hauptbahnhof bringt viele Vorteile mit sich. Der Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz ist gegeben und die Lärm- und Umweltbelastung durch die Fernbusse stellt in der näheren Umgebung kein Problem dar. Durch die Nähe des Hauptbahnhofes gibt es vielseitige Serviceeinrichtungen, die mitgenutzt werden können. Allerdings bestehen durch die zentrale Lage beengte Platzverhältnisse, sodass bei einer Verlegung aller Fernbuslinien zum Südtiroler Platz der Bereich optimal ausgenutzt und der derzeitige Busterminal umgestaltet werden müsste. Jedoch gibt es bereits ein Busterminal für Regionalbusse, der witterungsgeschützt vom Hauptbahnhof erreichbar ist. Dort bestehen großzügige Flächen zu Verfügung, die auch von Fernbussen genutzt werden könnten.

Das höherrangige Straßennetz ist über die B17 (Triester Straße) und die B221 erreichbar. Dies bedeutet, dass eine gewisse Strecke durch das Stadtgebiet gefahren muss, welches für die Fernbusbetreiber eher ungünstig ist.

Favoriten Verteilerkreis

Derzeit wird an der Umgestaltung des Verteilerkreises im Wiener Bezirk Favoriten gearbeitet. Dabei soll ein neuer Stadtteil mit einer U-Bahn-Verlängerung der U1 entstehen. Die Fachhochschule soll erweitert, neue Wohnungen gebaut und eine Park&Ride-Anlage geschaffen werden. [DiePresse.com, 2014] Dieser Umbau ermöglicht es einen neuen Busbahnhof für die Stadt Wien zu planen und zu bauen. Der Standort liegt am südlichen Stadtrand und bietet eine gute Anbindung an das höherrangige Straßennetz. Es besteht eine direkte Anbindung zur Südosttangente A23, von der aus Verbindungen in alle Himmelsrichtungen möglich sind. Durch die neue Erschließung mit der U1 besteht auch für die Fahrgäste eine optimale Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt. Die Gestaltung und Ausstattung eines neuen Busbahnhofes kann optimal an die Bedürfnisse der Fahrgäste und Busunternehmen angepasst werden. Bei Neubau kann für Touristen der erste Eindruck der Stadt geprägt werden und eine hohe Qualität des Aufenthaltes am Busbahnhof gewährleistet werden.

Zusammenfassung

Die Eigenschaften und Möglichkeiten der vorgestellten potentiellen Standorte werden in Tabelle 33 zusammengefasst.

Tabelle 33 : potentielle Standorte für einen Wiener Busbahnhof

	Standort	Stadion Center	Erdberg	Südtiroler Platz	Favoriten Verteilerkreis
Entwurfsprinzip	Lage	Nähe Knoten Handelskai	Knoten Prater	Hauptbahnhof	Stadttrand
	Organisation	Sägezahn-anordnung, parallel	Sägezahn-anordnung, Bustaschen	Parallel, hintereinander	Bustaschen, Schräganordnung
	Art der Buslinien	International und national	International und national	International, national und regional	International und national
	Haltepositionen	30	30	30	30
Kfz- Verkehr	Stellplätze	Tiefgarage bewirtschaftet	P+R-Anlage, Parkplatz bewirtschaftet	Am Hauptbahnhof	Neue P+R-Anlage
	Kiss&Ride	erforderlich	erforderlich	Erforderlich	Erforderlich
	Taxi-Halteplätze	erforderlich	erforderlich	Am Hauptbahnhof	Erforderlich
ÖV	Anbindung	U2 in die Innenstadt, 2 Buslinien, 1 Buslinie zum Flughafen	U3 in die Innenstadt, Flughafenshuttle	U1, mehrere S-Bahnen, Straßenbahnen und Busse am Hauptbahnhof	Neue U-Bahnlinie U1
	Betriebsdauer	Ca. 5.00-1.00 Uhr Wochenende: 24h	Ca. 5.00-1.00 Uhr Wochenende: 24h	Ca. 5.00-1.00 Uhr Wochenende: 24h	Ca. 5.00-1.00 Uhr Wochenende: 24h
	Frequenz	3 - 10 Min.-Takt	3 - 10 Min.-Takt	3 - 10 Min.-Takt	3 - 10 Min.-Takt
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	Wartehalle mit Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen	Wartehalle mit Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen	Wartebereich mit Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen am Hauptbahnhof	Wartehalle mit Sitzgelegenheit, Sanitäranlagen
	Serviceangebote	Im Einkaufszentrum	Erneuerung der vorhandenen Angebote	Am Hauptbahnhof	Bereitstellen/ Organisation neuer Angebote
	Fahrgastinformationen	Elektronische Anzeigen an jedem Bussteig, Überblick	Elektronische Anzeigen an jedem Bussteig, Überblick	Elektronische Anzeigen an jedem Bussteig, Überblick	Elektronische Anzeigen an jedem Bussteig, Überblick
	Busfahrer	Abstellplätze, Tankstelle in unmittelbarer Umgebung	erforderlich	Abstellplätze, Tankstelle in unmittelbarer Umgebung	Abstellplätze, Tankstelle in unmittelbarer Umgebung
	Betreiber	Sinnvoll, Austrotouring	Sinnvoll, Blaguss	Sinnvoll, evtl. ÖBB	sinnvoll

5.2 Gestaltung

Die Gestaltung und Ausstattung eines Fernbusbahnhofes hängt von der Anzahl der ankommenden und abfahrenden Fernbusse und somit von dem zu erwartenden Passagieraufkommen ab.

