GOETHE UNIVERSITÄT FRANKFURT AM MAIN

Sina Selzer, Claudia Kruse, Mathias Wilde & Martin Lanzendorf

Integration von Fernbuslinienangeboten

Anforderungen an und Handlungsoptionen für die städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme

Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die hier dargestellten Ergebnisse entstanden 2015 im Rahmen des Projektes Anforderungen an und Handlungsoptionen für die städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes. Projekt gefördert aus Mitteln des Landes Hessen und der HOLM Förderung. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG
D-60629 Frankfurt am Main

Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de
Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133
urn:nbn:de:hebis: 30:3-394680
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13 (2016)

Wissenschaftliche Betreuung: Prof. Dr. Martin Lanzendorf und Dr. Mathias Wilde

Redaktion: Hannah Müggenburg

Zitierweise: Selzer, Sina; Kruse, Claudia; Wilde, Mathias; Lanzendorf, Martin (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für die städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13. Frankfurt a.M.

Sina Selzer, Claudia Kruse, Mathias Wilde & Martin Lanzendorf

Integration von Fernbuslinienangeboten

Anforderungen an und Handlungsoptionen für die städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung und Aufgabenstellung 9

2 Dynamik des Fernbuslinienmarktes 11

2.1 Entwicklung des deutschen Fernbusmarktes 11

2.2 Haltestelleninfrastruktur 16

2.3 Intermodale Verknüpfung mit regionalen Verkehrsangebot.....19

2.4 Ländervergleich (USA, Schweden, Großbritannien).....20

2.5 Einschätzung 27

3 Fernbusterminals aus Sicht von Fahrgästen – Eine empirische Erhebung in Frankfurt am Main 28

3. 1 Vorgehen und Fragebogendesign.....28

3.2 Fahrgastprofil.....30

3.3 Städtebauliche und verkehrliche Integration.....42

3.4 Intermodale Vernetzung 46

4 Handlungsoptionen zur städtebaulichen und verkehrlichen Integration von Fernbuslinien 51

4.1 Kriterien für die städtebauliche Integration von Fernbusterminals 51

4.2 Kriterien für die intermodale Vernetzung von Fernbusangeboten.....54

5 Zusammenfassung 56

Literaturverzeichnis.....57

Anhang.....62

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Personenfernverkehr mit Bussen in 2012 und 2013 15

Tab. 2: Vor- und Nachteile der Lage eines Fernbusterminals im Siedlungsgebiet .. 17

Tab. 3: Kriterienkatalog – Städtebauliche Integration von Fernbusterminals..... 53

Tab. 4: Kriterienkatalog – Städtebauliche Integration von Fernbusterminals..... 55

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Fernbusliniennetz in Deutschland 2014 14
Abb. 2: Kritische Standortkriterien nach Standortalternativen 18
Abb. 3: Die größten Fernbuslinienanbieter der USA nach Strecken 24
Abb. 4: Altersverteilung in Prozent 30
Abb. 5: Altersverteilung der Fernbusfahrgäste am Hauptbahnhof in Prozent 31
Abb. 6: Altersverteilung der Fernbusfahrgäste am Flughafen in Prozent 31
Abb. 7: Berufsstatus der Fernbusfahrgäste 32
Abb. 8: Berufsstatus der Fernbusfahrgäste am Hauptbahnhof 33
Abb. 9: Berufsstatus der Fernbusfahrgäste am Flughafen 33
Abb. 10: Schul- und Berufsabschluss 34
Abb. 11: Bildungsabschluss der Fernbusfahrgäste am Hauptbahnhof 35
Abb. 12: Bildungsabschluss der Fernbusfahrgäste am Flughafen 35
Abb. 13: Reisezweck 36
Abb. 14: Reisezweck der Fahrgäste am Hauptbahnhof 37
Abb. 15: Reisezweck der Fahrgäste am Flughafen 37
Abb. 16: Häufigkeit der Nutzung des Fernlinienbusangeboten 38
Abb. 17: Häufigkeit der Nutzung des Fernbusses (Hauptbahnhof) 39
Abb. 18: Häufigkeit der Nutzung des Fernbusses (Flughafen) 39
Abb. 19: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Zeitkartenbesitz 40
Abb. 20: Bewertung von Lage und Verknüpfungspunkten 42
Abb. 21: HBF - Bereitschaft zur Abfahrt am Stadtrand 43
Abb. 22: HBF - Bereitschaft zur Abfahrt am Flughafen 43
Abb. 23: Flughafen - Bereitschaft zur Abfahrt am Hauptbahnhof 44
Abb. 24: Flughafen - Bereitschaft zur Abfahrt am Stadtrand 44
Abb. 25: Verkehrsmittelnutzung der Anreise zum Fernbusterminal am Abfahrtsort 46
Abb. 26: Verkehrsmittelnutzung der Weiterreise vom Fernbusterminal am Zielort 47
Abb. 27: Möglicher Aufpreises für ein Kombi-Ticket 48
Abb. 28: Einzelaspekte einer Fernbusreise (Bei der Reise mit dem Fernbus ist mir wichtig, dass ich ...) 49

1 Einleitung und Aufgabenstellung

Während sich die Fernverkehrsangebote auf der Schiene über Jahrzehnte hinweg und im Laufe eines kontinuierlichen Infrastrukturausbaus entwickelten, muss sich die städtische Verkehrsplanung in kurzer Zeit auf die neuen Angebote des Fernbuslinienmarktes einstellen. Dabei sehen sich die Städte mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert: Sie müssen Verknüpfungspunkte in Form von Fernbusterminals vorhalten und sie stehen vor der Aufgabe, die Fernbuslinienangebote in die regionalen Verkehrssysteme zu integrieren.

Durch die dynamische Entwicklung des Fernbusmarktes nach seiner Liberalisierung, den schnellen Ausbau der Linienverbindungen und den unvorhergesehenen Anstieg der Fahrgastzahlen waren die lokalen Akteure bislang kaum in der Lage, fundiertes Erfahrungswissen im verkehrsplanerischen Umgang mit Fernbuslinienangeboten aufzubauen. Das Projekt „Integration von Fernbuslinienangeboten" nimmt sich am Beispiel der Stadt Frankfurt am Main den Handlungsnotwendigkeiten der städtischen Verkehrsplanung an und formuliert auf Grundlage einer Fahrgastbefragung an zwei Standorten mögliche Optionen aus der Perspektive der Fahrgäste. Dabei stehen insbesondere die Anforderungen an und Handlungsoptionen für die städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbuslinienangebote in lokale Verkehrssysteme im Fokus. Die konkreten Ziele des Vorhabens gliedern sich wie folgt:

1. Aufbereitung der Erkenntnisse zur Wachstumsdynamik des Fernbusmarktes,
2. Befragung von Fahrgästen zu ihren Anforderungen an die Erreichbarkeit und Lage von Fernbusterminals sowie ihrer Verkehrsmittelnutzung und Reisekette sowie
3. Formulierung von städtebaulichen und verkehrlichen Handlungsoptionen mit dem Fokus auf eine intermodale Verknüpfung von Fernbuslinienangeboten.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse des Vorhabens zusammen. Kapitel 2 gibt zunächst einen Überblick über die Wachstumsdynamik des Fernbusmarktes. Die Ergebnisse der Fahrgastbefragung werden in Kapitel 3 vorgestellt. Mit der Befragung wurden Daten zu den Anforderungen an Erreichbarkeit, Lage und inter-

modale Verknüpfung von Fernbusterminals sowie die Wegekette und Verkehrsmittelnutzung der Reisendenden erhoben. Aufbauend auf den Ergebnissen der Fahrgastbefragung werden im Kapitel 4 Handlungsoptionen in Form eines Kriterienkatalogs für die intermodale Verknüpfung von Fernbuslinienangeboten vorgeschlagen. Kapitel 5 schließt den Bericht mit einer Zusammenfassung ab.

Das Vorhaben wurde durch die House of Logistics & Mobility (HOLM) Innovationsförderung des Landes Hessen gefördert. Die Projektidee und Fragestellung entstand aus der HOLM Fachgruppe „Fernbusoptimierung im Großraum Frankfurt am Main“. Über diese Fachgruppe konnten zudem wesentliche Akteure des Fernbuslinienmarktes eingebunden werden: Verkehrsdienstleister (Postbus, MeinFernbus FlixBus, Lufthansa), kommunale Aufgabenträger (Stadt Frankfurt am Main, traffiQ), Fraport und der Rhein-Main-Verkehrsverbund. Die Fachgruppe begleitete den Projektverlauf. Zwei Workshops dienten der Vorbereitung der Befragung und der Reflexion der Ergebnisse.

2 Dynamik des Fernbuslinienmarktes

Das Wachstum und die Entfaltung des Fernbuslinienmarktes unterliegen einer Dynamik, die vor der Liberalisierung dieses Verkehrsmarktes im Jahr 2013 schwer abzuschätzen war. Die folgenden Ausführungen fassen die Erkenntnisse zur Wachstumsdynamik und der Entwicklung des Marktes in Deutschland zusammen. Zudem stellt ein Ländervergleich zwischen USA, Schweden und Großbritannien dar, wie sich die Angebotsmodelle in vorangeschrittenen Märkten entwickelt haben. Der Schwerpunkt dieses internationalen Vergleichs liegt bei der städtebaulichen Integration und der intermodalen Verknüpfung der Angebote.

2.1 Entwicklung des deutschen Fernbusmarktes

Der Einschätzung zur Entwicklung des deutschen Fernbuslinienmarktes liegen Ergebnisse verschiedener Studien zugrunde, die Erfolgsfaktoren am Markt betrachten und sich dem Konsolidierungsdruck widmen.

So stellt eine Studie des IGES-Instituts (2013) heraus, dass die niedrigen Kilometerpreise von 0,10 EUR (im Normaltarif) nicht beibehalten werden können. Demnach wird von einer Marktbereinigung und Konsolidierung ausgegangen, wie sie auch in anderen Ländern nach Öffnung des Marktes für Fernbuslinienangebote eingetreten ist. Um derartige Konsolidierungstendenzen und Erfolgsfaktoren für Fernbusunternehmer in Deutschland abschätzen zu können, haben Brunke, Richter und Funcke (2014) eine Expertenbefragung[1] durchgeführt. Als Resultat wurden Thesen zu den entscheidenden Erfolgsfaktoren des Fernbuslinienmarktes und die mögliche Gestalt einer Konsolidierung herausgearbeitet (Brunke, Richter und Funcke 2014: 5-13):

- Die Mehrheit der ExpertInnen geht davon aus, dass die wichtigsten Erfolgsfaktoren, um am Markt bestehen zu bleiben, der Kundenzugang über Buchungssysteme, die Kapitalausstattung der Fernbusbetreiber und eine gute Marketingstrategie sind.
- Der Ticketpreis bleibt wettbewerbsbestimmend. Eine höhere Profitabilität kann nur durch eine erhöhte Auslastung der Fahrzeuge erreicht werden.

[1] 43 Expertenbefragungen mittels Fragebogen. Die Befragten setzten sich aus Personen aus Verbänden, Unternehmen und ExpertInnen mit verkehrswirtschaftlichem Bezug zusammen.

- Als erfolgversprechendste Strategie gilt ein deutschlandweites Streckennetz mit Anbindungen an mittelgroße Städte.
- Zum Zeitpunkt der Befragung (Mai und Juni 2014) gingen rund 80 % der ExpertInnen von weiteren Markteintritten und einem erhöhten Konsolidierungsdruck ab 2015 aus, der wiederum die Verdrängungs- und Übernahmeprozesse verstärken wird.

Im Rahmen seiner Verkehrsverflechtungsprognose 2030 geht das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014: 233) von einem weiteren Wachstum im Fernbuslinienmarkt aus. Im Jahr 2030 sei ein Beförderungsaufkommen von bis zu 25 Mio. beförderte Personen und eine Beförderungsleistung von 8,8 Mrd. Personenkilometer möglich (vgl. 2013: 8,2 Mio. beförderte Personen und 2,73 Mrd. Pkm).

Was die möglichen Anteile am Fernverkehrsmarkt anbelangt, die der Fernlinienbusmarkt erreichen kann, schwanken die Prognosen zwischen 10% und 28%. So geht das IGES-Institut von bis zu 10 % Marktanteil am Fernreiseverkehr aus, während bereits vor der Liberalisierung Haunerland et al. (2008) unter der Voraussetzung eines dichten Liniennetzes einen möglichen Marktanteil von bis zu 28 % berechnet haben.[2] Die Prognosen schreiben dem Fernbuslinienangeboten ein hohes Potenzial zu. Die aktuelle Entwicklung bestätigt diese Erwartungen und verdeutlicht, die wachsende Bedeutung und damit die Relevanz dieser Verkehrsdienstleistung.

Als mögliche Hemmnisse für ein weiteres Marktwachstum können die Verfügbarkeit von qualifiziertem Fahrpersonal sowie die Umsetzung der Vorschriften zu Barrierefreiheit gesehen werden. Als weiterer wichtiger Faktor für ein weiteres Marktwachstum ist die Haltestelleninfrastruktur zu nennen. Ohne eine attraktive und dem Aufkommen entsprechend dimensionierte Haltestelleninfrastruktur kann der Fernbuslinienmarkt womöglich nicht sein volles Potenzial erreichen.

[2] Haunerland, F., R. Moll, C. von Hirschhausen und M. Walter (2008): Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland. Chancen für Umwelt, Mobilität und Wettbewerb. Dresden.

Fernbusliniennetz

Ein Bedenken der Liberalisierungsgegner war, dass es einen Wettbewerb um die besten Verbindungen geben wird und, dass die weniger lukrativen Strecken nicht bedient werden. Das entstandene Fernbusnetz zeigt aber, dass diese Entwicklung so nicht stattgefunden hat und viele mittelgroße Städte angefahren werden. Die Gewinner der Liberalisierung sind Städte, die bisher keinen guten Fernverkehrsanschluss hatten und deren Erreichbarkeit sich durch den Fernlinienbus verbessert. Es wird deutlich, dass die deutschen Großstädte auf den Hauptverbindungen bedient werden. Zu den sogenannten „Rennstrecken" mit der stärksten Frequentierung gehören folgende Verbindungen (FahrtenFuchs 2014: 2; BAG 2015: 20):

- Berlin – Hamburg,
- Berlin – Dresden,
- Berlin – Leipzig – Nürnberg – München,
- Berlin – Hannover – Ruhrgebiet/Rheinland,
- Ruhrgebiet/Rheinland – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – München,
- Ruhrgebiet/Rheinland – Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Stuttgart – München.

In jüngster Zeit lässt sich beobachten, dass das Angebot um Nachtbuslinien, Express-Linien, Linien in touristische Regionen und ins angrenzende Ausland, sowohl transnational als auch international ausgebaut wird. Die Karte des Fernbusliniennetzes gibt einen Eindruck von der Dichte des Streckennetzes (Abb. 1).

Abb. 1: Fernbusliniennetz in Deutschland 2014 (KCW 2014: 5; Stand: 01.01.2014)

Beförderte Personen und Beförderungsleistung

Das Statistische Bundesamt erfasste im Jahr 2012 53,8 Mio. Fahrgäste im Fernverkehr mit Bussen. Rund 3 Mio. Fahrgäste (2 %) waren davon dem Fernbuslinienverkehr zuzuordnen. Die übrigen Fahrgäste nutzten den Gelegenheits- oder Charterverkehr. Bereits im ersten Jahr nach der Liberalisierung konnte ein Anstieg um 178 % auf 8,2 Mio. Fahrgäste im Linienfernverkehr beobachtet werden. Auffällig ist auch, dass der Großteil der Fahrgäste (81 %) dem Inlandsverkehr zuzuordnen war und 19 % die grenzüberschreitenden Verkehrsangebote nutzten. Die Beförderungsleistung im Linienfernverkehr mit Bussen stieg zwischen 2012 und 2013 um 123 % (2012: 1,23 Mrd. Pkm; 2013: 2,73 Mrd. Pkm) und allein im Inlandsverkehr um 302 % (Statistisches Bundesamt 2015b) - siehe Tab. 1.

