

## Sitzung Bezirksbeirat 15.12.2009

### TO 3

#### **Aktuelle Entwicklungen im Fernlinienbusverkehr im Hinblick auf das Vorhaben FOB Stuttgart Vaihingen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzliche Dank für die Einladung an unsere Bürgerinitiative. Gerne berichten wir zur heutigen Bezirksbeiratssitzung über aktuelle Entwicklungen im Fernlinienbusverkehr.

1.

Die IgFOB hier vorzustellen ist sicher überflüssig.

Sie alle kennen uns und unsere Bürgerinitiative. Wir befassen uns mit dem Thema FOB und allem, was damit zusammenhängt.

2.

Als Bürgerinitiative wollen wir Ihnen unsere Hochachtung und unseren Respekt ausdrücken für Ihre konsequent **ablehnende** Haltung zu diesem unausgegorenen Projekt.

3.

Unsere Kritik zu einem FOB in Vaihingen deckt sich mit Ihrem Eintreten für Vaihinger Belange.

Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung durch einen FOB waren in den städtischen Planungen von Beginn an grob fehlerhaft.

Die auf 70 Busse täglich von der Stadt nach oben korrigierte Zahl ignoriert jede künftige Entwicklung.

4.

Deshalb hat der Bezirksbeirat eine Sondersitzung abgehalten. Dies geschah am 25. Februar 2009 im kalten Bürgersaal in der Schwabengalerie.

5.

Der anerkannte Verkehrsexperte Dr. Sven Maertens, heute beim Deutschen Institut für Luft- und Raumfahrt in Köln beschäftigt, berichtete in dieser Sitzung über die Entwicklung des Fernlinienbusverkehr.

Seine damaligen Aussagen darf ich noch einmal kurz zusammen fassen:

a.

Der nationale Fernlinienbusverkehr werde das Volumen des heutigen internationalen Fernlinienbusverkehr deutlich übersteigen.

b.

Verglichen damit seien Steigerungsraten bei den internationalen Fernbuslinien bescheiden.

c.

Die Stuttgarter Sondersituation während des Baus des neuen Kellerbahnhofs wegen der erwarteten Wanderarbeitnehmer blieb dabei unberücksichtigt.

6.

Für die ZOB Planung in Stuttgart bedeutet dies:

Durch ein nationales Intercity Bussystem wird sich der Busverkehr mehr als verdoppeln.

Dies bedeutet auch, deutlich mehr Fahrgäste und Abstellplätze für diese Busse. Anders als die internationale Verbindungen beginnen und enden solche nationalen Intercityverbindungen, wesentlich öfter in der Landeshauptstadt.

7.

Befürworter eines FOB in Vaihingen ( z.B. die „ Vaihinger Gruppe“) meinten der durch den FOB zusätzlich verursachte Verkehr könne durch einen Ausbau der Nord Süd Straße aufgefangen werden.

Realistische 200 Busse täglich, plus Zubringerverkehr führen unweigerlich zum Verkehrskollaps.

8.

Dr. Maertens begründete seine Prognose, mit einer baldigen Änderung der Rahmenbedingungen für eine Konzessionsvergabe zum Betrieb nationaler Fernbuslinien. Diese Einschätzung teilen sämtliche Experten auf diesem Gebiet. Eine unrühmliche Ausnahme bilden nur die „Planungsexperten“ unserer Stadt.

Kein Experte konnte im Februar 2009 den genauen Zeitpunkt der Änderung dieser Rahmenbedingungen vorhersagen.

Diese haben sich 26. Oktober 2009 mit dem Koalitionsvertrag geändert.

7.

Dieser Vertrag mit dem schönen Titel

## **WACHSTUM. BILDUNG. ZUSAMMENHALT.**

hat in seiner Zeile 1455 grünes Licht für das **Wachstum** im nationalen Busfernlinienverkehr gegeben.

Dort heißt es wörtlich:

**Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.**

8.

Diese politische Weichenstellung ist bekanntermaßen das Ergebnis jahrelanger erfolgreicher Lobbyarbeit.

Darüber hinaus werden europarechtliche Vorgaben erfüllt.

Parlamentarische Anträge (FDP 03/2005; Grüne 03/2006 )und Anhörungen in entsprechenden Ausschüssen des Deutschen Bundestags( z.B. am 2.06.2008) begleiten diesen Veränderungsprozess seit 2005.

Einzelne Konzessionierungsbehörden haben ihre Genehmigungspraxis bereits gelockert(Gegen die Konzession für die Linie Frankfurt- Dortmund wird noch von der DB geklagt; die Linie Bielefeld -Paderborn- Airport Kassel wird von einer DB Tochter betrieben).