Der Flächenbedarf eines Busbahnhofes setzt sich, wie in Kapitel 3 beschrieben, aus den benötigten Halteplätzen, deren Anordnung, den Wartebereich, eventuellen Nebenbetrieben und den Bereich für die Organisation eines störungsfreien Betriebes, wie die Leitstelle, zusammen.

Im folgenden Abschnitt werden Vorschläge für die Gestaltung von Fernbusbahnhöfen in Graz und Wien auf Basis der Potentialabschätzung aus Kapitel 4 aufgezeigt.

5.2.1 Graz

In Kapitel 4.1 wurden die gleichzeitig stehende Fernbusse in Graz ermittelt. Das Ergebnis sind 10 Busse an einem Freitagabend. Da dies allerdings nur innerhalb der Spitzenstunde der Fall ist und durchschnittlich rund 6 Busse pro Stunde in Graz halten werden, wird mit einer Anzahl von 8 Halteplätzen dimensioniert und die Gestaltung des zukünftigen Busbahnhofes darauf abgestimmt. Dies berücksichtigt eine gleichmäßige Verteilung der Ankünfte und Abfahrten über den Tag verteilt. Da davon auszugehen ist, dass vor allem in den Nachtstunden weniger Fernbusse fahren als am Tag, kann davon ausgegangen werden, dass 8 Halteplätze für einen Fernbusbahnhof in Graz erforderlich sind.

Abhängig von den Halteplätzen der Busse sind Kfz-Stellplätze erforderlich. Wie in den Hinweisen für die Planung von Fernbusterminals [FGSV, (2012)] sind pro 15 Busstellplätze rund 50 Pkw-Stellplätze und 5 Kiss&Ride Plätze vorzusehen. In Graz bedeutet dies ein Bedarf von rund 25 Pkw-Stellplätze und 3 Kiss&Ride Plätze. Die Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs spielt eine große Rolle bei der Wahl des Standortes, da ein Großteil der Fernbuskunden mit dem ÖV anreist. Es ist eine gute Anbindung in die Innenstadt, aber auch zu Hauptverkehrsknoten sicherzustellen. Für Graz bedeutet dies eine regelmäßige Verbindung zum Hauptbahnhof, sodass auch das Umland von Graz gut erreichbar ist. Es kann davon ausgegangen werden, dass je besser das ÖV-Angebot ist, desto besser wird auch die Annahme des Busbahnhofes durch die Fernbuskunden sein. Eine gute Qualität des ÖV beinhaltet eine abgestimmte Betriebsdauer und Frequenz der Linien zu den Fernbuslinien. Ein weiteres Kriterium ist die Aufenthaltsqualität, dabei ist jedenfalls ein überdachter Wartebereich mit Sitzgelegenheiten erforderlich. Eine dynamische Anzeige mit Informationen zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Verspätungen und dem jeweiligen Bussteig kann im Wartebereich angeordnet werden. Bei einem Fernbusbahnhof mit einer Größe wie in Graz, ist es nicht erforderlich an jedem Bussteig eine Anzeige vorzusehen, jedoch erhöht dies die Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste. Ebenfalls sollte eine WC-Anlage und ausreichend Abfallbehälter aufgestellt werden. Ein kleines Reisebüro inklusive Kiosk und Informationen zur Stadt Graz steigern die Aufenthaltsqualität.

Für die Fernbusunternehmen sind Tank- und Parkmöglichkeiten ein wesentliches Kriterium. Diese müssen nicht direkt am Busbahnhof vorhanden sein, es sollten jedoch Informationen vorliegen, wo diese bestehen.

Für den Betrieb eines Fernbusbahnhofes ist es sinnvoll ein Betreiber zu finden. Dieser kann die benötigte Fläche von der Stadt pachten und bei hoher Qualität des Fernbusbahnhofes Gebühren von den Busanbietern pro Halt verlangen. Durch die Verpachtung profitiert auch die Stadt Graz von den Einnahmen. Jedoch kann bei dieser Größe und geringen Nebenbetrieben auf einen privaten Betreiber verzichtet werden und direkt von der Stadt betrieben werden.

Diese Anforderungen für einen Grazer Fernbusbahnhof sind in Tabelle 34 zusammengefasst.