Verkehrsart Hauptverkehrsverbindung		Beförderte Personen Anzahl		Beförderungsleistung Pkm	
		2012	2013	2012	2013
Linien-Fernverkehr mit Omnibussen	Inlandsverkehr	2.062.654	6.647.872	431.353.557	1.735.797.093
	Grenzüberschreitender, Transit- u. Auslandsverkehr	887.472	1.552.561	794.158.926	992.745.063
Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen	Inlandsverkehr	40.266.110	39.190.195	12.754.825.342	12.275.203.184
	Grenzüberschreitender, Transit- u. Auslandsverkehr	10.580.741	10.427.679	6.291.205.825	6.350.196.038

Tab. 1: Personenfernverkehr mit Bussen in 2012 und 2013
Quelle: eigene Darstellung nach Statistisches Bundesamt 2015b (Stand: 10.03.2015)

Die Marktentwicklung hinsichtlich der Beförderungsleistung und der mittleren Reichweiten erfasst das Statische Bundesamt quartalsweise. In die Betrachtung gehen allein Unternehmen mit mehr als 250.000 Fahrgästen ein. Somit ist der Fernbuslinienmarkt mit vielen neuen Unternehmen unvollständig repräsentiert. Rückblickend auf die ersten beiden Jahre nach der Liberalisierung lässt sich dennoch ein Anstieg sowohl bei der Anzahl der beförderten Personen als auch bei der Beförderungsleistung feststellen. Zwischen 2012 und 2013 konnte eine Zunahme von 13,1 % bei den Fahrgästen und 12,3 % bei der Beförderungsleistung verzeichnet werden (Statistisches Bundesamt 2014).

2.2 Haltestelleninfrastruktur

Inwiefern Kommunen bereits auf einer vorhandenen Haltestelleninfrastruktur aufbauen können, unterscheidet sich von Fall zu Fall. So gibt es Städte,

- die bereits vor der Liberalisierung einen ZOB mit Terminalcharakter besaßen (z. B. Berlin, München und Hamburg),
- die bereits einen ZOB für den Fernbusverkehr besaßen (z. B. Köln),
- die ihren (Regional-)Busbahnhof auch für den Fernbusverkehr nutzen (z. B. Rostock) und
- Städte wie Frankfurt und Dresden, die vornehmlich nur Straßenrandhaltestellen nutzen und zum Zeitpunkt der Liberalisierung keinen ZOB besaßen.

Die vor der Liberalisierung bestehende Haltestelleninfrastruktur war meist auf eine geringere Auslastung (internationaler Verkehr, Berlin Linien, Shuttle-, Gelegenheitsverkehre) und geringwertigeren Verkehr nach Ost- und Südosteuropa ausgelegt. Walter und Meermann gehen davon aus, dass der nationale Fernbuslinienverkehr neben einer deutlich höheren Frequenz auch weitere Ansprüche, in Form von Service- und Versorgungseinrichtungen, an die Infrastruktur erhebt (2013: 265). Demnach sind vielerorts Nachbesserungen im Bestand gefordert und notwendig. Die Frequentierung und die Haltezeiten von Fernbussen sind dafür verantwortlich, ob die Infrastruktur in ihrem Bestand ausreicht oder an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Dieses Verkehrsaufkommen ist ebenfalls ausschlaggebend für die Dimensionierung eines neuen Fernbushalts. Die *FGSV* unterscheidet dabei vier Typen von Fernbushaltestellen (2012: 7). Diese Einteilung in Typen gibt Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Fernbusbahnhofsgröße vor. Das Gestaltungsspektrum reicht von einfachen Haltpunkten (Typ 1) bis hin zu flughafenterminalähnlichen Komplexen (Typ 4) und richtet sich nach der Funktion des Fernbushalts sowie des Fahrgast- und Fahrzeugaufkommens, was es zu bewältigen gilt.

Lage des Fernbusbahnhofs im Siedlungsgebiet

Neben der Lage im Liniennetz ist auch die Lage der Haltepunkte und Fernbusbahnhöfe im Siedlungsbereich unterschiedlich. Dabei werden oftmals zwei Argumentationsstränge verfolgt. Eine zentrale Lage in der Innenstadt mit sehr guten Verknüpfungsmöglichkeiten für den ÖPNV und der Nähe zum Hauptbahnhof bietet Vorzü-

ge für die FernbuskundInnen. Eine dezentrale Lage in Autobahnnähe spricht für betriebswirtschaftliche Vorteile der Fernbusunternehmen, da Reisezeitverluste durch das Passieren der Innenstadt entfallen. Ein Anfahren der Innenstadt kann insbesondere zu Stoßzeiten eine Verzögerung des Ablaufs nach sich ziehen. Weitere Argumente sind in Tabelle 2 aufgelistet.

zentrale Lage eines Fernbusbahnhofs	dezentrale Lage eines Fernbusbahnhofs
Vorteile	Vorteile
– sehr guter ÖPNV-Anschluss – vorhandene Innenstadtinfrastruktur – nahegelegene Versorgungsangebote	– geringe Zeitverluste; Nähe zur Autobahn – geringere Verkehrsbelastung (Lärm, Abgase) – Flächen z. T. verfügbar und günstiger
Nachteile	Nachteile
– innenstädtische Abgase und Lärm durch Mehrverkehr – Flächenbedarf – Zeitverluste durch Innenstadtverkehr	– längere ÖPNV-Anbindung – u. U. nicht so dichtes ÖPNV-Angebot
Beispiel	Beispiel
Bus-Port Hamburg, ZOB München, ZOB Hannover, ZOB Düsseldorf	ZOB Berlin, ZOB Stuttgart, ZOB Köln, ZOB Aachen

Tab. 2: Vor- und Nachteile der Lage eines Fernbusterminals im Siedlungsgebiet
Quelle: eigene Darstellung nach Bange 2013: 6; Hoch 2013: 11–12; von Lojewski 2013: 7; Walter und Meermann 2013: 266

In Hagen beispielsweise reagierte die Stadt auf die hohe Feinstaubbelastung mit einem Verbot für Fernbusse in der Innenstadt (Goebels, Korfmann und Dumke 2014). Traut (2014) kommt in ihrer Masterarbeit zu dem Entschluss, dass bei der Planung von Fernbusterminals zentrale Standorte weitaus häufiger die Standortkriterien nur kritisch erfüllen bzw. Probleme mit sich ziehen. Bei Haltestellen in dezentraler Lage sind die einzigen großen Kritikpunkte die Anbindung und Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, das kleinere Einzugsgebiet und die Nachfrage sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt (Abb.2). Diese Erkenntnisse stehen den erhobenen Kundenwünschen aus der *FlixBus*-Befragung gegenüber. Demnach sind eine gute ÖPNV-Anbindung (49,30 %) und die Nähe zu einem Bahnhof (37,70 %) die wichtigsten Standortmerkmale und -wünsche der KundInnen (FlixBus 2014: 2). Gleiche Ergebnisse brachte die Fernbus-Umfrage des Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertages (BWIHK) und des Verbandes Baden-Württembergischer

Omnibusunternehmer (WBO) zum Ausdruck. Es wird darin bestätigt, dass sowohl die Fernbusanbieter als auch die regionalen Partner, welche die Leistung erbringen, die Nähe des Hauptbahnhofs und das Stadtzentrum bevorzugen. Ein Drittel der befragten regionalen Buspartner befürwortet auch periphere Lagen mit ÖPNV-Anschluss, um Reisezeitverluste zu vermeiden. Diese Standorte sind jedoch nicht aus Kundensicht attraktiv (BWIHK/WBO 2015: 4–5).

Standortkriterien		**Standortalternativen**				
		zentral		**dezentral**		
Differenzierungsmerkmal	Standortkriterien	Innenstadtlage	Bahnhofsnähe	Autobahnnähe	Flughafennähe	Gewerbegebietslage
verkehrliche/ betriebliche Kriterien	Störungsfreie Zu- und Ablaufstrecken					
	Gute Zufahrt und Befahrbarkeit					
	Ausreichende Flächenverfügbarkeit (Betrieb + Sicherheit)					
	Anbindung und Erreichbarkeit mit dem ÖPNV					
	Stellplatzverfügbarkeit für den MIV					
wirtschaftliche Kriterien	Anfahrtszeit und Gesamtreisezeit					
	Grunderwerb und Herrichtung					
	Einzugsgebiet und Nachfrage					
	Ausreichende Flächenverfügbarkeit (Refinanzierung)					
	Erreichbarkeit der Innenstadt, touristische Ziele					
	Übernachtungsmöglichkeiten					
rechtl./ stadtplanerische Kriterien	Rechtl. Verfügbarkeit der Fläche					
	Planungsrechtl. Zulässigkeit der Nutzung					
	Städtebaul. Integration					
	Minimierung negativer Umweltwirkungen					
	Verbindliche Nutzung					

Legende:

- kritische Standortkriterien
- evtl. kritische Standortkriterien
- nicht bewertbare Standortkriterien
- durch die Lage begünstigte Standorte

Abb. 2: Kritische Standortkriterien nach Standortalternativen
Quelle: nach Traut 2014: 76

Der Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer (bdo) vertritt den Standpunkt, dass „Fernbusse (...) in der Mitte der Gesellschaft angekommen (sind) und deshalb müssen Fernbusse auch im Zentrum der Stadt halten. (...) Der Erfolg des Fernbusses steht und fällt mit der zentralen Lage“ (Leonard, C. zit. nach bdo 2015). Der bdo spricht sich ebenfalls dafür aus, dass das Halten am Stadtrand oder an Flughäfen ein Irrweg sei (bdo 2015). Folglich gilt es bei der Standortsuche allen Belangen gerecht zu werden, sowohl denen der Planung mit seinen rechtlichen Belangen, den Fernbusunternehmen mit einer möglichst hohen Nachfrage an einem Standort und den Kunden mit einer guten Erreichbarkeit. Die Fernbusunternehmen fahren bislang vorzugsweise zentrale Standorte in der Nähe eines Bahnhofes oder im Zentrum an – von 112 untersuchten Fernbushaltstellen liegen 91 der Nähe eines Bahnhofes oder im Zentrum eines Ortes. Damit wird auf die Nachfrage der KundInnen eingegangen und ein möglichst großen KundInnenpotenzial an diesen Standorten ausgeschöpft.

2.3 Intermodale Verknüpfung mit regionalen Verkehrsangebot

Der sogenannte kommunale Vorlaufverkehr gibt Aufschluss darüber, wie die FernbuskundInnen zum Fernbushalt gelangen. Oft steht zur Diskussion, dass innenstadtnahe Haltepunkte seitens der KundInnen und der Fernbusunternehmen aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung bevorzugt werden. Die Ergebnisse der durchgeführten Befragungen in Dresden (Laage 2014: 78–79) und in Frankfurt (Schmidt, Traut und Wagner 2015: 4) sowie einer Fahrgastbefragung des Fernbusanbieters *FlixBus* (FlixBus 2014: 1) ähneln sich. Demnach reisen in allen Fällen mehr als die Hälfte mit dem ÖPNV zum Fernbusbahnhof, 5-13 % kommen zu Fuß zum ZOB und rund 8-20 % werden mit dem Pkw gebracht. Zudem dient der Schienenpersonennahverkehr für rund 10-20 % der Fernbusfahrgäste als Zubringer zum Haltepunkt. Für die FernbuskundInnen scheint es demnach entscheidend zu sein, dass eine gute ÖPNV-Anbindung (50 %) gewährleistet ist. Nachrangig ist laut *FlixBus*-Befragung die Nähe zum Bahnhof (38 %) und die Nähe zum Stadtzentrum (9 %) (FlixBus 2014: 2).Die Nähe zum Bahnhof ist zwar nicht zwingend notwendig. Jedoch ist oftmals dort ein dichtes Nahverkehrsangebot gebündelt, wodurch für alle Verkehrsträger (Fernbus, ÖPNV, SPNV, SPFV) Synergien entstehen.

Einer der Fernbusanbieter (MeinFernbus*)* bietet selbst eine Kombination aus Fernbusticket und Taxi-Shuttle an. In diesem speziellen Fall werden die Fernbusfahrgäste, welche nach Pilsen bzw. Prag reisen wollen, am Hauptbahnhof in Regensburg eingesammelt und zu einem 10 Kilometer entfernten Rastplatz befördert. Von dort aus startet der Fernbus in Richtung Tschechische Republik (MeinFernbus 2015a).

2.4 Ländervergleich (USA, Schweden, Großbritannien)

Die folgenden Ausführungen haben die Markt- und Anbieterstrukturen der USA, Schweden und Großbritannien zum Gegenstand. Dabei werden jeweils die Merkmale und Entwicklungen der einzelnen Länder skizziert und anschließend mit der Situation in Deutschland verglichen.

Anbieterstruktur und Betreibermodelle

In den USA und Großbritannien haben sich zwei verschiedene Produktdifferenzierungen herausgebildet: In beiden Ländern bestehen Angebote im Niedrigpreissegment sowie hochpreisige Angebote, die mit mehr Komfort und Ausstattung einhergehen. Dagegen hat sich in Deutschland bislang noch kein hochpreisiges Angebot gebildet. Dies mag einerseits an den Fernverkehrsangeboten der Deutschen Bahn liegen, andererseits versuchen die Anbieter ihre Marktpositionen über den Fahrpreis zu verbessern. Während sich in den USA regionale Monopolisten etabliert haben, ist in Deutschland, ähnlich wie in Schweden, davon auszugehen, dass sich mit einer Konsolidierung ein Oligopol aus drei bis vier Anbietern herausbilden wird. Nach der derzeitigen Verteilung von Marktanteilen zählen MeinFernbus FlixBus, Deutsche Bahn und Postbus zu den Vorreitern für diese Position.