Interessierte Busunternehmen haben sich in den letzten 5 Jahren intensiv auf diese Liberalisierung vorbereitet.

a.

Z.B. die Deutsche Touring. Sie hat bereits am 28.10.2009 in einer Presserklärung verlauten lassen, dass sie bestens auf diese Änderung vorbereitet sei. Die Deutsche Touring, eine ehemalige Bahntochter gehört seit 2005 zu 83 % der Iberobus, einem spanisch- portugiesisches Konsortium, das in diesen Ländern seit Jahren erfolgreich Fernbuslinien betreibt.)

b.

Z.B. die Firma Veolia ( Teil des französischen Connex Konzerns). Veolia befasst sich nach eigenen Angaben seit 2005 mit konkreten Planungen für deutsche Fernbuslinien. Sie betreibt heute schon über 2.500 Busse in Deutschland. Zum Veolia Konzern gehören z.B. die WEG, OVR (Omnibusverkehr Ruoff) und die Stadtverkehre in HDH und PF.

c.

Andere mittelgroße Busunternehmen stoßen in dasselbe Horn

z.B. Gulliver Reisen ( Stammsitz Berlin und HH), ein Partner von EUROLINES. GULLIVER begleitet die Liberalisierung im Zweifel mit entsprechenden Klagen, auch vor europäischen Gerichten.

d.

Auch der Bundesverband privater Busunternehmen will sich der neuen Herausforderung stellen. Er hat in den letzten Jahren ein Konzept erarbeitet um im Verbund mit seinen kleinen und mittelständischen Mitgliedsunternehmen bundesweite Angebote machen zu können. Sie wollen nicht nur in die Rolle von Sub-Unternehmern spielen.

e.

Deutschlands größtes Bus Unternehmen, die DB mit ca. 5.000 eigenen Bussen und weiteren ca. 10.000 in ihrem Auftrag fahrenden Bussen ist auch bestens vorbereitet auch wenn sie dies nicht pressewirksam begleitet.

9.

Dieser eine Satz in der Koalitionsvereinbarung:

**Wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern.**

verbunden mit zahlreichen Presserklärungen führte zu einer Flut von Presseveröffentlichungen z. B im Focus, in der Süddeutschen Zeitung, dem Berliner Tagesspiegel oder WDR.

Allen Mitteilungen gemeinsam ist: Die Busunternehmen stellen sich als bestens auf diese Liberalisierung vorbereitet dar.

10.

Die Gesetzesänderung wird zügig, spätestens 2011 umgesetzt werden, hört man aus dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium.

Die im Februar 2009 vor dem Bezirksbeirat abgegebene Prognose von Herrn Dr. Maertens ist daher mehr als realistisch.

Bestätigt wird diese Aussage auch durch eine breit angelegte Untersuchung der Uni Köln aus dem Jahr 2006.

Je nach Rahmenbedingungen entfallen künftig auf den Fernlinienbusverkehr zwischen Stuttgart und München ca. 10-20 % des Personenverkehrsaufkommens ( Modal -Split).

Die Untersuchung geht dabei von zahlreichen Wechsleren vom PKW auf den Bus aus.

Jüngere Untersuchungen rechnen mit einem zusätzlichen Wechsel von der Bahn auf den Bus. Solche Untersuchungen halten aber die jeweiligen Unternehmen als „Betriebsgeheimnis“ unter Verschluss!

11.

Abschließen darf ich mit einer Pressenotiz aus Bayern:

Unter dem Titel:

## **Neue Fernbuslinien für Bayern**

wird dort am 6.12. berichtet:

*„München hat sich mit dem neuen ZOB ... ( der bekanntlich neben dem dortigen HBF entstanden ist und im September eingeweiht wurde) ja schon bestens vorbereitet auf die neuen Busse, die hoffentlich bald durch Bayern rollen und der Bahn ordentlich Konkurrenz machen, damit sich preislich auch bei der DB etwas bewegt.“*

12.

Bei uns in Stuttgart ist leider alles anders.

Die IgFob ruft deshalb dazu auf Konsequenzen zu ziehen.

Die geänderten Rahmenbedingungen, 200 Busse statt 70 Busse können nur zu einer sofortigen Einstellung dieser FOB Planungen in Vaihingen führen.

Das einzig sinnvolle Planungsziel bleibt ein Zentraler Omnibusbahnhof beim HBF. Dort müssen alle Busverkehre, nationale und internationale Fernlinien, Touristik und Gelegenheitsverkehr gebündelt werden.

**Herzlichen Dank**