Tabelle 34 : Mindestanforderungen an einen Grazer Fernbusbahnhof

	Kriterium	Kategorie III/IV
Entwurfs- prinzip	Lage	Beispiel: Webling, Hauptbahnhof
	Organisation	Siehe Abbildung 40
	Art der Buslinien	International und national
	Haltepositionen	8
Kfz- Verkehr	Stellplätze	ca. 25
	Kiss&Ride	3
	Taxi-Halteplätze	erforderlich
ÖV	Anbindung	Gute Anbindung <ul style="list-style-type: none"> • in die Innenstadt • zum Hauptbahnhof
	Betriebsdauer	<ul style="list-style-type: none"> • 24h • zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr eingeschränkter Betrieb möglich
	Frequenz	<ul style="list-style-type: none"> • Hauptverkehrszeit: ca. 15 Min-Takt • Nebenverkehrszeit: abgestimmt auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fernbusse
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Überdachter Wartebereich mit Sitzgelegenheiten • WC-Anlage
	Serviceangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Kiosk • Ticketverkauf (Reisebüro) • Informationen zur Stadt Graz inkl. ÖV
	Fahrgastinformationen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine große elektronische dynamische Anzeige als Übersicht
	Busfahrer	<ul style="list-style-type: none"> • Tankmöglichkeit in unmittelbarer Umgebung • Parkmöglichkeit für längere Pausen
	Betreiber	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht unbedingt erforderlich • Mögliche Einnahmequelle für die Stadt

In Abbildung 40 ist ein Beispiel für die Anordnung von 8 Halteplätze an einem Fernbusbahnhof in Graz-Webling dargestellt.

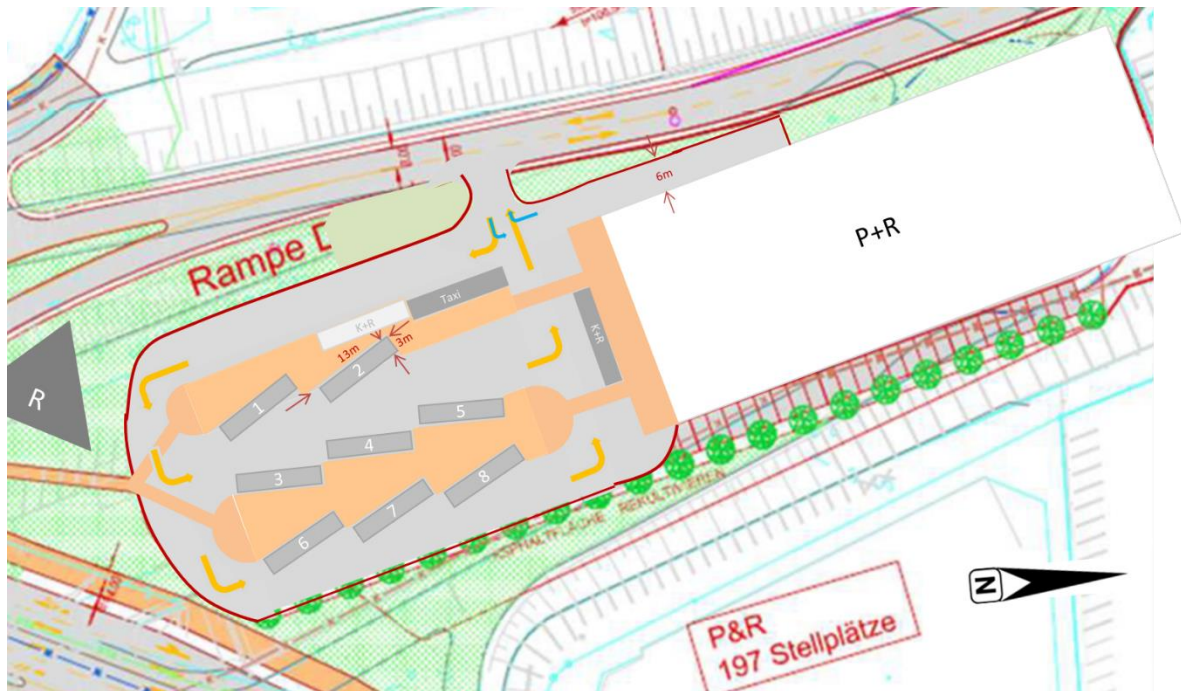


Abbildung 40 : beispielhafte Anordnung in Graz-Webling für 8 Bus-Stellplätze (Skizze) [verkehrplus, 2015]

5.2.2 Wien

Wie in Kapitel 4.2 ermittelt, sind in Wien rund 30 Stellplätze für einen Fernbusbahnhof erforderlich. Dafür sind rund 100 Pkw-Stellplätze und 10 Kiss&Ride Plätze vorzusehen. Des Weiteren sind ausreichend Taxi-Halteplätze bereitzustellen. Da der öffentliche Nahverkehr in Wien sehr gut ausgebaut ist, sollte der Fernbusbahnhof an einem Nahverkehrsknoten liegen. Damit ist der Anschluss des Fernbusbahnhofes sichergestellt und die lange Betriebsdauer und hohe Frequenzen der Nahverkehrslinien nutzbar.

Die Ausstattungsmerkmale für einen Wiener Fernbusbahnhof sind vergleichbar mit denen eines Hauptbahnhofes. Eine Wartehalle mit Sitzgelegenheiten bildet dabei den Mittelpunkt. In dieser können Nebenbetriebe, wie ein Kiosk oder Imbisse angeordnet werden. Außerdem sollten neben Sanitäranlagen und Gepäckschließfächer auch eine Touristeninformation vorzufinden sein. Des Weiteren sollte ausreichend Platz für Ticketverkaufsstellen der einzelnen Unternehmen vorhanden sein.