Großbritannien

Seit 1986 ist der Markt für Buslinien über 30 Meilen Länge in Großbritannien dereguliert. Zum Zeitpunkt der Liberalisierung hatten die beiden staatlichen Unternehmen *National Bus Company (NBC)* und *Scottish Bus Group (SBG)* durch bestehende Linien eine prädestinierte Ausgangslage. Einer der größten Anbieter war und ist *National Express*. Mit der Liberalisierung setzte eine kurze Phase des Wettbewerbs ein. Doch bis Mitte der 1980er hatte *National Express* bereits fast alle anderen Marktteilnehmer verdrängt und deren Positionen eingenommen. Als

wichtiger Ausgangspunkt für die entstandene Macht galt die Tatsache, dass *National Express* ein dichtes Liniennetz ausbildete und ihnen allein es gestattet war, die eigenen Busstationen zu nutzen, wohingegen anderen Anbietern die Zufahrt verwehrt wurde (van de Velden 2009: 5; White und Robbins 2012: 32). Demnach bildete sich eine nahezu monopolistische Struktur heraus. Seit 2003 ist mit dem Anbieter „Megabus“ ein neuer Mitbewerber auf dem Markt, der vor allem über den Fahrpreis um Fahrgäste wirbt. Damit wird ein kostengünstiges Angebot geschaffen, welches besonders die einkommensschwachen Zielgruppen anspricht. Das Unternehmen orientiert sich an den Vorgehensweisen von Billigairlines und besetzt so eine Nische. Finanziellen Rückhalt erfährt das junge Unternehmen durch sein Mutterunternehmen *Stagecoach*, wodurch eine unprofitable Anfangsphase am Markt ausgeglichen werden konnte. Hinsichtlich der Haltestellenwahl passt sich *Megabus* seiner Kundschaft an und zieht Straßenrandhaltestellen, sogenannte *Curbside-Haltestellen,* in Campusnähe und nah an den Wohnvierteln, vor. Durch den ausschließlichen Online-Ticketverkauf entfallen notwendige Serviceeinrichtungen eines Fernbusterminals und es lassen sich Kosten sparen (Robbins 2007: 8; White und Robbins 2012: 34–35). Seit 2009 ist auch *Greyhound* als Tochter der *First Group* aktiv im Fernbusliniengeschäft und punktet mit mehr Komfort, mehr Beinfreiheit und WLAN-Verfügbarkeit in den Bussen (White und Robbins 2012: 37). Es kann generell festgestellt werden, dass sich mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Großbritannien ohne großen Konkurrenzdruck das Angebot qualitativ verbessert hat und gleichzeitig das Preisniveau gesunken ist (van de Velden 2009: 5–6; Eisenkopf und Burgdorf 2010: 9). Der Marktanteil (gemessen am Umsatz) von *National Express* mit 83 % übersteigt den von *Megabus. Megabus* bzw. die *Stagecoach Group* besitzen einen Marktanteil von 11 %. Beiden Anbietern sind Wettbewerbsvorteile durch ihre dichten Linienangebote gemein, wodurch sie sich von den vielen kleinen Anbietern abgrenzen. Anderen und neuen Anbietern fällt es schwer, neue Nischen zu finden. Sie teilen sich die übrigen Marktanteile, wobei sie zum Teil nur einzelne Regionen oder Linien bedienen, wie etwa *Citylink* in Schottland (Aberle 2000: 206–209; Becker et al. 2008: 56–57; White und Robbins 2012: 35).

Schweden

Nach der Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Schweden bildete sich ein Oligopol aus drei großen Anbietern (*Swebus Express, Nettbuss, Säfflebussen)* mit einem Marktanteil von 79 % heraus. Diese privaten Anbieter bedienen ein netzförmiges Streckenangebot, wohingegen mehrere kleine Anbieter nur einzelne Linien befahren (Sittig, Stober und Trubbach 2008: 32; van de Velden 2009: 6). Generell wurde in Schweden festgestellt, dass sich die Marktöffnung zu Gunsten der KundInnen gestaltet hat. Es wurde nur ein geringer Einfluss auf die parallelen Bahnstrecken festgestellt. Der entstandene Wettbewerb zum Bus ließ die Bahnpreise sinken und neue BahnkundInnen konnten akquiriert werden. Der Nutzerzuwachs sowohl bei der Bahn als auch beim Fernbusverkehr ging zu Lasten des Pkw. Somit können die Resultate der Liberalisierung als positiv bewertet werden (Sittig, Stober und Trubbach 2008: 32–33). Besonders im Süden Schwedens herrscht ein verstärkter inter- und intramodaler Wettbewerb, die Nachfrage ist in diesem Gebiet durch die erhöhte Reisetätigkeiten zwischen den Ballungsräumen und in benachbarte Länder wie Norwegen oder Dänemark besonders hoch (Becker et al. 2008: 69–70).

USA

In den USA existiert ein Parallelangebot von traditionellen und sogenannten Curbside-Anbietern, welche eine kostengünstige Möglichkeit bieten, mit dem Fernbus zu reisen.

Die Curbside-Anbieter verzichten auf die Nutzung von Fernbusterminals, um Betriebs- oder Baukosten zu sparen und um nah an den Gebieten der Zielgruppen halten zu können. Zudem setzen sie ausschließlich auf einen Online-Ticket-Vertrieb, was eine ortsfeste Vertriebsinfrastruktur entfallen lässt. *Megabus*, *BoltBus* und *DC2NY Bus* sind bekannte Anbieter aus dem Express-Linien-Segment. Sie umgehen, wie in Großbritannien, die Stationsgebühren indem sie Straßenrandhaltestellen nutzen und sprechen somit vor allem die jüngere Kundschaft an[3]. Mit den traditionellen Anbietern konkurrieren sie zudem durch günstige Ticketpreise, Stromanschlüsse und zum Teil mit WLAN-Verfügbarkeit (Schwieterman und Fischer

[3]*BoltBus:* 67% der KundInnen gehören der Altersgruppe 18-34 Jahre an (Marshall 2015: 2). *BoltBus* ist ein Joint Venture zwischen G*reyhound* und *Peter Pan Lines.*

2010: 2; Marshall 2015). Durch die immer größere Angebots- und Servicepalette wollen sie unterschiedliche Kundengruppen bedienen und vermehrt auch Geschäftsreisende ansprechen (Schwieterman et al. 2015: 6). Dazu gehören seit den letzten Jahre auch Entertainment Programme, die Möglichkeiten der einfachen Online-Umbuchung, der Sitzplatzreservierung oder Statusabfragen zum Streckenverlauf und Ankunftszeiten der Busse (Schwieterman et al. 2015: 2). Diese Curbside-Anbieter folgten dem Beispiel der mobilen asiatischen Communities der Metropolregionen. Die Deregulierung des Marktes erlaubte es, Strecken anzubieten, ohne dass ein Anmieten von Bussteigen in Terminals zwingend war (Marshall 2015). Der Großteil der angebotenen Strecken von Curbside-Anbietern hat große Ballungsgebiete und Großstädte, mit einem dichten S- oder U-Bahn-Netz als Start oder Ziel. Unattraktiv für diese Anbieter scheinen ländliche Gebiete oder Städte mit rein autoorientierten Stadtzentren zu sein (Schwieterman und Fischer 2010: 3–4). Demnach scheint das Vorhandensein einer Nähe zum ÖPNV eine wichtige Prämisse für lukrative Strecken zu sein.

Die bekanntesten Anbieter im traditionellen Bereich sind *Greyhound Bus, Peter Pan, Trailways* und *Coach USA. Greyhound* ist mit Abstand der Anbieter mit dem größten Fahrtenangebot (Abb.3) (Schwieterman et al. 2015: 3). Auch *Greyhound* passte 2010 sein Angebot an und verbesserte die Ausstattung der Busse auf einigen Linien mit geräumigeren Sitzen, Sitzplatzreservierungen und WLAN-Verfügbarkeit (Schwieterman und Fischer 2010: 4). Als weiteres Produkt brachten sie ebenfalls ein *Greyhound Express* Streckennetz auf den Markt, welches auf viele Direktverbindungen mit einer geringen Anzahl von Zwischenhalten setzt sowie einen gesteigerten Komfort der Ausstattung bietet.

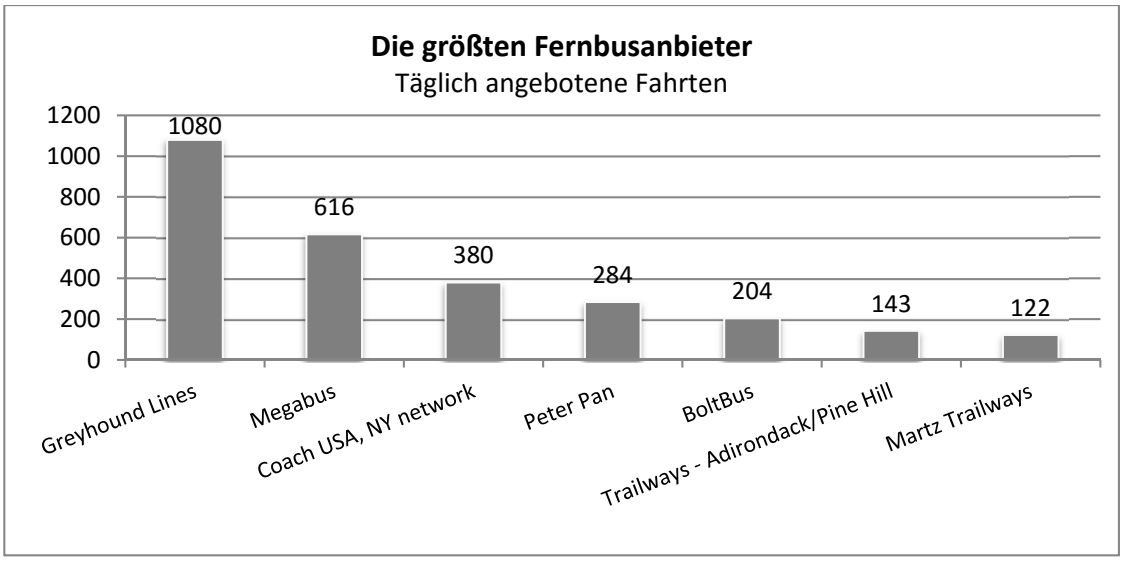

Abb. 3: Die größten Fernbuslinienanbieter der USA nach angebotenen Strecken
Quelle: eigene Darstellung nach Schwieterman et al. 2015: 4

Anforderungen an die Lage und Ausstattung von Fernbusterminals

In Schweden hat sich ein Betreiber von Fernbusterminals durchgesetzt, der die Mehrzahl der Terminals unterhält und weitestgehend für einheitliche Standards sorgt. Allen Ländern sind zentrumsnahe Lagen mit einer engen ÖPNV-Anbindung gemein. Bei einigen sogenannten Curbside-Anbietern entfällt vielfach die Nähe zum ÖPNV, da die Unternehmen bewusst nahe der Reiseziele der Fahrgäste halten (Universität, Wohngebiete). In Deutschland variiert die Ausstattung und Größe der Fernbusbahnhöfe. Sie profitieren meist von den Serviceeinrichtungen der naheliegenden Bahnhöfe, welche als die beliebtesten Standorte sowohl der KundInnen als auch der Fernbusunternehmen gewählt werden (FlixBus (2014).

Großbritannien

Hinsichtlich der Haltestelleninfrastruktur zeichnen sich in Großbritannien alle größeren Terminals durch mehrere Bussteige, überdachte Wartebereiche, sanitäre Anlagen, elektronische und dynamische Anzeigentafeln sowie Einkaufsmöglichkeiten aus (Becker et al. 2008: 55). London besitzt mit der Victoria Coach Station das größte Busterminal des Landes mit Hub-Funktion. Dieses Terminal und viele weitere sind öffentlich finanziert, gebaut und betrieben zudem zugänglich für alle Busunternehmen ohne Exklusivrechte Einzelner (z. B. Cardiff, Glasgow, Manchester).

Wie oben angesprochen, existieren aber ebenso Busterminals, die von einzelnen Busunternehmen selbst betrieben werden und deren Nutzung anderen verwehrt ist (z. B. *National Express* in Manchester, Birmingham, Liverpool). Somit ist ein Nebeneinander aus *Curbside-Haltestellen* und Terminalhaltestellen möglich. Die Fernbusterminals sind meist die Infrastruktur für die großen Zentren und dienen als Start- oder Endpunkt einer Linie oder als Hub. Auf den Zwischenhalten von Strecken variieren die Größe und Ausstattung der Haltepunkte je nach Kundenpotenzial und Lage (White 1998: 100–101; Lai et al. 2015: 6–7).

Schweden

Die Fernbusbahnhöfe ähneln baulich und von der Ausstattung her den Terminals in Großbritannien. Es gibt durch die geringe Anzahl von nur drei großen Zentren auch nur drei große Fernbusterminals (Stockholm, Göteborg, Malmö). Kleinere Terminals sind in Uppsala, Helsingborg, Norrköping und an den Großflughäfen zu finden (Becker et al. 2008: 68–69). Bemerkenswert ist das Fernbusterminalkonzept in Stockholm. Das Cityterminal Stockholm - mit Hub-Funktion - befindet sich im staatlichen Besitz und erwirtschaftete 2011 Gesamterlöse von ca. 2,6 Mio. Euro und einen Überschuss von ca. 2 Mio. EUR bei rund 3,5 Mio. Fahrgästen. Dabei werden rund Dreiviertel der Erlöse aus den Nutzungsgebühren[4] und ein Viertel aus dem operativen Betrieb anderer Busterminals in Schweden generiert. Die Baufinanzierung wurde vom Staat, der Region und der Stadt Stockholm übernommen (Walter und Meermann 2013: 267).

USA

Die bestehende Haltestelleninfrastruktur ist für das jüngste Wachstum am US-amerikanischen Fernbuslinienmarkt nicht ausgelegt. *„(...) (W)hat terminals do exist are often unclean, uncomfortable and unequipped to handle new volumes of travelers“* (Marshall 2015: 3). Die bestehenden Terminals sind Relikte der Anfangszeit der Fernbusreisen und befinden sich meist in den Innenstädten. Früher waren sie der Stolz der Fernbusunternehmen und gut ausgestattete Orte der Begegnung. Durch bekannte Stadtentwicklungsprozesse, wie Phasen der Suburbanisierung und

[4] Der hohe Wert resultiert aus dem hohen Anteil an Flughafenzubringern.

der Verwahrlosung mancher Stadtzentren, wurden auch die Busterminals zu unattraktiven Plätzen und weisen ein schlechtes Image auf. Die Niedrigpreisanbieter umgehen Stationsgebühren und halten an Straßenrandhaltestellen. Straßenrandhaltestellen sind oft nicht gekennzeichnet und werden häufig verlegt (Marshall 2015: 4). Das Halten am Straßenrand bringt viele Probleme für die Städte mit sich. Es kommt zu einer Verknappung des Parkraums, zu Behinderungen des Verkehrsflusses und einem erhöhten Müllaufkommen. Darauf haben einige Städte mit dem Verbot von Haltestellen am Straßenrand reagiert. Städte wie Boston (seit 2004) verbieten *Curbside*-Haltestellen und verpflichten zur Nutzung der Terminals, um diese wiederzubeleben. Der neu entstandene Aufschwung der letzten Jahre brachte jedoch ein Umdenken hervor. Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur transformieren einige Terminals wieder zu sicheren Plätzen mit guter Ausstattung. Ehemals reine *Curbside*-Anbieter fahren nun auch vermehrt Terminals an, denn sie haben die Erfahrung gemacht, dass auch ihre KundInnen eine Zahlungsbereitschaft für mehr Service und Zuverlässigkeit aufbringen (Walsh 2000: 137-140, 187-192; Marshall 2015: 4–6). Die Prämissen für ein attraktives Terminal sind demnach: gut beleuchtete, und saubere Fernbusbahnhöfe in sicheren Stadtgebieten mit einigen Serviceeinrichtungen und einer guten Anbindung an den Nahverkehr. So ging bei einer internen Befragung von *BoltBus* KundInnen hervor, dass rund 70 % der KundInnen zur An- und Abreise zum Terminal den ÖPNV nutzen (Marshall 2015: 6).

Intermodale Verknüpfung mit regionalen Verkehrsangeboten

In Schweden besteht die Besonderheit eines einheitlichen, unternehmensübergreifenden Buchungssystems mit einer einheitlichen Tarifübersicht und einer flexiblen Nutzung. Ein solches Buchungssystem findet sich bislang jedoch nur in Schweden. Die Einführung eines ähnlichen Systems in Deutschland ist bisher nicht absehbar. Die intermodale Verknüpfung der Angebote findet sich in allen verglichenen Ländern zumindest an den Fernbusterminals in einer Innenstadtlage. Kleinere Haltestellen oder die Curbside-Haltestellen verfügen hingegen über weniger Verknüpfungsmöglichkeiten, oft fehlen sie komplett.

