

Antwort zur Anfrage

Nr. AF/0072/2015

Beratung im **Stadtrat** am **24.07.2015**, TOP öffentliche Sitzung

Betreff: Anfrage der CDU-Ratsfraktion: Fernbusreisen ab/an Koblenz

Antwort:

Seit der Neuregelung des inländischen Fernbuslinienverkehrs zum 01.01.2013 verkehren immer mehr Fernbusse zwischen den deutschen Städten. Die Kommunen hatten kaum Zeit, sich auf die durch die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes verursachten Auswirkungen ausreichend vorzubereiten. Der Fernbus hat sich innerhalb kürzester Zeit als innerdeutsches Verkehrsmittel etabliert.

Wer ist für die koordinierte Abwicklung des Busverkehrs (ÖPNV und Fernverkehr) auf dem Busbahnhofsgelände zuständig?

Die Abwicklung des ÖPNV auf der dafür vorgesehenen Fläche wird zwischen den Verkehrsunternehmen (evm-Verkehrs GmbH, Rhein-Mosel-Bus und Zickenheiner) sowie der Verwaltung abgestimmt.

Für die Abwicklung des Fernbuslinienverkehrs vor der „Sparda-Bank“ stehen drei Busstellplätze zur Verfügung. Hier gibt es keine weitere Koordinierung.

Können die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Fernbusse nicht auch über die EDV-Anzeigen publiziert werden?

In dem Abfahrtsbereich vor der Sparda-Bank gibt es keine elektronischen Anzeigen. Diese befinden sich nur in den Bereichen, wo der ÖPNV abgewickelt wird. Die Verwaltung hält eine Anzeige über die elektronischen Anzeigen für nicht erforderlich, da eine Fahrt mit dem Fernbus gegenüber einer Fahrt mit dem ÖPNV nicht spontan erfolgt, sondern im Vorfeld seitens der Reisenden geplant wird und ein entsprechendes Ticket im Vorfeld erworben wird. Die Reisenden wissen also, wann und wo ihre Fahrt gemäß Fahrplan startet. Anbieter wie z. B. FlixBus/meinfernbus informieren mittels eigener App über die Pünktlichkeit.

Wie kann die Verwaltung dem stetig wachsenden Fernbusverkehr und dem steigenden Personenaufkommen gerecht werden?

Seit Januar 2013 hat die Busfrequenz im Bereich vor der Sparda-Bank zugenommen. Die Verwaltung hat hierzu in der Vergangenheit bereits eine Übersicht der dort verkehrenden Linien (innerdeutsch und europäisches Ausland) erstellt. Diese wird - sofern erforderlich - aktualisiert. Derzeit sind dort keine Engpässe zu verzeichnen. Weder bei der Verwaltung noch beim Landesbetrieb Mobilität sind dahingehend Beschwerden eingegangen. Weitere Kapazitäten sind an dem Standort noch vorhanden.

Ist eine eventuelle Verlagerung des Standortes der Fernverkehrsbusse von der Neversstraße in die vorhandenen Einstiegsplätze des Busbahnhofs möglich?

In den Kommunen gilt es, die Fernbuslinien sinnvoll zu integrieren und zu lenken. Städte wie z. B. Frankfurt am Main suchen händeringend ein Innenstadtgelände, um dem steigenden Bedarf gerecht zu werden. In Ulm gilt der Zentrale Busbahnhof als überlastet. In Hagen wurden die Fernbusse auf ein Gelände fern vom Hauptbahnhof verwiesen. Berlin, Hamburg oder München verfügen bspw. über Busbahnhöfe, die ausschließlich dem Fernbusverkehr vorbehalten sind. Zwar gibt es die Omnibusbahnhöfe des öffentlichen Nahverkehrs. Die werden von Fernbussen vielerorts auch bereits mitbenutzt, sind dafür aber nur bedingt geeignet. Denn Fernbusse können nicht die Taktzeiten der Stadtbusse einhalten, da die Koffer ein- oder ausgeladen werden müssen – auch auf der Straßenseite der Busse. Das wird gefährlich, wenn daneben ein Stadtbus fährt.

Mittelfristig ist für Koblenz zu überlegen, wie bei steigendem Bedarf der Fernbusverkehr – möglicherweise unter Hinzunahme eines Bussteigs im Randbereich des ZOB – abgewickelt und organisiert werden kann, ohne dass dies zu Gefährdungen führt.

Ein idealer Ort für die Anlage eines Busbahnhofs für Fernreisebusse mit einer entsprechenden Infrastruktur für die Fahrgäste sowie das Fahrpersonal stellt aufgrund der Innenstadtlage und der hervorragenden Anbindung an den ÖPNV/SPNV die Fläche des ehemaligen Handelshofes dar. Hier könnte im Erdgeschoss der Fernbusverkehr abgewickelt werden. In darüber liegenden Geschossen wären mehrere Parkebenen für KFZ denkbar.

Wieso muss die Stadt die Infrastruktur für die Fernbusse kostenlos zur Verfügung stellen?

Die Frage nach der Erhebung von Stationsgebühren bzw. auch der Förderung neuer Busterminals beschäftigt viele Kommunen und ist abschließend nicht gelöst. So wird in Hamburg bspw. der „Bus-Port-Hamburg“ durch die "ZOB Hamburg GmbH" betrieben, deren Hauptgesellschafter die Hamburger Hochbahn ist. Weitere Gesellschafter sind u. a. Hamburger Busunternehmen, der Omnibusverband Nord und die Tourismuszentrale Hamburg. Neben Berlin, Hamburg und München ist derzeit nur noch Dortmund bekannt, wo Gebühren erhoben werden.

Eine Gebührenerhebung in Koblenz, erscheint aufgrund des nichtabgetrennten Bereichs nicht durchführbar. Dies gilt im Prinzip für alle Städte, in denen der Fernbusverkehr am „Straßenrand“ abgewickelt wird.

Werden diese Aspekte bereits im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt?

Derzeit wird eine detaillierte Bestandsanalyse durchgeführt. Hier findet auch der Fernreisebus Berücksichtigung. Konzeptionelle Aussagen können aber erst in späteren Arbeitsphasen erfolgen.