Für die Fahrgastinformation sollte in der Wartehalle eine elektronische Übersichtstafel der ankommenden und abfahrenden Fernbusse vorhanden sein. Neben Lautsprecherdurchsagen im gesamten Bereich des Fernbusbahnhofes, sind dynamische Anzeigen an jedem Bussteig sinnvoll.

Da Wien eine Anfangs- bzw. Endhaltestelle für viele Fernbusse darstellt, sind Angebote für die Busanbieter wesentlich. Dabei sind Entleerungsmöglichkeiten für die Bus-Toilette, Frischwasseraufnahmemöglichkeiten, Park- und Tankmöglichkeit sowie ein Ruhebereich für die Busfahrer von Vorteil.

Bei einer Größe eines Fernbusbahnhofes wie in Wien bringt es Vorteile einen externen Betreiber zu finden. Der Aufwand für einen reibungslosen Betrieb ist groß und kann von einer Betreibergesellschaft o.ä. effektiv gestaltet werden. Durch eine Verpachtung des Geländes kann die Stadt Wien Einnahmen generieren.

Die Anforderungen für einen Wiener Fernbusbahnhof sind in Tabelle 35 zusammengefasst.

Tabelle 35 : Mindestanforderungen für einen Wiener Fernbusbahnhof

	Kriterium	Kategorie IV
Entwurfspri nzip	Lage	Nahverkehrsknoten
	Organisation	platzsparend, Schräganordnung
	Art der Buslinien	International und national
	Haltepositionen	30
Kfz- Verkehr	Stellplätze	ca. 100
	Kiss&Ride	ca. 10
	Taxi-Halteplätze	erforderlich
ÖV	Anbindung	Gute Anbindung <ul style="list-style-type: none"> • in die Innenstadt • zu U-Bahnhöfen
	Betriebsdauer	<ul style="list-style-type: none"> • normaler Betrieb der Wiener Linien
	Frequenz	<ul style="list-style-type: none"> • normaler Betrieb der Wiener Linien
Aufenthaltsqualität	Ausstattung	<ul style="list-style-type: none"> • Wettergeschützte Wartehalle mit Sitzmöglichkeiten • Überdachte Wartebereiche am Bussteig • Sanitäreanlagen
	Serviceangebote	<ul style="list-style-type: none"> • Gepäckschließfächer • Kiosk, Reisebedarf • Ticketverkauf • Touristeninformationen
	Fahrgastinformationen	<ul style="list-style-type: none"> • Elektronische dynamische Anzeigen an jedem Bussteig • Lautsprecherdurchsagen
	Busfahrer	<ul style="list-style-type: none"> • Ruhebereich • Sanitäreanlagen inkl. Waschräume • Entleerungsmöglichkeit der Toiletten und Nachfüllmöglichkeit für Frischwasser (auch in unmittelbarer Umgebung möglich) • Tankmöglichkeit (auch in unmittelbarer Umgebung möglich) • Parkplätze für Busse erforderlich
	Betreiber	<ul style="list-style-type: none"> • Sinnvoll • Fläche kann von der Stadt gepachtet werden → Einnahmequelle für die Stadt

6 Aktuelle Entwicklungen

Aufgrund der dynamischen Entwicklung des Fernbusmarkt ist während der Entstehung dieser Arbeit in Österreich, aber auch in Deutschland viel geschehen. Das folgende Kapitel fasst die größten und wichtigsten Veränderungen bis Oktober 2016 zusammen.

6.1 Österreich

In Österreich besteht wohl die größte Entwicklung darin, dass die ÖBB in den Fernbusmarkt eingestiegen ist. Seit Mitte Juli fährt die ÖBB mit ihren Fernbussen unter dem Namen „Hellö“ durch Europa. Damit reagieren Sie auf den wachsenden Markt und stellen sich der Konkurrenz. Jedoch werden keine nationalen Strecken bedient. [APA, 2016]

Außerdem hat der deutsche Fernbusanbieter Flixbus weitere Kooperationen mit österreichischen Busunternehmen geschlossen und bietet nun neben der Verbindung Graz-Wien noch weitere Verbindungen an. Dr. Richard fährt seit März für Flixbus den Flughafen Wien-Schwechat von Graz aus mehrmals täglich an. Blaguss bedient für Flixbus mehrmals die Strecke Graz-Salzburg über Schladming. Es ist damit zu rechnen, dass vor allem der deutsche Marktführer Flixbus in naher Zukunft weitere Buslinien innerhalb Österreichs anbietet.

6.2 Deutschland

Der Marktführer in Deutschland meinFernbus ist mittlerweile unter dem Namen Flixbus etabliert und wächst stetig weiter. Im Juni 2016 gab Flixbus die Übernahme von Megabus in Europa bekannt, im August 2016 gab Flixbus bekannt, dass das Fernbusgeschäft der deutschen Post übernommen wird [FlixBus, 2016]. Damit sind die zwei größten Konkurrenten übernommen und die Position im Fernbusmarkt abermals deutlich gestärkt.

Außerdem expandiert Flixbus weiter in andere Länder, es gibt bereits nationale Netze in Frankreich, Italien und den Niederlanden. In Kroatien und Dänemark bestehen konkrete Planungen für ein nationales Streckennetz.