2.5 Einschätzung

Ähnlich wie in den USA, Schweden und Großbritannien entwickelt sich der Fernbusmarkt in Deutschland mit steigenden Fahrgastzahlen und zunehmendem Linienangebot zwischen den bedeutenden Destinationen. Langfristig ist davon auszugehen, dass sich die Fernbuslinienangebote in Deutschland weiter etablieren. Die erste Konsolidierung und die Verteilung der Marktanteile weist auf die Entwicklung einer Marktstruktur hin, die von wenigen größeren Fernbuslinienbetreibern bestimmt wird. Damit durchläuft der Markt in Deutschland die gleiche Entwicklung wie in anderen Ländern. Begünstigt durch die Verteilung der wichtigen Destinationen im gesamten Bundesgebiet hat sich bereits ein dichtes Liniennetz herausgebildet, während in den USA und insbesondere in Schweden das Linienangebot regional und auf bestimmte Landesgebiete beschränkt ist.

Die Lage von Fernbusterminals unterscheidet sich in den verschiedenen Ländern und ist oft von den Fernbuslinienbetreibern abhängig. Zwar gibt es in Deutschland provisorische Haltestellen am Straßenrand, allerdings nur in Städten, die über keine adäquate Haltestelleninfrastruktur verfügen. In den USA und Großbritannien ist die Situation anders: Zum einen werden Standorte zumeist am Straßenrand bedient, wo sich die jeweiligen Zielgruppen konzentrieren (Wohngebiete, Universitäten) und zum anderen werden Fernbusbahnhöfe und Terminals angefahren, bei denen eine gute Erreichbarkeit für die Fernbusfahrgästen gewährleistet ist. Dieses Prinzip gilt nicht nur für Curbside- und konventionelle Anbieter aus dem Niedrigpreissegment sondern auch für die Anbieter aus dem Luxussegment, welche sich auf Kooperationen mit Hotels spezialisiert haben. Allen Prinzipien ist die reale (vor Ort) oder hergestellte (gute Erreichbarkeit) räumliche Nähe zum Kunden gemein. Wissenschaftliche Analysen oder Untersuchungen gibt es dahingehend bisher kaum.

3 Fernbusterminals aus Sicht von Fahrgästen – Eine empirische Erhebung in Frankfurt am Main

Anhand einer Befragung von Fahrgästen des Fernbusses wurden Anforderungen an die Erreichbarkeit und Lage von Fernbusterminals aus Perspektive der Nutzenden gewonnen sowie deren Verkehrsmittelnutzung und Wegekette erfasst. Die so gewonnenen Daten bilden die Grundlage für die Formulierung von Handlungsoptionen zur verkehrlichen Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme (Kap. 4). Die Themenschwerpunkte der Befragung konzentrieren sich auf:

1. das Fahrgastprofil mit Soziodemographie sowie Reisezweck, -häufigkeit und Verkehrsmittelverfügbarkeit,
2. Einschätzungen zur städtebaulichen und verkehrlichen Integration von Fernbusterminals, insbesondere Lage und Erreichbarkeit,
3. Aspekte zur intermodalen Vernetzung, insbesondere Verkehrsmittelnutzung und Wegeketten der Fahrgäste.

Die in diesem Abschnitt dargestellte Analyse der Befragung folgt diesem Schema und gibt die Ergebnisse anhand der drei Themenschwerpunkte wieder.

3. 1 Vorgehen und Fragebogendesign

Bei der Befragung handelt es sich um eine standardisierte Erhebung mit Fragebögen. Im Juni 2015 wurden an zwei aufeinander folgenden Wochen an vier unterschiedlichen Tagen (Montag, Mittwoch, Freitag und Sonntag) die abfahrenden Fahrgäste an zwei Standorten befragt. Angestrebt waren mindesten 800 vollständige Datensätze. Mit 921 Datensätzen konnte dieses Ziel erreicht werden. Die Fallzahlen teilen sich wie folgt auf die zwei Standorte auf:

- Hauptbahnhof: 709 Interviews,
- Flughafen: 212 Interviews.

Die unterschiedliche Fallzahl erklärt sich aufgrund des deutlich geringeren Linienangebots am Flughafen im Vergleich zum Hauptbahnhof und dem damit verbundenen geringeren Fahrgastaufkommen.

Die erhobenen Daten wurden aufbereitet und auf ihre Plausibilität überprüft. Die Analyse und Auswertung der Datensätze erfolgen mit Methoden der deskriptiven

Statistik. Ein Schwerpunkt der Betrachtung liegt bei den Unterschieden zwischen den Standorten Frankfurt Hauptbahnhof und Flughafen. Alle erhobenen Datensätze der Befragung liegen als Tabellenanhang (Anhang B) dem Bericht bei.

Fragebogendesign

Der Fragebogen wurde entsprechend der Zielstellung und in Abstimmung mit der begleitenden Fachgruppe erstellt. Der Aufbau gliedert sich anhand der relevanten drei Themenbereiche: (1) Fahrgastprofil, (2) Fragen zur städtebaulichen Integration sowie (3) Fragen zur intermodalen Verknüpfung von Fernbusterminals. Die Fragetypen bestanden je nach Frageziel aus einem Set an Multiple-Choice-Fragen und Bewertungsskalen. Die Erhebung erfolgte mittels mobiler Endgeräte (Tablets), so dass der Fragebogen entsprechend aufbereitet und für die Erhebung programmiert wurde. Anhang A1 und A2 enthalten den Aufbau des Fragebogens und die Fragenkategorien.

3.2 Fahrgastprofil

Unter der Kategorie „Fahrgastprofil“ werden die Daten, die sich auf die befragten Fahrgäste beziehen, zusammengefasst und dargestellt. Dazu gehören soziodemographische Attribute (wie Alter, Geschlecht oder Erwerbsstatus) ebenso wie Reisezweck, -häufigkeit und Verkehrsmittelverfügbarkeit. Zusammengenommen sollen die Attribute ein Bild über den Fahrgast geben und die Frage beantworten, wie sich die Personengruppen, die den Fernlinienbus benutzen, zusammensetzen.

Alter und Geschlecht

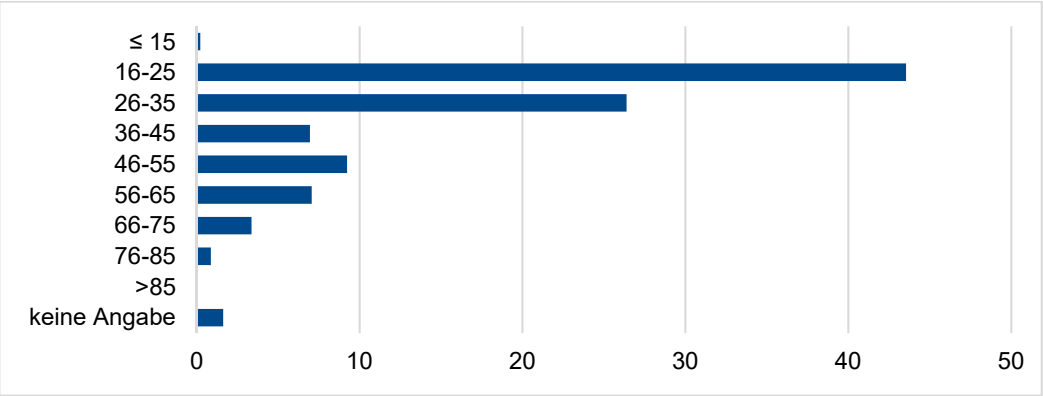

Abb. 4: Altersverteilung in Prozent

Das Geschlechterverhältnisse der Fahrgäste ist nahezu ausgeglichen, wobei geringfügig mehr Frauen als Männer die Fernlinienbusangebote nutzen: 54 % der Fahrgäste sind weiblich, 46 % sind männlich. Fernlinienbusangebote werden zwar von allen Altersgruppen über 15 Jahre angenommen, dennoch sind Fahrgäste im Alter von bis zu 35 Jahren mit Abstand am stärksten vertreten. Am Fernbusterminal des Flughafens Frankfurt sind die Fahrgäste im Durchschnitt etwas älter als Fahrgäste, die am Hauptbahnhof befragt wurden. Das dürfte damit zusammenhängen, dass Fahrgäste, die das Flugzeug nutzen und auf den Fernlinienbus umsteigen, gewöhnlich einer höheren Altersgruppe angehören. Am Hauptbahnhof sind 48 % der Fahrgäste im Alter von 16 bis 25, wohingegen am Flughafen lediglich 28 % dieser Altersgruppe angehören. Die Altersgruppe von 26 bis 35 Jahre ist dagegen sowohl am Hauptbahnhof als auch am Flughafen gleich besetzt (vgl. Abb. 5 und 6)

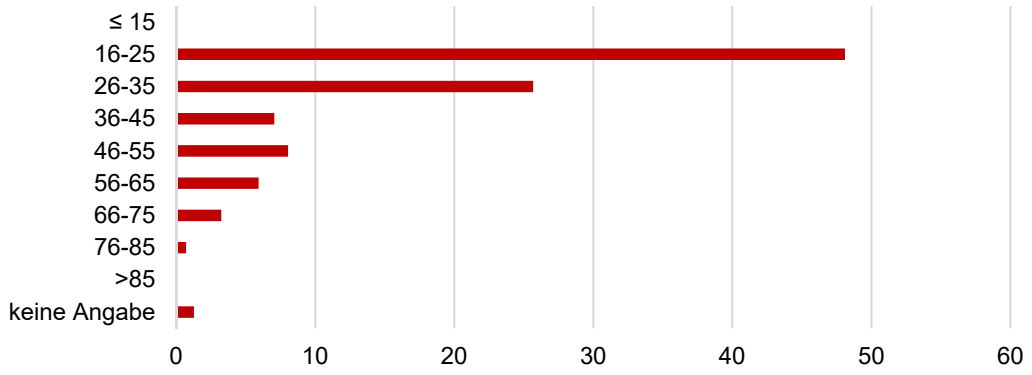

Abb. 5: Altersverteilung der Fernbusfahrgäste am Hauptbahnhof in Prozent

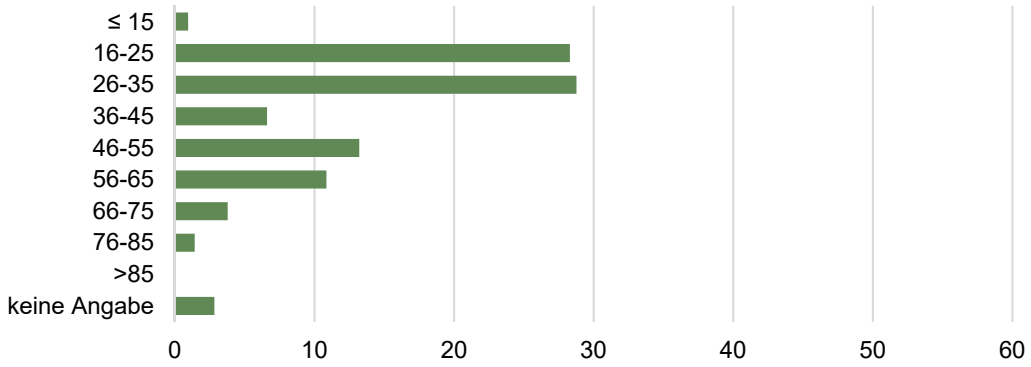

Abb. 6: Altersverteilung der Fernbusfahrgäste am Flughafen in Prozent

Berufsstatus

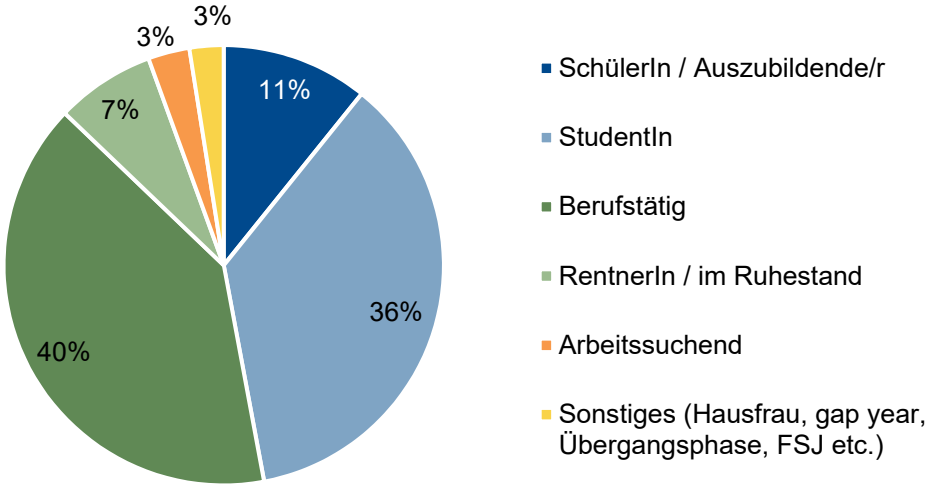

Abb. 7: Berufsstatus der Fernbusfahrgäste

Die Gruppe der Studierenden und die der Berufstätigen sind die Hauptnutzendengruppen von Fernlinienbusangeboten, wobei vor allem die Gruppe der Studierenden überproportional vertreten ist. Mit 7 % nutzt auch eine nennenswerte Anzahl an Menschen im Ruhestand den Fernlinienbus. Der höhere Anteil von Berufstätigen, wie auch die Alterszusammensetzung, am Fernbusterminal des Flughafens ist ein erster Hinweis auf die Funktion des Flughafenterminals als Verknüpfungspunkt zwischen Flugzeug und Fernlinienbus. Am Flughafen ist die Gruppe der Berufstätigen mit 58 % deutlich größer als am Hauptbahnhof mit 35 %. Studierende und SchülerInnen zusammengenommen sind dagegen am Hauptbahnhof mit 51 % öfter vertreten als am Flughafen, dort sind zusammengenommen Studierende und SchülerInnen mit 30 % vertreten (vgl. Abb. 8 und 9).

