

# Die neuen Hinweise für die Planung von Fernbusterminals

**GF Dipl.-Ing. Wolfgang Marahrens**

ZOB Hamburg GmbH  
 Steinstraße 20, 20095 Hamburg  
 Tel.: 040 / 3288-2566, Fax: 040 / 3288-81-2566  
 E-Mail: Wolfgang.marahrens@hochbahn.de

*Das Personenbeförderungsgesetz regelt den Linienverkehr bis heute sehr restriktiv. Die Genehmigung für neue Linien sind zu versagen, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann und der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen. Diese Gesetzgebung hat bisher mit Ausnahme von Buslinien in die früher geteilte Stadt Berlin dazu geführt, dass es mit sehr wenigen Ausnahmen keine Möglichkeit gibt, in Deutschland weitere Fahrten mit einem Linienbus durchzuführen. Die Linien von und nach Berlin sind nach der Wiedervereinigung nicht eingestellt worden, sondern haben besonders in der Relation Berlin – Hamburg eine große Nachfrage. Die aktuelle Bundesregierung möchte nun die Fernbus-Liberalisierung gemäß Koalitionsvertrag durchsetzen: „Wir wollen mittelständischen Unternehmen die Beteiligungschancen sichern und insbesondere eine Betreibervielfalt im Busgewerbe gewährleisten. Wir werden Buslinien-Fernverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern“. Die Verkehrsunternehmen und ebenso die Kommunen benötigen für diese Verkehre geeignete Haltestellen und Terminals für diese Fernbus-Linien, Haltepunkte, die sich in ihren Anforderungen an die Gestaltung durchaus von klassischen ÖPNV-Bushaltestellen unterscheiden:*

- Fern-Linienbusse sind ein Wirtschaftsfaktor, sie verbessern die Erreichbarkeit der Kommune.
- Jede attraktive Verkehrsanlage, die von den Kunden angenommen wird, hat auch einen wirtschaftlichen Nutzen.
- In den Kommunen sind die Potenziale, der optimale Standort und die Finanzierung zu untersuchen.
- Größere Terminals können auch, wie Flughäfen, in eigenen Gesellschaften organisiert und betrieben werden.

*Methodisch in Anlehnung an die „Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (H VÖ 2009) werden diejenigen Anforderungen und planerischen Aspekte eines Terminals für Fernbus-Linienverkehre untersucht und vorgestellt, die sich von denen einer ÖPNV-Verknüpfungsanlage unterscheiden. Dabei sind besonders auch die Auswirkungen auf die städtischen und regionalen Planungen zu berücksichtigen. Maßgebliche Refinanzierungsaufgabe ist die Deckung der wichtigsten laufenden Betriebskosten durch Einnahmen aus Benutzungsgebühren und auch durch die Vermietung und Verpachtung von Einkaufs- und Dienstleistungsbereichen. Sie müssen mit städtischen Standortkonzepten abgestimmt und planungsrechtlich zulässig sein.*