Eine große Veränderung für den deutschen Fernbusmarkt ist außerdem der fast vollständige Ausstieg der deutschen Bahn aus dem Fernbusgeschäft. Die Tochtergesellschaft berlinlinienbus stellt zum Jahresende 2016 fast ihre gesamten Strecken ein. Einige wenige übernimmt der IC Bus, der jedoch hauptsächlich grenzüberschreitende Fahrten bedient. [Mortsiefer, H., 2016]

Durch diese Entwicklungen ist Flixbus mittlerweile quasi Monopolist am deutschen Fernbusmarkt. Dadurch ist zwar zu erwarten, dass die Preise steigen werden, jedoch muss sich der Fernbus weiterhin gegen die Bahn und Billig-Flugangebote behaupten, wodurch eine Preisexplosion nicht zu erwarten ist. Zum Stichtag 30.6.2016 gab es in Deutschland 355 Fernbuslinien, dies ist die höchste Anzahl an Linien, die es je in Deutschland gab [BMVI, 2016].

7 Schlussfolgerung

Die Fernbussituation in Deutschland und Österreich unterscheiden sich grundlegend. In Deutschland waren die Eisenbahnunternehmen vor der Liberalisierung im Jänner 2013 vor Konkurrenten auf der Straße geschützt. Dies hat bedeutet, dass kein neuer Linienverkehr mit Bussen dort gestattet sei, wo sie eine Konkurrenz zu bereits vorhandenen Buslinien oder Eisenbahnen darstellten. Im Jänner 2013 wurde das Personenbeförderungsgesetz jedoch geändert, sodass der Konkurrenzschutz nur mehr für den regionalen Bahnverkehr mit einem Haltestellenabstand bis zu 50 km gilt. Außerdem wurde der Fernlinienbus innerhalb des Personenbeförderungsgesetzes definiert. Der deutsche Fernbusmarkt ist somit sprunghaft angestiegen, mit vielen neuen Unternehmen, die mittlerweile Linien, in ganz Europa betreiben. Es werden sowohl grenzüberschreitende als auch rein nationale Linien in verschiedenen Ländern betrieben. Im Zuge dessen gibt es immer größere Probleme mit Haltestellen für die Fernbusse, da nur wenige Städte einen tatsächlichen Busbahnhof besitzen. Derzeit planen jedoch einige deutsche Städte neue Busbahnhöfe, die dem Fernbusaufkommen gerecht werden. Andere Städte wiederum vertreiben die Fernbusse aus der Innenstadt und verlegen die Haltestelle an den Stadtrand in die Nähe des Flughafens.

In Österreich gab es noch keine Gesetzesänderung bezüglich einer Vereinfachung zum Zugang des Fernbusmarktes. Neue Fernbuslinien sind nach dem Kraftfahrlineiengesetz zu beantragen und zu errichten. Dabei sind die Verkehrsunternehmen zu hören, die auf dieser Strecke bereits eine Linie betreiben. Es darf keine Möglichkeit bestehen, dass die neue Linie die bereits bestehende Linie im öffentlichen Interesse wirtschaftlich gefährdet. Bei Genehmigung erhält das Verkehrsunternehmen eine Konzession, die für maximal acht Jahre gültig ist. Der Fernbusverkehr ist in Österreich nicht eigens definiert. Er wird daher im Kraftfahrlineiengesetz dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Regionalverkehr gleichgesetzt.

Durch das Wachstum des nationalen Fernbusverkehrs in Deutschland findet auch in Österreich eine Entwicklung bezüglich des nationalen Fernbusverkehrs statt. Vor allem der deutsche Fernbusanbieter FlixBus ist mit regionalen Busunternehmen stark am österreichischen Markt vertreten.

Da die Fernbusse vor allem ein junges Publikum ansprechen, sind die neuen Medien, wie soziale Netzwerke und Apps, von großer Bedeutung. Tickets werden im Internet gekauft und müssen nicht ausgedruckt werden. Außerdem werden Verspätungen und Änderungen der Fahrt über die App und per E-Mail bekannt gegeben. Auch kann per GPS-Signal verfolgt werden, wo sich der Bus derzeit befindet und somit abgeschätzt werden, wann der Fernbus die Haltestelle erreicht. Des Weiteren ist jeder Fernbus mittlerweile mit WLAN ausgestattet, welches von jedem Fahrgast kostenlos genutzt werden kann.

Durch diese Kundenfreundlichkeit und die günstigen Ticketpreise wurde der Fernbus zu einer großen Konkurrenz der Bahn. Die Bahnunternehmen in Deutschland und in Österreich haben bereits in den letzten Jahren auf die neue Konkurrenz reagiert. In Deutschland werden kaum Preiserhöhungen der Tickets vorgenommen. In Österreich ist die ÖBB mit eigenen Fernbussen mit „Hellö“ in das Geschäft eingestiegen.

Durch diese Entwicklung und der damit verbundenen steigenden Anzahl an Fernbusverbindungen ist es sinnvoll geeignete Busbahnhöfe für die Städte zu entwickeln. Dabei ist es für die Fahrgäste, die Busunternehmen und die Städte wichtig die Zuständigkeit für Fernbusse zu klären um gut ausgestattete Haltestellen zu schaffen. In Tabelle 36 sind die Anforderungen an die Haltestellen, die in vier Kategorien eingeteilt werden können, aufgeführt.