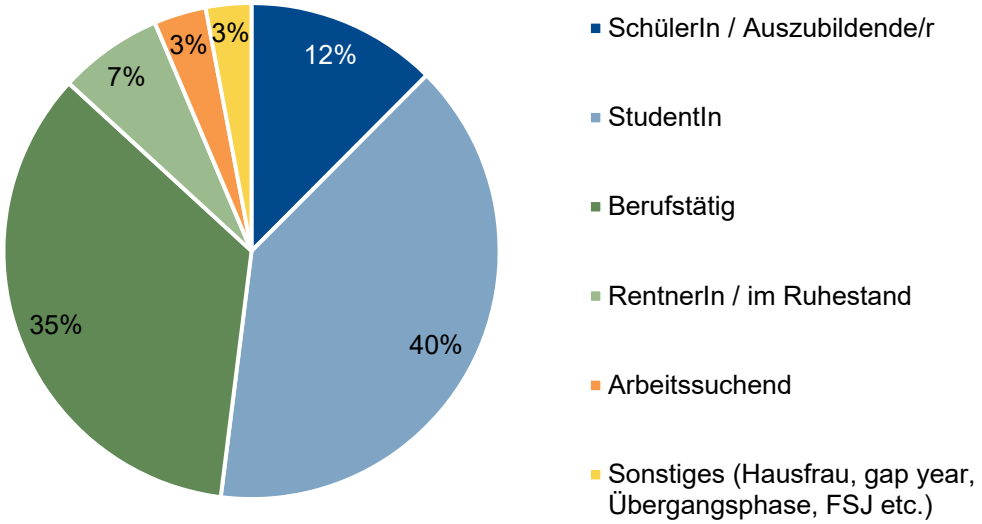

Abb. 8: Berufsstatus der Fernbusfahrgäste am Hauptbahnhof

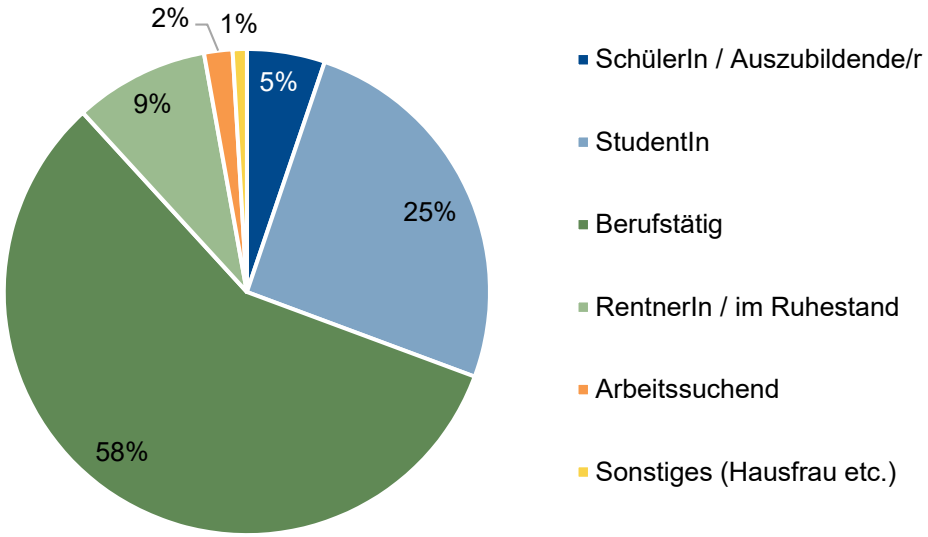

Abb. 9: Berufsstatus der Fernbusfahrgäste am Flughafen

Höchster Schul- und Berufsabschluss

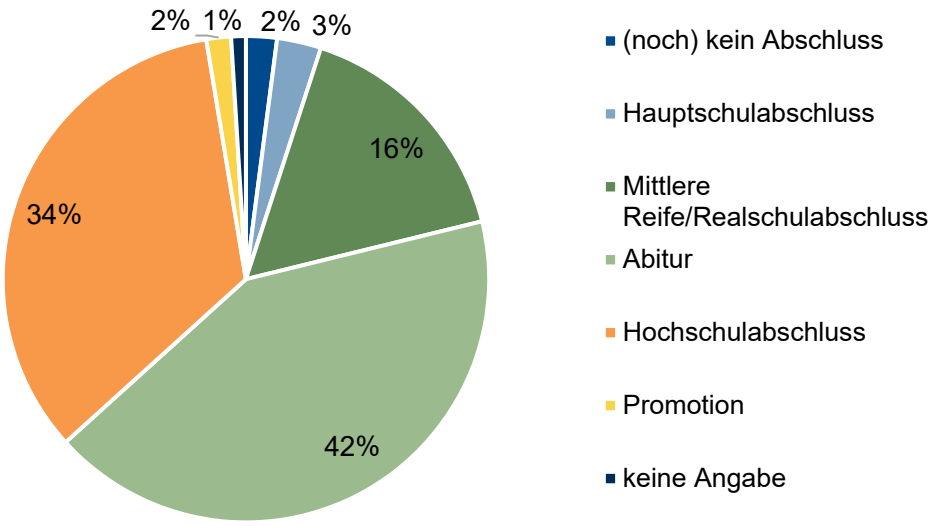

Abb. 10: Schul- und Berufsabschluss

Nutzende des Fernlinienbusses sind größtenteils gut ausgebildet, sie verfügen überdurchschnittlich häufig über höhere Schul- und Berufsabschlüsse (Abitur/Hochschulabschluss). Die Daten zum höchsten Schul- und Berufsabschluss decken sich mit den Daten zum Berufsstatus.

Der Vergleich der Daten aus der Befragung am Flughafen und am Hauptbahnhof zeigt ein ähnliches Bild wie bei den Daten zu Alter und Berufsstatus: Am Flughafen verfügt eine größere Gruppe über einen Hochschulabschluss. Der Anteil der Befragten, die einen Realschulabschluss haben, ist am HBF um 4 %-Punkte geringer, der Anteil der Befragten, die Abitur haben, ist um 11 %-Punkte höher (vgl. Abb. 11 und 12).

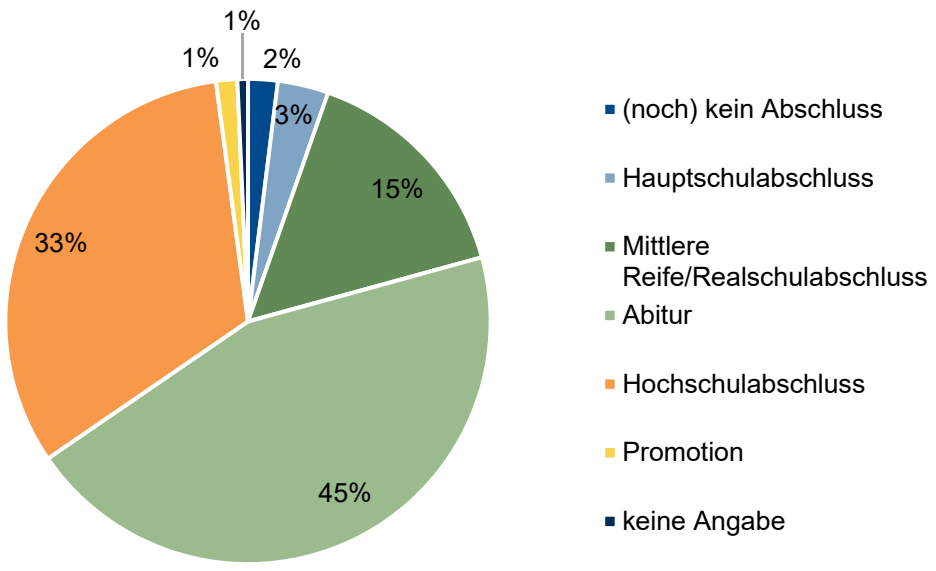

Abb. 11: Bildungsabschluss der Fernbusfahrgäste am Hauptbahnhof

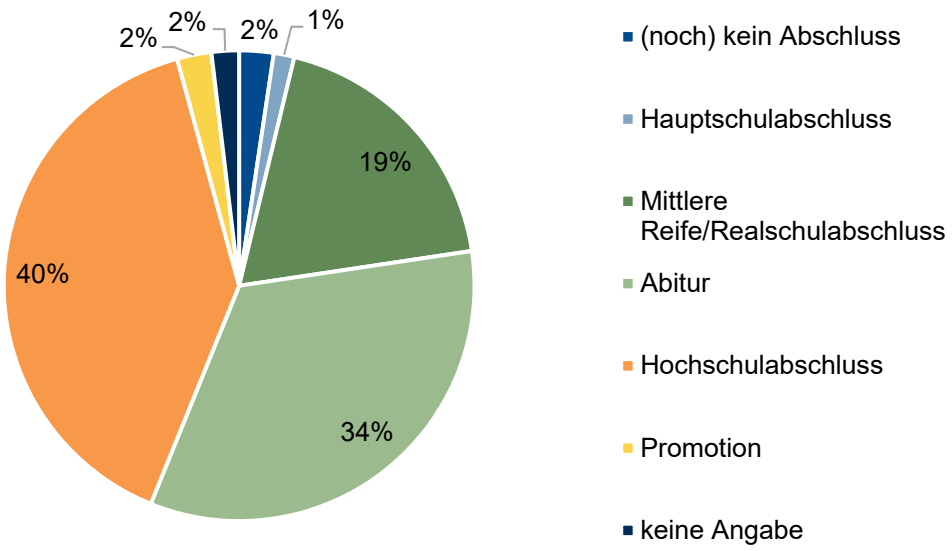

Abb. 12: Bildungsabschluss der Fernbusfahrgäste am Flughafen

Reisezweck

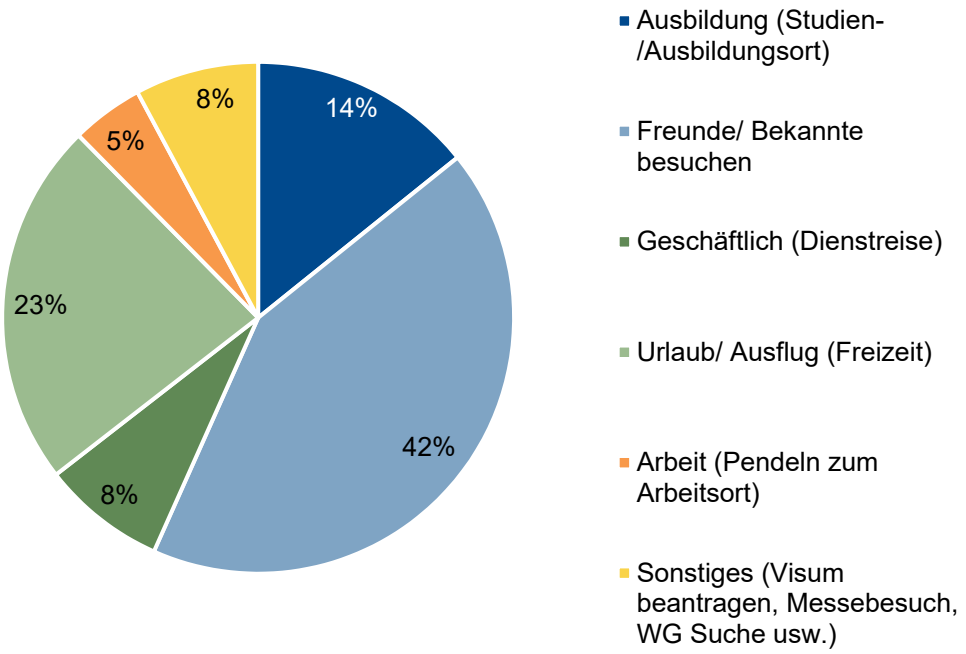

Abb. 13: Reisezweck

Der Fernlinienbus wird überwiegend für Freizeitaktivitäten genutzt – die Gründe „Freunde/Bekannte besuchen“ und „Urlaub/Freizeit“ werden zusammengenommen in 65 % der Fälle angegeben. Den Freizeitaktivitäten folgen berufs-/ausbildungsbedingte Gründe, wie Berufs- und Geschäftsreisen oder die Fahrt zum Ausbildungsort, sie haben einen Anteil von 27 % an den Fahrten. Am Flughafen geben die Fahrgäste häufiger einen berufsbedingten Reiseanlass an als am Hauptbahnhof. Der Anteil derjenigen, die die Reise mit dem Fernlinienbus antreten, um zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte zu pendeln, oder die geschäftlich unterwegs sind, ist am Flughafen um 10 %-Punkte höher als am HBF (vgl. Abb. 14 und 15).

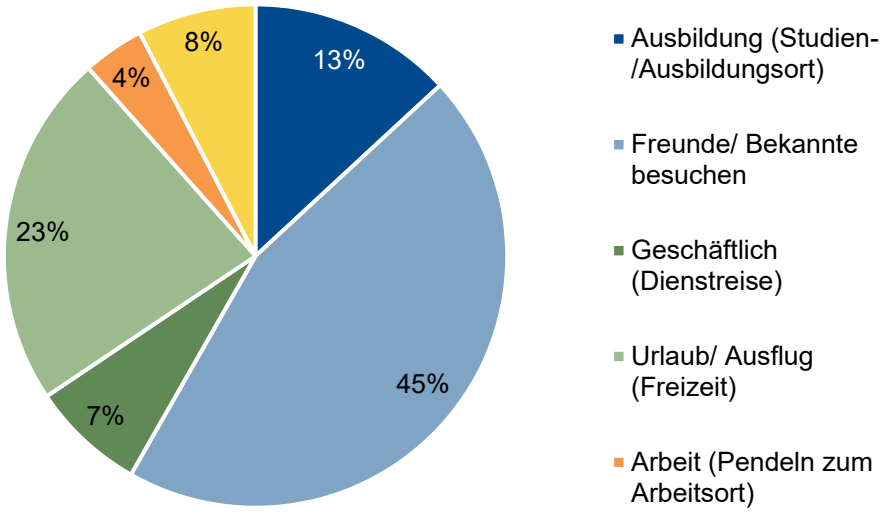

Abb. 14: Reisezweck der Fahrgäste am Hauptbahnhof

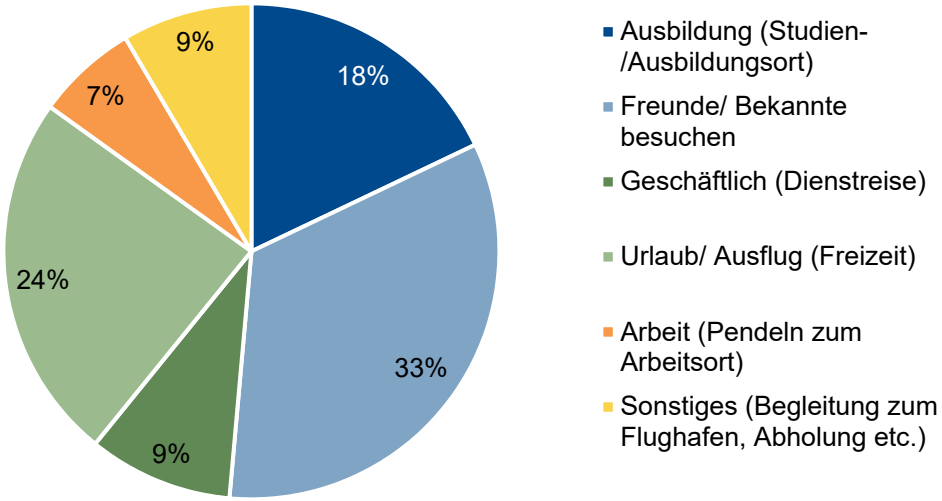

Abb. 15: Reisezweck der Fahrgäste am Flughafen

Reisehäufigkeit

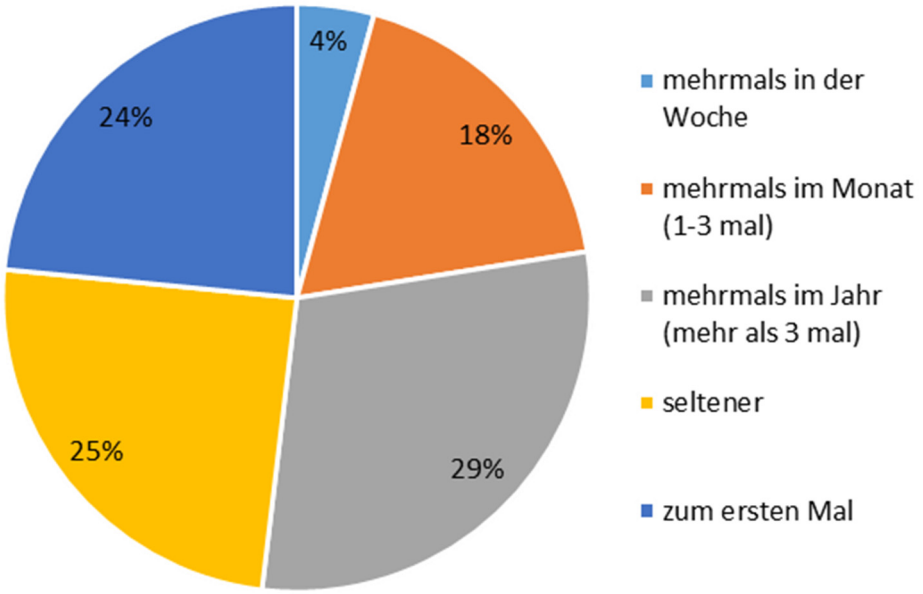

Abb. 16: Häufigkeit der Nutzung von Fernlinienbusangeboten

Ein Großteil der Fahrgäste sind regelmäßige Kunden, 51 % fahren mehrmals im Jahr oder öfter mit dem Fernlinienbus. Fahrgäste am Flughafen sind dagegen häufiger Neukunden - dies gilt insbesondere für Fahrgäste des Lufthansa Airport Busses. Der Anteil der Fahrgäste, die zum ersten Mal mit dem Fernlinienbus reisen, ist am Flughafen um 7 %-Punkte höher. Der Anteil von regelmäßig Nutzenden ist am HBF generell stärker ausgeprägt als am Flughafen (vgl. Abb. 17 und 18).

