



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Bernhard Roos SPD**
vom 26.04.2017

Zustand der bayerischen Fernbusbahnhöfe

Eine jüngst veröffentlichte Studie des ADAC hat enthüllt, dass sich die Fernbusbahnhöfe deutschlandweit in beklagenswertem Zustand befinden. Mit der rasanten Entwicklung auf dem Fernbusmarkt habe die dazugehörige Infrastruktur nicht Schritt gehalten, so das Fazit der Studie. Bemängelt wurden insbesondere fehlende Überdachungen, fehlende elektronische Anzeigetafeln, eine unvollständige Barrierefreiheit, fehlende Service-Einrichtungen und eine zu dezentrale Lage der Bahnhöfe.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Wie beurteilt die Staatsregierung den allgemeinen Zustand der bayerischen Fernbusbahnhöfe?
2. Welche Voraussetzungen muss ein „guter“ Busbahnhof erfüllen?
3. Welchen Optimierungsbedarf hat die Staatsregierung in Bezug auf welchen Busbahnhof ermittelt?
4. a) Welche Anreize wird die Staatsregierung für die Fernbusbranche setzen, um Investitionen in die entsprechende Infrastruktur zu fördern?
b) Welche Beiträge werden von der Branche selbst erwartet?
5. a) Sieht die Staatsregierung Handlungsmöglichkeiten für bayerische Kommunen, um eine Verbesserung des Zustandes der Busbahnhöfe zu beschleunigen?
b) Welche finanziellen Mittel stünden den Kommunen hierfür aus dem Staatshaushalt zur Verfügung?
- 6.) Sieht die Staatsregierung in einer Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fernbusse ein Mittel, das Aufkommen zweckgebunden in den Ausbau der Infrastruktur – insbesondere der Fernbusbahnhöfe – zu investieren?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 22.05.2017

1. **Wie beurteilt die Staatsregierung den allgemeinen Zustand der bayerischen Fernbusbahnhöfe?**
2. **Welche Voraussetzungen muss ein „guter“ Busbahnhof erfüllen?**
3. **Welchen Optimierungsbedarf hat die Staatsregierung in Bezug auf welchen Busbahnhof ermittelt?**

Die Fragen Nrn. 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

In dem angesprochenen Test des ADAC e.V. im Januar 2017 wurden bundesweit zehn Fernbusbahnhöfe getestet. Der einzige getestete Fernbusbahnhof in Bayern war der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in München an der Hackerbrücke, der sich mit einem Gesamturteil „gut“ auf den vierten Platz befand. Von den zehn getesteten Busbahnhöfen erhielten vier die Note gut, drei ausreichend, einer die Note mangelhaft und zwei sehr mangelhaft. Die Aussage, dass sich die Fernbusbahnhöfe „deutschlandweit in einem beklagenswerten Zustand befinden“, wird durch diese Studie nicht untermauert.

Nach § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) müssen die Straßen (und Haltestellen) für den Linienverkehr hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Bauzustandes geeignet sein. Diese Eignung erfordert im Fernbuslinienverkehr durch die längeren Zeiten beim Fahrgastwechsel und den beidseitigen Zugriff auf den Omnibus durch die Gepäcktüren zwar höhere Anforderungen als im ÖPNV, Kriterien für den Fahrgastkomfort lassen sich daraus aber nicht ableiten.

Die Anforderungen an eine Haltestelle im Fernbusverkehr sind abhängig von der Anzahl der Nutzer, der verkehrenden Linien und Fahrzeuge sowie den räumlichen Verhältnissen. Eine pauschale Festlegung ist daher nicht möglich. Zusätzlich ist bei den örtlichen Verhältnissen zu berücksichtigen, inwieweit vorhandene Einrichtungen, etwa aufgrund der Lage in Bahnhofsnähe, zur Verfügung stehen, auch wenn diese nicht direkt Teil der Fernbushaltestelle sind.

Die Fernbusbahnhöfe können von Kommunen oder privaten Unternehmen errichtet und betrieben werden. Eine zentrale Planung durch den Freistaat findet nicht statt, noch ist diese angebracht. Eine Einschätzung zum Optimierungsbedarf der einzelnen Fernbusbahnhöfe in Bayern liegt daher nicht vor.

4. a) **Welche Anreize wird die Staatsregierung für die Fernbusbranche setzen, um Investitionen in die entsprechende Infrastruktur zu fördern?**
b) **Welche Beiträge werden von der Branche selbst erwartet?**
5. a) **Sieht die Staatsregierung Handlungsmöglichkeiten für bayerische Kommunen, um eine Verbes-**

serung des Zustandes der Busbahnhöfe zu beschleunigen?**5. b) Welche finanziellen Mittel stünden den Kommunen hierfür aus dem Staatshaushalt zur Verfügung?**

Die Fragen 4. a. bis 5. b. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Bau und Betrieb eines Fernbusbahnhofes ist zunächst ein geeignetes Areal notwendig. Die Kommune kann im Rahmen der Bauleitplanung geeignete Grundstücke ausweisen.

Abhängig von der Größe der Gemeinde, des geplanten Busbahnhofes und der vorhandenen Infrastruktur kann ein bestehender Zentraler Omnibusbahnhof für den ÖPNV, der sich häufig im Eigentum der Kommune befindet, für den Fernbusbahnhof erweitert werden oder ein eigener Fernbusbahnhof errichtet werden. Die Kommune kann den Fernbusbahnhof selbst errichten und selbst oder durch ein Unternehmen, an dem sie beteiligt ist, wie etwa bei der Park & Ride-Anlage in Fröttmaning, betreiben. Alternativ können private Betreiber, etwa auch Fernbusunternehmen, den Bahnhof errichten und/oder betreiben. Regelmäßig kommt hier eine Doppelnutzung, etwa wie in München am ZOB, durch ein Einkaufszentrum und Busbahnhof in Betracht. Isolierte Anreize an die Fernbusunternehmen sind weder vorgesehen noch zweckdienlich, da sie andere mögliche Betreiber von Omnibusunternehmen, etwa auch Kommunen, benachteiligen würden.

Die Fernbusunternehmen müssen bereit sein, für eine entsprechende Infrastruktur an den Fernbusbahnhöfen ihren Beitrag durch Benutzungsentgelte zu leisten. Die Forderung aus Teilen der Fernbusbranche nach umfänglich ausgestatteten Haltestellen, die kostenlos zur Verfügung stehen sollen, ist nicht berechtigt.

Eine Förderung im Rahmen des Gesetzes über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – BayGVFG) und im Rahmen des Art. 13c des Gesetzes über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden (FAG) ist ausgeschlossen. Die Förderung nach BayGVFG auf der Grundlage der Entflechtungsmittel des Bundes und Art. 13c Abs. 2 FAG i. V. m. Art. 21 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ist daran geknüpft, dass es sich um Maßnahmen im Bereich des ÖPNV handelt. Dieser Begriff ist in Art. 1 BayÖPNVG definiert als die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde in der Regel nicht übersteigt. Dies ist im Bereich von Fernbussen gerade nicht der Fall.

6. Sieht die Staatsregierung in einer Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fernbusse ein Mittel, das Aufkommen zweckgebunden in den Ausbau der Infrastruktur – insbesondere der Fernbusbahnhöfe – zu investieren?

Gemäß § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz wird das Netto-Mautaufkommen aus der Lkw-Maut im Bundeshaushalt vereinnahmt und zusätzlich dem Verkehrshaushalt des Bundes zugeführt. Eine entsprechende Regelung wäre auch bei einer Ausdehnung der Mautpflicht auf Fernbusse zu erwarten.