Tabelle 36: Einteilung von Haltestellen in 4 Kategorien (Kategorie II -IV Busbahnhof i.e.S.)

	Kriterium	Kategorie I	Kategorie II	Kategorie III	Kategorie IV
Entwurfsprinzip	Lage	unabhängig	Am Hauptbahnhof	Am Hauptbahnhof	unabhängig
	Organisation	Am Straßenrand	Am Straßenrand	Eigener Bereich ohne Kfz-Verkehr	Eigener Bereich ohne Kfz-Verkehr
	Haltepositionen	Max. 2	Max. 5	Mind. 4	Mind. 6
Kfz-Verkehr	Stellplätze	○	⊙	●	●
	Kiss&Ride	○	○	⊙	●
	Taxi-Halteplätze	○	○	⊙	●
ÖV	Anbindung	⊙	●	●	●
	Betriebsdauer	○	⊙	●	●
	Frequenz	⊙	⊙	⊙	●
Aufenthaltsqualität	Städtebauliche Einbindung	●	⊙	⊙	○
	Ausstattung	Witterungsschutz, Sitzgelegenheit	Zusätzlich: Toiletten	Zusätzlich: Wasch- und Duschräume,	Zusätzlich: Übernachtungsmöglichkeiten
	Serviceangebote	keine	Fahrscheinverkauf	Reiseauskunft, Gepäckaufbewahrung, Nebenbetriebe	Einkaufsmöglichkeiten, persönlicher Kundenservice, Geldwechsel, etc.
	Fahrgastinformationen	Fahrplanaushang	Fahrplanaushang	Elektronische Anzeigen	Elektronische Anzeigen, Durchsagen
	Busfahrer	keine	keine	Entsorgungsservice, Wartebereich	Entsorgungsservice, Wartebereich
	Betreiber	keine	keine	Leitstelle	Leitstelle
	Beispiel	Graz Innenstadt	Karlsruhe	Hannover	Berlin
○ nicht relevant ⊙ teilweise relevant ● relevant					

Mit Hilfe einer Potentialabschätzung wurde die Anzahl der erforderlichen Halteplätze für die Städte Graz und Wien ermittelt. Für Graz wurde dies mit Hilfe der derzeit fahrenden Fernbusse, national und international, und vergleichbaren Städten in Deutschland abgeschätzt. Dies ergab einen Bedarf von 8 Halteplätzen an einem Busbahnhof. Jedoch ist es von der Stadt Graz nicht erwünscht alle Fernbuslinien, national und international, an einen Standort zusammenzufassen, sondern mehrere Haltestellen anzubieten. In Graz gibt es derzeit keinen Ort, an dem alle Anforderungen an einen Busbahnhof erfüllt werden und alle Beteiligten zufrieden zu stellen sind. Deswegen wird empfohlen, die vorhandenen Haltestellen entsprechend umzubauen um den Mindestansprüchen gerecht zu werden.

Für Wien wurde die Abschätzung mittels einer Vorstudie aus dem Jahr 2012 durchgeführt, die ebenfalls die bereits bestehenden Fernbuslinien in Wien herangezogen hat. Es ergab einen Bedarf von rund 30 Stellplätzen an einem zentralen Busbahnhof. Es existieren bereits jetzt mehr Fernbuslinien, hauptsächlich grenzüberschreitend, als es vor der Liberalisierung in ganz Deutschland der Fall gewesen ist. Dadurch haben sich im Laufe der Zeit mehrere Haltestellen und Busbahnhöfe etabliert, an denen sich die Fernbusse und auch touristische Reisebusse verteilen. Es ist sinnvoll zumindest die Fernbusse an einen Busbahnhof zusammenzufassen und für touristische Reisebusse einen weiteren Standort zu etablieren. Dabei sollte der Stadt Wien ein angemessener Busbahnhof mit hoher Aufenthaltsqualität eingerichtet werden.

Die Entwicklung des Fernbusmarktes in Österreich ist zu beobachten, dabei bleibt abzuwarten, welche Fernbusanbieter sich in Österreich etablieren können. In weiterer Folge ist zu beobachten, ob die Verantwortlichen die Entwicklung erkennen und es zu einer Änderung der Gesetzeslage in Österreich kommt. Falls es zu einer Definition von Fernbussen und einer Vereinfachung des Zugangs zum Markt kommt, ist mit einem Anstieg der nationalen Busverbindungen zu rechnen. Weitere geeignete Fernbusbahnhöfe werden dann in Österreich erforderlich sein.