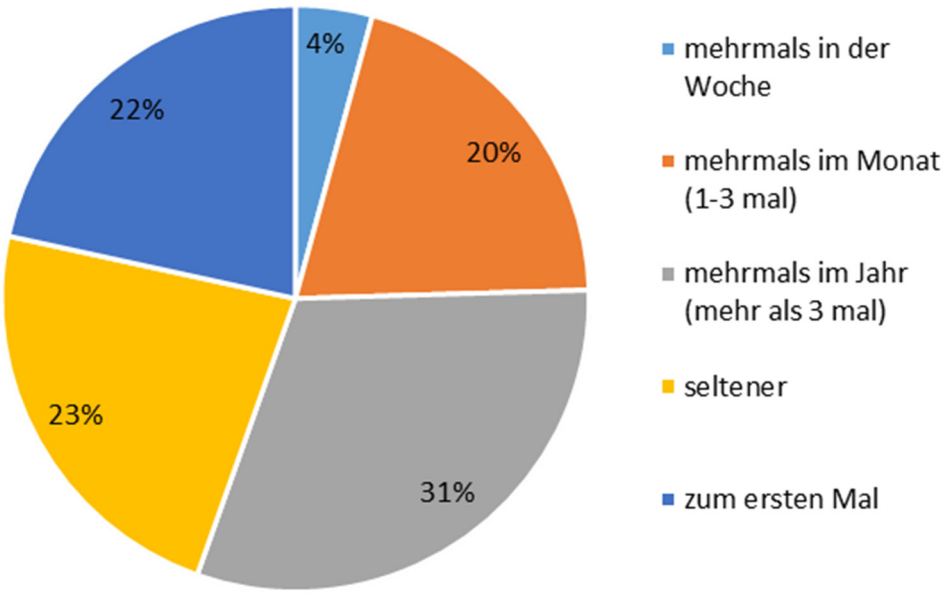

Abb. 17: Häufigkeit der Nutzung von Fernlinienbusangeboten (Hauptbahnhof)

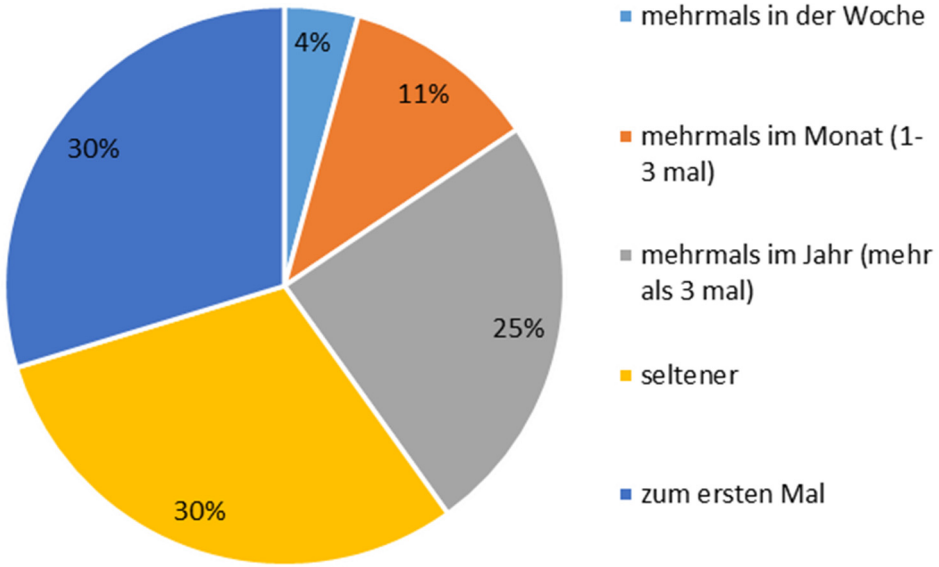

Abb. 18: Häufigkeit der Nutzung von Fernlinienbusangeboten (Flughafen)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und Zeitkartenbesitz

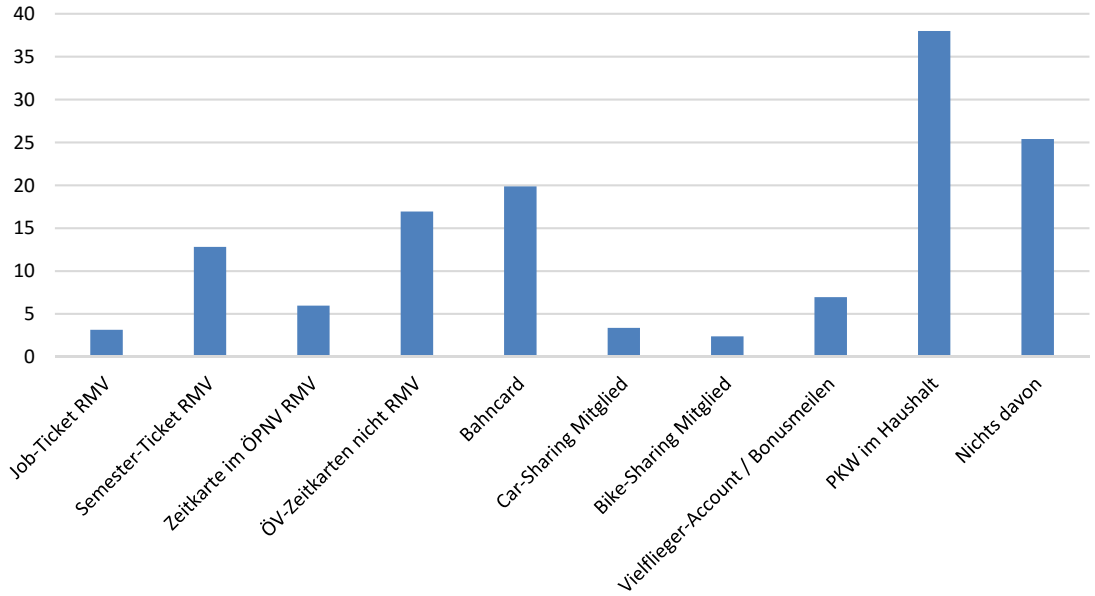

Abb. 19: Verkehrsmittelverfügbarkeit und Zeitkartenbesitz (Besitzen Sie...?) in Prozent

Aufgrund der Häufigkeit des Zeitkartenbesitzes können Fahrgäste von Fernlinienbusangeboten als ÖV-affine Gruppe angesehen werden. Die unterdurchschnittliche Verfügbarkeit eines Pkw im Haushalt kann als Bestätigung diese Annahme gesehen werden.

Folgende Aussagen können bezüglich der Verkehrsmittelnutzung der einzelnen Gruppen zusammengefasst werden:

- InhaberInnen von Job-Tickets des lokalen Verkehrsverbundes (RMV) reisen auch mit dem öffentlichen Verkehr an;
- 10 % der InhaberInnen eines Semester-Tickets reisen mit dem Pkw zum Fernbusterminal an;
- ein Drittel der InhaberInnen von anderen Zeitkarte für den ÖPNV im RMV nutzen den Pkw für die Anreise;
- drei Viertel der Bahncard-Besitzenden geben an, sie würden als Alternative für die Fernbusreise die Bahn nutzen;
- 38 % verfügen über einen Pkw im Haushalt, von diesen fährt ca. die Hälfte mit dem ÖV zum Fernbusterminal.

Zusammenfassung Fahrgastprofil

Die Fahrgäste des Fernlinienbusses sind zum überwiegenden Teil Studierende oder junge Berufstätige, auf dem Weg zu ihrem Heimatort oder unterwegs aus Freizeitgründen. Jenseits dieser zu erwartenden Fahrgastgruppen zeigen sich aber auch Abstufungen, so sind alle Bevölkerungsgruppen und Altersklassen vertreten, bis auf die ganz Jungen unter 15 Jahre Ein wesentlicher Teil der Reisegründe wird mit beruflichen Anlässen angegeben.

Für die Beantwortung der Fragestellung, insbesondere für die intermodale Verknüpfung von Fernlinienbusangeboten, sind die Angaben zu Verkehrsmittelverfügbarkeit und Zeitkartenbesitz von besonderer Bedeutung. Hier zeigt sich, dass die Fahrgäste häufig über Zeitkarten des öffentlichen Verkehrs verfügen - sei es Job-Ticket, Semester-Ticket oder Monats-/Jahreskarten des ÖPNV. Dagegen zeigt sich eine unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt der Reisenden. Lediglich 38 % der Befragten geben an, über einen Pkw zu verfügen – auch in Metropolen liegt die Pkw-Verfügbarkeit deutlich höher, wie etwa 52 % in Hamburg. Der hohe Zeitkartenbesitz und die geringe Pkw-Verfügbarkeit lässt sich mit der allgemeinen Lebenssituation der Studierenden und jungen Berufstätigen erklären, die die Hauptnutzergruppe darstellen. Dennoch weist das Verhältnis von Zeitkartenbesitz und Pkw-Verfügbarkeit auf eine Affinität der Fernlinienbusfahrgäste zum öffentlichen Personennahverkehr hin.

Obwohl einige der Reisenden über eine im lokalen Verbund gültige Zeitkarte verfügen oder ein Semesterticket besitzen, lassen sie sich mit dem Pkw zum Fernbusterminal fahren. Der Grund für die Verkehrsmittelnutzung der Anreise und die Abwägung der Alternativen wurde in der vorliegenden Studie allerdings nicht erfragt. Vermuten lässt sich allerdings schweres oder sperriges Gepäck als Grund. An dieser Stelle könnten Folgeuntersuchungen ansetzen und die Gründe für die Verkehrsmittelnutzung bei bestehenden Alternativen erfragen.

3.3 Städtebauliche und verkehrliche Integration

Als städtebauliche und verkehrliche Integration wird hier die Lage eines Fernbusterminals, Aspekte der Erreichbarkeit und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln aufgefasst. Es wurden jeweils Möglichkeiten und Merkmale vorgegeben, die der Fahrgast auf einer Skala von „unwichtig“ bis „sehr wichtig“ bewerten konnte.

Verknüpfungspunkte und Erreichbarkeiten

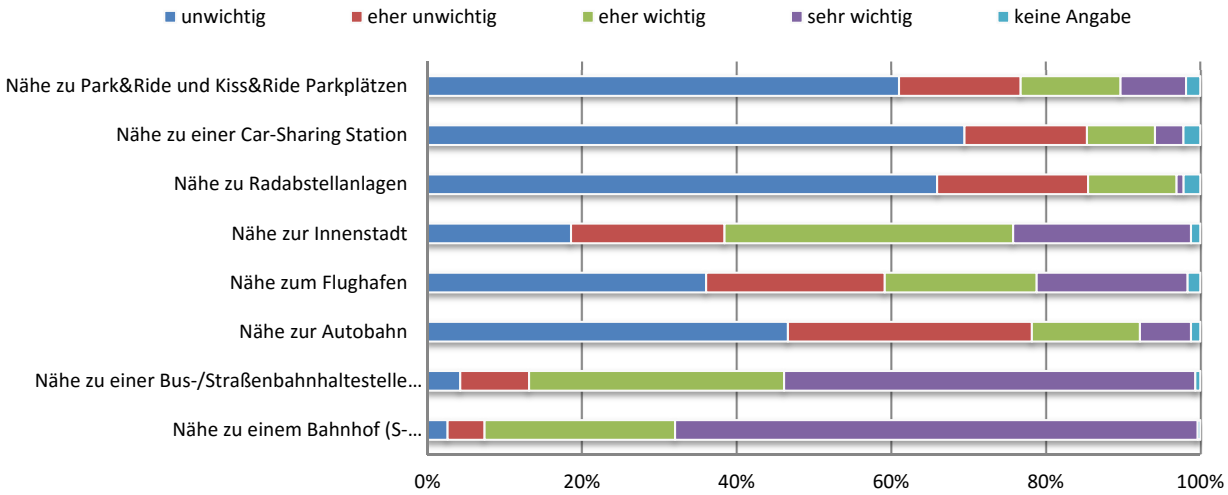

Abb. 20: Bewertung von Lage und Verknüpfungspunkten

Mit Abstand am wichtigsten ist den Fernbusfahrgästen die Erreichbarkeit des Standortes mit den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs. Dies kann als ein deutlicher Hinweis auf die Bedeutung der Verknüpfung zwischen Fernlinienbus-Angeboten und den Angeboten des lokalen Personennahverkehrs interpretiert werden. Bevorzugt werden zudem die Nähe zu einem Bahnhof und die Nähe zur Innenstadt, aber auch die Nähe zu einem Flughafen wird von einem Teil der Fahrgäste als wichtig erachtet. Weniger von Bedeutung ist eine direkte Anbindung an eine Autobahn: 78 % der Fahrgäste bewerten die Nähe zur Autobahn als eher unwichtig oder unwichtig.

Jeweils ca. 12 % der Befragten geben an, dass ihnen eine Car-Sharing-Station oder Radabstellanlagen eher oder sehr wichtig sind. Dies deutet auf ein Potenzial für intermodale Verknüpfungen mit Car-Sharing-Angeboten und mit dem Fahrradverkehr hin.

Lage des Terminals

Die Frage nach der Lage eines Fernbusterminals wurde entsprechend des Befragungsstandortes unterschiedlich gestellt: Am Hauptbahnhof wurden die Fahrgäste danach gefragt, ob sie die Reise auch angetreten hätten, wenn die Fahrt am Stadtrand oder Flughafen begonnen hätte; entsprechend wurde am Flughafen nach Stadtrand oder Hauptbahnhof gefragt.

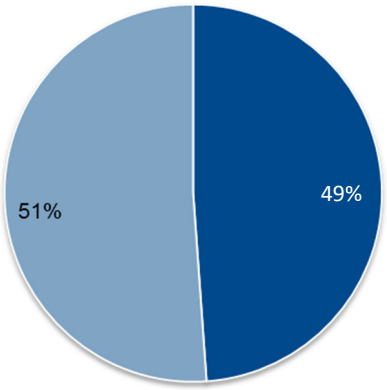

Abb. 21: HBF - Bereitschaft zur Abfahrt am Stadtrand in Prozent (ja/nein)

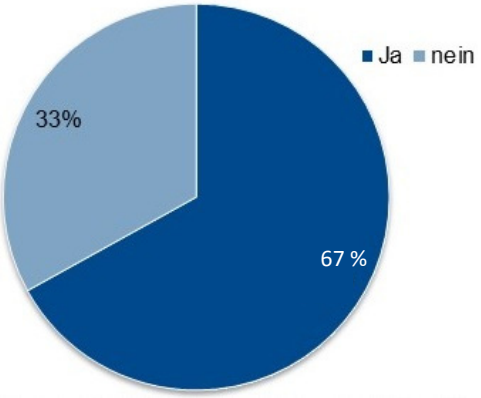

Abb.22: HBF - Bereitschaft zur Abfahrt am Flughafen in Prozent (ja/nein)

Während die Abfahrt für die Mehrzahl der Fahrgäste, die am Hauptbahnhof befragt wurden, auch am Flughafen denkbar wäre, ist die Bereitschaft vom Stadtrand abzufahren deutlich geringer. Hier dürfte die gute Anbindung des Flughafens Frankfurt mit Nahverkehrsangeboten auschlaggebend sein. Sie gewährleistet eine schnelle Verbindung in die Innenstadt oder zu anderen Zielen im Stadtgebiet Frankfurt. Auch die eher unspezifische Ortsangabe „Stadtrand“ könnte bei den Befragten zu einer unschlüssigen Antwort geführt haben. Ausschlaggebend scheint die Verknüpfung mit dem ÖPNV, so dass die An-/Abreise im Nahverkehr möglich wird.