8 Literaturverzeichnis

- BStG (1971): *§28 2 Benützung der Bundesstraßen*. In: Bundesstraßengesetz.
- 1020 Wien (2016): *Wiens modernster internationaler Busbahnhof*. Busterminal Wien - Leopoldstadt. Verfügbar unter www.1020-wien.at/busterminal-wien.php, [Datum des Zugriffs: 03.10.2016].
- AFP (2015): *Auf diese Änderungen müssen sich Bahnfahrer einstellen*. In: Die Welt, 15.09.2015.
- Albrecht, V. (2015): *Fernbusverkehr in Deutschland*. Vorlesung, Januar 2015.
- APA (2016): *Ab 15 Euro: ÖBB-Fernbus "Hellö" fährt Mitte Juli los*. In: Der Standard, 30.09.2016.
- Austrotouring Verkehrsbetriebe GmbH (2016): *Busterminal Stadion Center Wien*. Verfügbar unter www.busterminal-vienna.at/index.php, [Datum des Zugriffs: 22.05.2016].
- Benedix, N. (2016): *Busbahnhof Frankfurt*. Chaos am Busbahnhof. In: Frankfurter Rundschau, 03.05.2016.
- Berlinlinienbus (2016). Verfügbar unter www.berlinlinienbus.de, [Datum des Zugriffs: 09.04.2016].
- Blaguss Reisen GmbH (2016a): *Fahrpläne*. Verfügbar unter <http://www.buslinien.at/de/fahrplaene>, [Datum des Zugriffs: 28.01.2016].
- Blaguss Reisen GmbH (2016b): *Vienna International Busterminal (VIB)*. Verfügbar unter <http://www.buslinien.at/de/vib-busbahnhof>, [Datum des Zugriffs: 21.05.2016].
- Blazejewski, Ingo (2016): *Duisburg will Fernbusbahnhof diese Jahr in Betrieb nehmen*. In: Der Westen, 05.02.2016.
- BMVI (2015): *Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs*. In: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Verfügbar unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html, [Datum des Zugriffs: 08.12.2015].
- BMVI (2016): *Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs*. In: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Verfügbar unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html, [Datum des Zugriffs: 23.10.2016].
- KfzG (2013): *Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen*. In: Kraftfahrlineigesetz.
- GelverkG (1996): *Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbstmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen*. In: Gelegenheitsverkehrs-Gesetz.
- CA Immo (2016): *Frankfurt am Main*. Verfügbar unter www.caimmo.com/de/presse/bildarchiv/?category=2&piclib-search=, [Datum des Zugriffs: 19.05.2016].
- DB Bahn (2016): *Reiseauskunft*. Verfügbar unter <http://reiseauskunft.bahn.de>, [Datum des Zugriffs: 09.04.2016].
- DiePresse.com (2014): *Verteilerkreis Favoriten wird zum neuen Stadtteil*. In: Die Presse, 03.04.2014.
- dpa (2016): *Bald erste Fernbusbahnhof-Halteplätze*. In: Frankfurter Rundschau, 17.04.2016.
- Dr. Richard (2016): *Reisebus-Flotte*. Verfügbar unter www.richard.at/reisebusse/reisebus-flotte/, [Datum des Zugriffs: 25.09.2016].

- EG (2009): *EG Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt [...]*. In: Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.
- EU (2011): *EU Verordnung über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr [...]*. In: Verordnung (EU) Nr. 181/2011.
- eurobus (2016). Verfügbar unter https://api.euroticket.pl/SaleWWW/green_parrot_karlsruhe_api_gwt/de#cities, [Datum des Zugriffs: 09.04.2016].
- Eurolines (2016): *Eurolines Touring*. Verfügbar unter <https://www.eurolines.de>, [Datum des Zugriffs: 19.03.2016].
- EvoBus GmbH (2016): *Setra Routenplaner*. Verfügbar unter <http://www.setra.de/service/routenplaner.html>, [Datum des Zugriffs: 07.03.2016].
- FlixBus (2016): *Pressemitteilungen*. Verfügbar unter www.flixbus.at/unternehmen/presse/pressemitteilungen/, [Datum des Zugriffs: 02.10.2016].
- FGSV (2012): *Hinweise zur Planung von Fernbusterminals*. In: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung.
- Fürst, E. W. (2016): *Fernbus vs. Bahn: Ein Vergleich aus Sicht von Betreibern und Kunden*. ÖVG-Forum: "Wettbewerb im Personen(fern)verkehr". Wien, 28.06.2016.
- Gipp, C. (2015): *Fernbus bringt Fernverkehrsmarkt in Bewegung*. In: DVWG aktuell (21).
- Green Parrot GmbH (2015): *Frankreichs Fernbus-Liberalisierung ist da: Neuerungen und Marktanteile im Überblick*. Karlsruhe, Pressemitteilung, 10.08.2015.
- Hann, T.; Garstenauer, K. (2016): *Zug vs. Bus: Beeinflusst die Zulassung von Fahrzeugen den Wettbewerb*. ÖVG-Forum: "Wettbewerb im Personen(fern)verkehr". Wien, 28.06.2016.
- Högelsberger, D. H. (2016): *Der Wettbewerb Bus - Bahn aus Sicht der Gewerkschaft*. ÖVG-Forum: "Wettbewerb im Personen(fern)verkehr". Wien, 28.06.2016.
- BO ZOB (2014): *Benutzungsordnung für den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Berlin, gültig ab 1.März 2014*. In: Internationale Omnibusbahnhof Betreibergesellschaft mbH. Berlin.
- IOB mbH. (2016): *ZOB Berlin*. Verfügbar unter www.iob-berlin.de, [Datum des Zugriffs: 04.09.2016].
- Krämer, A.; Hercher, J. (2016): *Reisen mit dem Fernlinienbus: Vergleichende Analyse für die D-A-C-H-Region*. exeo Strategic Consulting AG & Rogator AG. MobilitätsTRENDS 2016. Bonn, Mai 2016.
- Marahrens, D.-I. W. (2014): *Fernbuslinien in Deutschland*. Veranstaltung der DVWG. Wuppertal, 08.05.2014.
- Megabus (2016). Verfügbar unter <http://deeu.megabus.com/>, [Datum des Zugriffs: 09.04.2016].
- MFB (2016): *Streckennetz und Fahrplanangebot*. Verfügbar unter www.meinfernbus.de/unser-angebot, [Datum des Zugriffs: 28.01.2016].
- Mortsiefer, H. (2016): *Deutsche Bahn streicht Fernbus-Angebot zusammen*. In: Der Tagesspiegel, 16.09.2016.
- PBefG (2012): *Novelle des Personenbeförderungsgesetzes*.