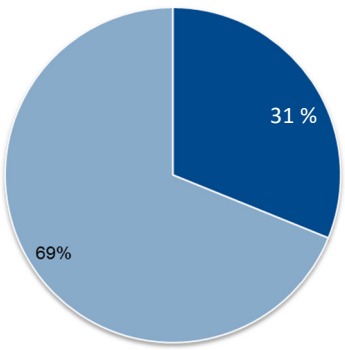

Abb. 23: Flughafen - Bereitschaft zur Abfahrt am Stadtrand in Prozent (ja/nein)

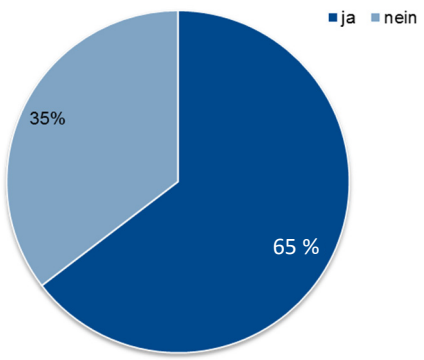

Abb. 24: Flughafen - Bereitschaft zur Abfahrt am Hauptbahnhof in Prozent (ja/nein)

Auch wenn es sich bei den Fahrgästen am Flughafen oft um Umsteiger vom Flugzeug auf den Fernlinienbus handelt, kann sich die Mehrzahl der Fahrgäste eine alternative Abfahrt vom Hauptbahnhof vorstellen. So wären mehr als die Hälfte der Fahrgäste (67 %), die am Fernbusterminal des Flughafens abreisen, auch bereit gewesen, ihre Fahrt am Hauptbahnhof anzutreten. 91 % dieser Gruppe geben an, dass ihnen die Nähe eines Fernbusbahnhofes zu einem Bahnhof wichtig ist. Eine Bereitschaft anstelle vom Flughafen auch vom Stadtrand abzufahren zeigt sich bei 31 % der Befragten.

Zusammenfassung städtebauliche und verkehrliche Integration

Eines der wichtigsten Verkehrsmittel für die Ab- und Anreise zum Fernbusterminal ist der öffentliche Personenverkehr. Der Mehrzahl der Fahrgäste ist die Nähe zu einem Bahnhof, und damit die Nähe zu den Angeboten des Schienenpersonenverkehrs, von Bedeutung. Ebenso wichtig ist die Anbindung an den städtischen öffentlichen Personennahverkehr. Auch wenn die überwiegende Anzahl der Fahrgäste die Anknüpfung an den Personenverkehr als wichtig einschätzt, nutzen noch insgesamt 18% als Fahrende oder Mitfahrerende den Pkw für die Anreise zum Fernbusterminal (vgl. Abb. 25 nächster Abschnitt). Insofern scheinen noch Potenziale für die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖV vorzuliegen.

Für eine Verlagerung des Anreiseverkehrs auf den Umweltverbund können auch

Radabstellanlagen oder Sharing-Angebote (Car-/Bike-Sharing) erwogen werden. Einem Teil der Fahrgäste sind diese Ausstattungsmerkmale am Fernbusterminal von Bedeutung.

Für die Lage eines Fernbusterminals ist die Anbindung an Angebote des öffentlichen Personenverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Insgesamt wird ein Standort am Stadtrand als deutlich unattraktiver bewertet als einer am Hauptbahnhof oder Flughafen. Eine Sonderstellung nimmt dabei sicher der Frankfurter Flughafen ein, da dort die gute und schnelle Anbindung an den ÖV die Bereitschaft, auch von diesem Standort abzufahren, zu erhöhen scheint.

Ein weiterer Aspekt in Bezug auf die Lage ist der Zeitaufwand, den ein Fahrgast bereit ist, für die Anfahrt zum Fernbusterminal, aufzubringen. Die befragten Fernlinienbusreisenden geben an, dass sie bis zu 50 Minuten für die Anreise zum Fernbusterminal akzeptieren würden. Im Durchschnitt wenden die Fahrgäste jedoch nur 38 Minuten für die Anfahrt auf. Unter den Fahrgästen am Hauptbahnhof reisen über die Hälfte (56 %) aus der Rhein-Main-Region (inklusive Frankfurt) zum Fernlinienbus an; 42 % aus dem Stadtgebiet Frankfurts.

Am Flughafen zeigt sich ein anderes Bild: Etwa die Hälfte der Fahrgäste (47 %) reist mit dem Flugzeug an und nutzt dann den Fernlinienbus für die Fahrt zum Ziel. Am Hauptbahnhof sind Anschlussreisen vom Flughafen lediglich mit 4 % vertreten. Somit dient das Fernbusterminal am Flughafen überwiegend als Verknüpfungspunkt zwischen Flugzeug und Fernlinienbus.

3.4 Intermodale Vernetzung

In der Kategorie der intermodalen Vernetzung erfolgte die Betrachtung der Reisekette und der Verkehrsmittelnutzung. Der Fernlinienbus ist dabei ein Glied der Mobilitätskette vom Ausgangspunkt bis zum endgültigen Zielort. Die Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen, spezifischen Angeboten und Kapazitäten lokaler Verkehrsdienstleistungen können dabei als gestaltende Faktoren der individuellen Anreise zum Fernbusterminal verstanden werden. Dementsprechend enthielt der Fragebogen einen Bereich zur Verkehrsmittelnutzung.

Um darüber hinaus auch Aussagen zu einer verbesserten Verknüpfung von Fernlinienbusangeboten mit lokalen Angeboten des Personennahverkehrs generieren zu können, befasst sich ein Fragenblock gesondert mit der Akzeptanz von „Kombi-Tickets“ und der Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste für diese Option.

Reisekette und Verkehrsmittelnutzung

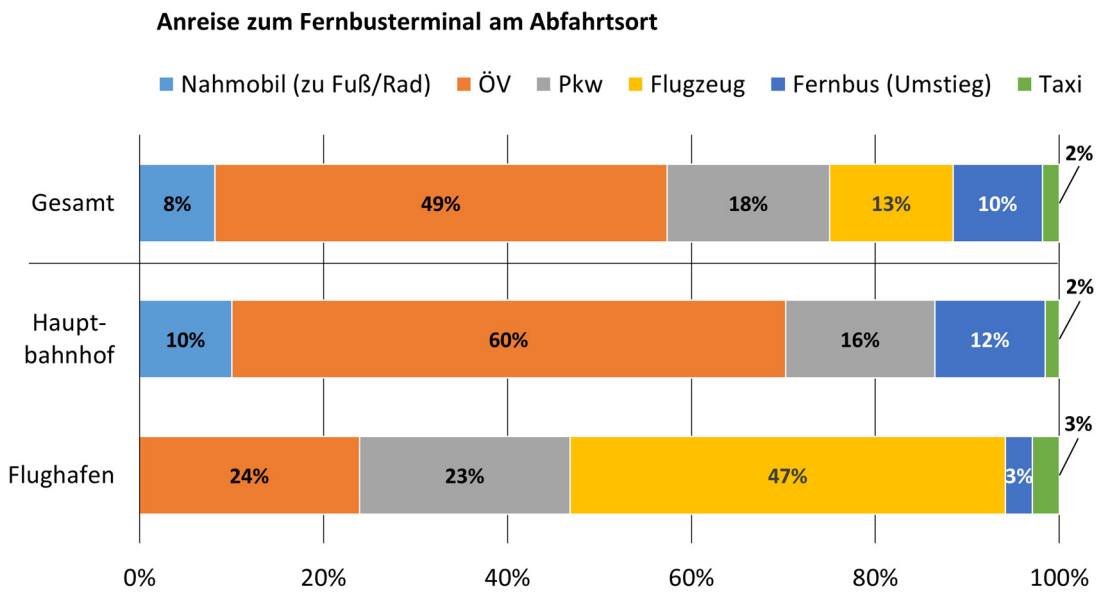

Abb. 25: Verkehrsmittelnutzung der Anreise zum Fernbusterminal am Abfahrtsort

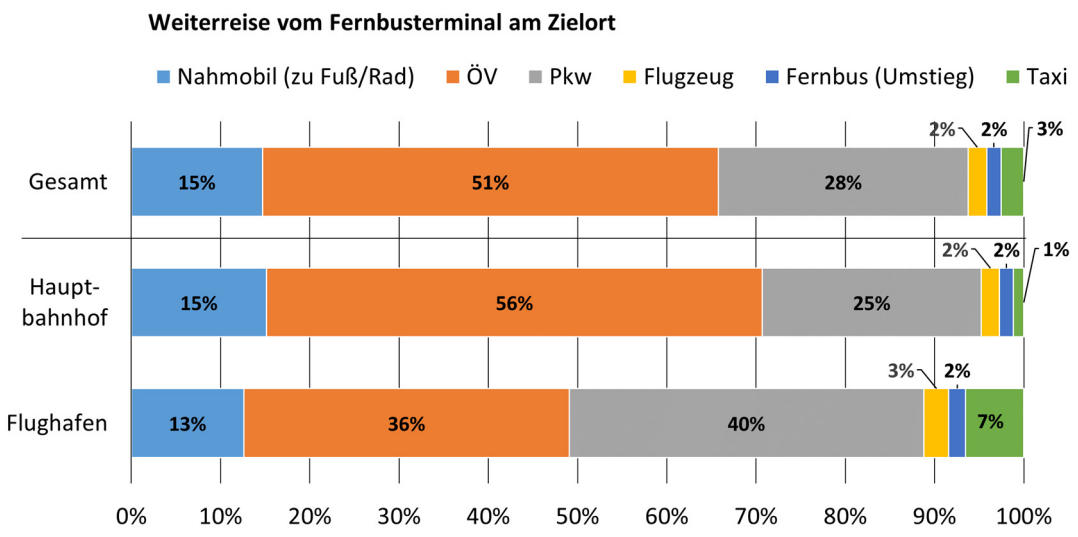

Abb. 26: Verkehrsmittelnutzung der Weiterreise vom Fernbusterminal am Zielort

Der öffentliche Verkehr ist das Verkehrsmittel bei der An- und der Weiterreise mit dem größten Anteil. Damit erhält der ÖV einen besonderen Stellenwert in der Reisekette einer Fernlinienbusreise. Am Standort Hauptbahnhof, mit einer unmittelbaren Nähe zur Innenstadt, ist der Fuß- und Radverkehr mit 10 % vertreten. Am Standort Flughafen ist diese Form der Mobilität nicht relevant. Beim Fernbusterminal am Flughafen sind die MIV-Anteile gegenüber dem Standort am Hauptbahnhof deutlich stärker ausgeprägt. Der höhere MIV-Anteil lässt den Schluss zu, dass eine innenstadtferne Lage die Anreise mit dem MIV begünstigt – obwohl auch am Flughafen eine gute Anbindung an den ÖV vorzufinden ist. Der hohe Flugreiseanteil der Fahrgäste am Flughafen erklärt den höheren Anteil beim Umstieg auf den Fernlinienbus. Die Flugreisenden bekräftigen die Bedeutung eines Fernbusterminals als Verknüpfungspunkt zwischen Flugzeug und Fernlinienbus.

Die Verkehrsmittelnutzung bei der Anreise unterscheidet sich deutlich zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Am Hauptbahnhof ist der ÖV-Anteil bei um 36 %-Punkte höher als am Flughafen und der MIV-Anteil um 7 %-Punkte geringer.

Die Aufschlüsselung der Verkehrsmittelnutzung für die Anreise zum Fernbusterminal kann zusätzlich Einblicke in das Nutzungsverhalten einzelner Gruppen geben (Abb. 27). Am häufigsten nutzen Studierende den öffentlichen Verkehr für die Anreise zum Fernbusterminal. Beim MIV ist die Gruppe der RentnerInnen am stärksten vertreten. Viele Studierende verfügen über ein Semesterticket für den lokalen ÖPNV, ihnen entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Anreise im ÖV.

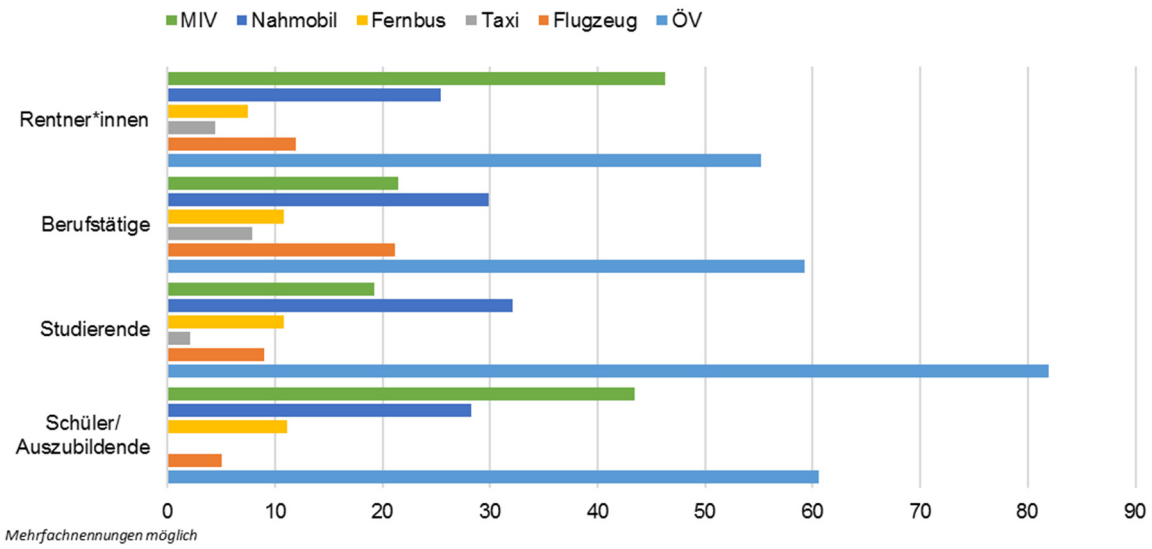

Abb. 27: Verkehrsmittelnutzung der Anreise nach Berufsstatus in Prozent

Kombination von ÖPNV-Ticket und Fernbusticket (Kombi-Ticket)

Eine Option der Kombination von ÖPNV-Ticket und Fernbusticket gilt als eine mögliche Maßnahme, mit der bessere Verknüpfung von Fernlinienbusangebote mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehres erreicht werden könnte. Mit dem Kauf des Fernlinienbustickets könnte so gleichzeitig ein Ticket für den Nahverkehr erworben werden. Um einschätzen zu können, ob eine solche Option sich bei den Fahrgästen des Fernlinienbusses umsetzen lässt – diese Gruppe gilt als besonders preissensibel – wurden einige Fragen zur möglichen Nutzung und der Bereitschaft zur Zahlung eines Aufpreises gestellt.