- ÖBB (2016): *Fahrplanauskunft*. Verfügbar unter <http://fahrplan.oebb.at/>, [Datum des Zugriffs: 13.02.2016].
- ÖBB Postbus GmbH (2016): *Internationaler Busterminal Südtiroler Platz*. Verfügbar unter www.postbus.at/de/Internat._Busterminal/index.jsp, [Datum des Zugriffs: 22.05.2016].
- Pleil, Ingolf (2016): *Trotz Streit um MK 1 am Wiener Platz – Perspektive für Busbahnhof*. In: Dresdner Neuste Nachrichten, 31.08.2016.
- Postbus (2016). Verfügbar unter <https://www.postbus.de/>, [Datum des Zugriffs: 09.04.2016].
- RBB online (2016): *Der ZOB bekommt Zähne*. Verfügbar unter <http://www.rbb-online.de/panorama/beitrag/2016/07/zob-zentraler-omnibusbahnhof-umbau-berlin-start.html>, [Datum des Zugriffs: 07.07.2016].
- Reezom Customer Loyalty GmbH (2016): *Entfernungen berechnen*. Verfügbar unter www.entfernung.org, [Datum des Zugriffs: 03.03.2016].
- Rometsch, Jens (2016): *Leipzigs neuer Busbahnhof soll Ende des Jahres entstehen*. In: Leipziger Volkszeitung, 03.05.2016.
- Scherff, D. (2016): *Immer Ärger mit dem Fernbus*. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 24.07.2016.
- Schmid, G. (2014): *Fernbusterminal Wien, Vorstudie*. im Auftrag der Stadt Wien/Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. Wien, April 2014.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2016): *ZOB Berlin*. Verfügbar unter <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/download/zob/>, [Datum des Zugriffs: 04.09.2016].
- Sindbad (2016): *Busliniensuche*. Verfügbar unter <http://busliniensuche.sindbad.pl/>, [Datum des Zugriffs: 09.04.2016].
- Springer Gabler Verlag (2016): *Bustourismus*. Verfügbar unter <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/90809/bustourismus-v8.html>, [Datum des Zugriffs: 02.04.2016].
- Stadt Dortmund (2016): *Dortmund Busbahnhof*. Verfügbar unter http://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/verkehr/busbahnhof/busbahnhof.html, [Datum des Zugriffs: 15.05.2016].
- Stadt Karlsruhe (2016): *Busbahnhof*. Verfügbar unter <http://ka.stadtwiki.net/Busbahnhof>, [Datum des Zugriffs: 15.05.2016].
- Statistik Austria (2016): *Urlaubs- und Geschäftsreisen der österreichischen Bevölkerung*. Verfügbar unter http://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/index.html, [Datum des Zugriffs: 03.11.2016].
- SZ (2015): *Kein Geld für Fernbusbahnhof im Zentrum*. In: Sächsische Zeitung, 01.12.2015.
- Umweltbundesamt (2016): *Emissionsdaten*. Verfügbar unter www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten, [Datum des Zugriffs: 15.09.2016].
- van de Velde, D. (2014): *Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments*. In: Research in Transportation Economics 48 (2014), S. 33-40.

VCD (2014/2015): *Die Bahn im Vergleich mit Fernlinienbus und Auto*. VCD Bahntest, 2014/2015.

verkehrplus (2015): *Potentialstudie und verkehrsorganisatorisches Konzept Webling*. Graz, September 2015.

Westbus (2016): *Streckennetz und Fahrplanangebot*. Verfügbar unter www.westbus.at, [Datum des Zugriffs: 28.01.2016].

ZOB Hamburg (2016a): *Historie - Geschichte des Umbaus*. Verfügbar unter <http://zobhamburg.de/historie.php>, [Datum des Zugriffs: 15.05.2016].

ZOB Hamburg (2016b): *ZOB Hamburg*. Verfügbar unter <http://www.zob-hamburg.de/>, [Datum des Zugriffs: 17.04.2016].

ZOB Hannover (2016). Verfügbar unter www.hannover-zob.de/startseite/, [Datum des Zugriffs: 15.05.2016].

zsp architekten (2016): *Zentraler Omnibus-Bahnhof Magdeburg*. Verfügbar unter www.zsp-architekten.de/info_und_projekt-nr-20.html, [Datum des Zugriffs: 27.09.2016].