Mögliche Nutzung eines Kombi-Tickets:

- 88 % der Befragten geben an, sie würden mit dem Nahverkehr am Zielort weiterreisen, wenn im Fernlinienbusticket eine Weiterfahrt mit dem ÖPNV integriert wäre,
- 12 % haben keine Verwendung für ein Kombi-Ticket oder würden es nicht in Anspruch nehmen.

Aufpreis zum Tarif der Fernlinienbusreise für ein Kombi -Ticket:

- 73 % der Fahrgäste wären bereit, einen Aufpreis auf den Tarif der Fernlinienbusreise zu zahlen, wenn damit eine Weiterfahrt mit dem ÖPNV möglich wäre. Dies ist insofern bemerkenswert, als sich in der Befragung die preissensible Einstellung der Fahrgäste bestätigte: 97 % gaben an, dass ihnen bei der Reise mit dem Fernlinienbus ein preiswertes Ticket wichtig sei.
- Die 27 % der Fahrgäste, die nicht bereit wären, einen Aufpreis zu zahlen, nannten verschiedene Gründe, vor allem den zusätzlichen Preis, aber auch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels oder die Bewahrung von Flexibilität und Eigenständigkeit.

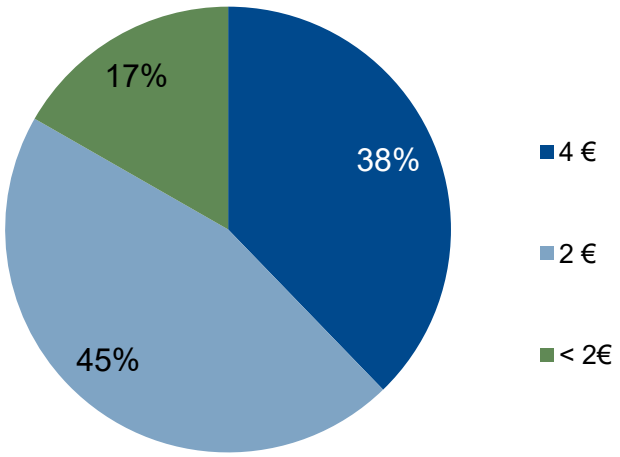

Abb. 28: Möglicher Aufpreises für ein Kombi-Ticket (Wären Sie bereit einen Aufpreis zu zahlen? Wenn ja, wie viel?)

Die Mehrzahl der Fahrgäste, die einen Aufpreis bezahlen würden, ist bereit 2 Euro und mehr für ein Kombi-Ticket auszugeben. Bei denjenigen, die angeben, es sei ihnen wichtig, preisgünstig zu reisen, wären dennoch 27 % bereit, einen Aufpreis von 4 Euro für eine Kombi-Ticket-Option zu zahlen. Nicht nur diejenigen Fahrgäste, die bereits den öffentlichen Verkehr für die An- oder Abreise nutzen, wären bereit, einen Aufpreis zu zahlen, sondern auch die Fahrgäste, die zuvor mit dem Pkw angereist sind.

Zusammenfassung der intermodalen Vernetzung

Bereits bei den Fragen zur Lage und Erreichbarkeit eines Fernbusterminals haben die Fahrgäste in ihren Antworten die Bedeutung der Verknüpfung zwischen Fernlinienbus und lokalem öffentlichen Personennahverkehr herausgestellt. Die Verkehrsmittelnutzung bestätigt dieses Bild: Eines der wichtigsten Verkehrsmittel für die Anreise zum Fernbusterminal stellt der ÖPNV dar.

Ein Vergleich der Ergebnisse an den Standorten Hauptbahnhof und Flughafen verweist auf die Relevanz der Lage eines Fernbusterminals in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl für die Anreise: Am Flughafen ist die Anreise im MIV deutlich ausgeprägter als am Hauptbahnhof. Es scheint, als begünstige eine innenstadtferne Lage die Anreise mit dem Pkw. Ebenfalls dient das Fernbusterminal am Flughafen häufig zur Weiterreise eines Fluggastes – die Weiterreise verweist auf die Relevanz einer Verknüpfung zwischen Flugzeug und Fernlinienbus.

Mit neun Prozent der Fernbusreisenden ist der Fußgänger- und Fahrradverkehrsanteil am Standort Hauptbahnhof keine zu vernachlässigende Größe. Es wäre zu überlegen, ob insbesondere der Radverkehr mit entsprechenden Fahrradabstellanlagen oder Bike-Sharing-Angeboten weiter gefördert werden.

Letztlich könnte eine Kombi-Ticket-Option den lokalen Personennahverkehr stärken. Es besteht eine Bereitschaft, diese Option zu nutzen, aber vor allem auch die Bereitschaft, einen Aufpreis auf den regulären Tarif des Fernlinienbusangebotes zu zahlen.

4 Handlungsoptionen zur städtebaulichen und verkehrlichen Integration von Fernbuslinien

Auf Grundlage der zuvor dargestellten Ergebnisse der Fahrgastbefragung werden im folgenden Abschnitt konkrete Handlungsoptionen abgeleitet und formuliert. Die Handlungsoptionen dienen als Orientierungshilfe um die Fernbuslinienangeboten in lokale Verkehrssysteme zu integrieren. Die Handlungsoptionen verstehen sich als eine Ausgangsbasis, mit Hilfe derer Maßnahmen zur Steuerung und Integration von Fernbusangeboten beurteilt werden können und die Aufstellung eines integrierten Gesamtkonzeptes unterstützt werden kann. Die Handlungsoptionen wurden zusammen mit der begleitenden Fachgruppe während eines Workshops am HOLM erarbeitet und ausdifferenziert. Im Folgenden werden die Handlungsoptionen anhand von zwei Kriterienkatalogen aufbereitet:

(a) Kriterien für die städtebauliche Integration von Fernbusterminals,
(b) Kriterien für die intermodale Vernetzung von Fernbusangeboten.

4.1 Kriterien für die städtebauliche Integration von Fernbusterminals

Mit der städtebaulichen Integration von Fernbusterminals sind Aspekte der Lage, der Erreichbarkeit sowie der Möglichkeiten der An- und Weiterreise eines Fernbusterminals angesprochen.

Lage eines Fernbusterminals

Fahrgäste bevorzugen die Nähe eines Fernbusterminals zur Innenstadt. Das bedeutet aber nicht zwingend, dass ein Fernbusterminal sich in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt befinden muss. Als weitaus wichtiger wird eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr empfunden. Die Anbindung an Angebote des ÖPNV sollte als ein ausschlaggebendes Kriterium für die Lage eines Fernbusterminals angesehen werden. Fast genauso bedeutend ist eine Verknüpfung mit regionalen Angeboten des Schienenpersonenverkehrs. Beides, die Anbindung an den ÖPNV und die Umsteigemöglichkeit auf Angebote des Schienenpersonennahverkehrs verweisen auf die unmittelbare Nähe zu einem Bahnhof als Standort eines

Fernbusterminals. Die Frage, ob ein zentraler Standort gegenüber mehreren dezentralen Standorten in einer Region bevorzugt wird, konnte nicht beantwortet werden. Hierfür sind weitere Betrachtungen in stadt-regionalen Zusammenhängen erforderlich.

Auch wenn die Fahrgäste die Nähe zu einem Flughafen in ihrer Gesamtheit als weniger bedeutend einschätzen als die Nähe zur Innenstadt, dient ein zweiter, an einem Flughafen gelegener Fernbusterminal als direkter Umsteigepunkt zwischen Flugzeug und Fernlinienbus und erweitert die Mobilitätsmöglichkeiten der Weiterreise. Damit können Flugreisende als Zielgruppe durch die Fernbusunternehmen gewonnen werden. Anzustreben sind Kooperationen zwischen Airlines und Flughafenbetreiber, um ein Fernbusterminal an einem Flughafen als Verknüpfungspunkt zwischen einer Flugreise und der An-/Weiterreise zu etablieren.

Eine Lage am Stadtrand ist die bei den Fahrgästen am wenigsten akzeptierte Variante. Auch mit der Nähe zu einer Autobahn kann die Lage am Strandrand kaum gerechtfertigt werden – die Autobahnnähe ist für die Reisenden vergleichsweise unbedeutend. Wenn kein anderer Standort in Frage kommt, kann eine Lage am Stadtrand nur dann als eine Ausweichvariante erwogen werden, wenn eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet ist.

Erreichbarkeit, An- und Weiterreise

Die Abwicklung der An- und Weiterreise ist ein wesentlicher Aspekt in der Wegekette der Fahrgäste und durchaus bedeutend für die Attraktivität einer Fernbusreise. Dabei nimmt der öffentliche Personennahverkehr eine entscheidende Stellung in der Wegekette der Reisenden ein. Angebote des Nahverkehrs sind unerlässlich für die Erreichbarkeit und Attraktivität eines Fernbusterminals.

Die Bring- und Abholverkehre von Fahrgästen im MIV stellen eine Herausforderung dar. Bei einer innenstadtnahen Lage kann die Nahmobilität etwa durch Radabstellanlagen oder Bike-Sharing-Angebote gefördert werden. Potenzial bietet allerdings vor allem die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zusammenfassung: Kriterienkatalog - Städtebauliche Integration von Fernbusterminals

Lage eines Fernbusterminals
Lage in der Innenstadt: - Fahrgäste bevorzugen die Nähe zur Innenstadt. - Unabdingbar ist eine gute Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs. - Ebenfalls von Bedeutung ist die Verknüpfung mit regionalen Angeboten des Schienenpersonenverkehrs. Das unterstreicht die Bedeutung der unmittelbaren Nähe zu einem Bahnhof. Bahnhöfe gewährleisten gewöhnlich eine gute Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln. - Die Frage, ob Fahrgäste einen zentralen Standort gegenüber mehreren dezentralen Standorte vorziehen würden, konnte die vorliegende Betrachtung nicht klären. *Lage an einem Flughafen:* - Die Nähe zu einem Flughafen ist für Fahrgäste weniger bedeutend als die Nähe zur Innenstadt. - Ein zweiter, zusätzlich zur Innenstadt gelegener Fernbusterminal ist jedoch geeignet, wenn er als Umsteigeterminal zwischen Flugzeug und Fernlinienbus dient. - Flugreisende sind eine Zielgruppe für Fernlinienbusunternehmen. - In Kooperation mit Airlines und Flughafenbetreiber kann ein Fernbusterminal an einem Flughafen als ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen einer Flugreise und der An-/Weiterreise fungieren. *Lage am Stadtrand:* - Die Lage eines Fernbusterminals am Stadtrand ist die bei den Fahrgästen am wenigsten akzeptierte Variante. - Eine Lage am Stadtrand kann nur dann als eine Ausweichvariante erwogen werden, wenn eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet ist.
Erreichbarkeit, An- und Weiterreise
- Die Abwicklung der An- und Weiterreise ist ein entscheidender Aspekt in der Wegekette einer Fernbuslinienreise. - Mit Abstand am bedeutendsten ist die Anbindung an den ÖPNV. Angebote des Nahverkehrs sind unerlässlich für die Erreichbarkeit eines Fernbusterminals - Die Bring- und Abholverkehre von Fahrgästen mit dem MIV stellen eine Herausforderung dar. Hier gilt es Alternativen anzubieten und die An-/Abreise mit dem ÖV zu stärken.

Tab. 3: Kriterienkatalog - Städtebauliche Integration von Fernbusterminals

4.2 Kriterien für die intermodale Vernetzung von Fernbusangeboten

Die Verknüpfungsmöglichkeiten von Fernbusangeboten mit lokalen Verkehrsoptionen für die An- oder Weiterreise können unter dem Begriff der intermodalen Vernetzung zusammengefasst werden. Auf die Stellung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Wegekette der Fernbusreisenden wurde bereits weiter oben verwiesen. Die Kriterien für die intermodale Vernetzung greifen deswegen auch die Möglichkeiten zur Verknüpfung mit der Nahmobilität auf, gehen auf Sharing-Angebote ein und behandeln mit der Kombi-Ticket-Option einen nachfrageorientierten Ansatz der ÖPNV-Fernbus Verknüpfung.

Nahmobilität

Das Fahrrad erscheint zunächst als ein ungünstiges Verkehrsmittel für die Anreise zu einem Fernbusterminal, es bietet nur eingeschränkte Möglichkeiten zum Transport von schwerem oder sperrigem Gepäck. Dennoch nutzen einige Fahrgäste das Fahrrad in ihrer Wegekette, zumindest bei einer innenstadtnahen Lage des Fernbusterminals. Diese Nutzung deutet auf ein Potenzial des Fahrrads für die Anreise zum Fernbusterminal hin. Die Fahrradnutzung kann gezielt gefördert werden, indem die entsprechende Infrastruktur vorgehalten oder errichtet wird. Das betrifft sowohl Fahrradabstellanlagen am Fernbusterminals als auch eine entsprechende Radwegeinfrastruktur, die auf den Fernbusterminal als Ziel ausgerichtet sein sollte.

Sharing-Angebote

Sharing-Angebote wie Car- oder Bike-Sharing können als Elemente für die Vermeidung von Bring- und Abholverkehren im MIV dienen. Das Potenzial und die Auswirkungen von Car-Sharing-Angeboten konnte das Vorhaben nicht abschließend klären, hierfür sind weitere Untersuchungen notwendig. Allerdings zeigt die genannte Fahrradnutzung die Relevanz von Bike-Sharing-Angeboten auf. Sie könnten den Anteil des Radverkehrs bei der An-/ Abreise weiter erhöhen.

Kombi-Ticket-Option

Für die Steigerung des Anteils der ÖV-Nutzung sollte eine Kombi-Ticket-Option nicht ausgeschlossen werden. Die Deutsche Bahn AG hat eine als City-Ticket bezeichnete Kombination von Fernverkehr und Nahverkehr gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen entwickelt. Auch wenn sich das Modell nicht auf den Fernbusmarkt übertragen lässt, sind doch sicherlich ähnliche Anstrengungen erforderlich, damit Fernbusreisenden eine durchgehende Nutzung von Fernbus- und Nahverkehr erleichtert wird. Die Befragung hat ergeben, dass ein Großteil der Fahrgäste eine solche Option nutzen würde und bereit ist einen Aufschlag auf das Fernbus-Ticket von 2 Euro oder mehr zu zahlen, sollte eine Kombi-Ticket-Option enthalten sein.

Zusammenfassung: Kriterienkatalog – Intermodale Vernetzung von Fernbusangeboten

Nahmobilität
- Obwohl für die Anreise zu einem Fernbusterminal das Fahrrad zunächst als ungünstiges Verkehrsmittel erscheint (vor allem wegen der eingeschränkten Möglichkeit des Gepäcktransportes mit dem Fahrrad), wird es dennoch von einigen Fahrgästen genutzt. - Das verweist auf die Bedeutung von Infrastruktureinrichtungen für den Fahrradverkehr. - Insofern bietet es sich an, sowohl Fahrradabstellanlagen am Fernlinienbusterminal anzubieten als auch die Radwegeinfrastruktur entsprechend auszurichten.
Sharing-Angebote
- Sharing-Angebote (wie Car- oder Bike-Sharing) können als Elemente für die Vermeidung von Bring- und Abholverkehr im MIV dienen. - Insbesondere Bike-Sharing-Angebote könnten den Anteil des Radverkehrs bei der An-/ Abreise erhöhen.
Kombi-Ticket Option
- Für die Steigerung des Anteils der ÖV-Nutzung wäre eine Kombi-Ticket-Option denkbar, vergleichbar mit dem Angebot der Deutschen Bahn AG in Verbindung mit einer Bahncard. - Fahrgäste des Fernlinienbusses sind bereit einen Aufschlag zum Fernbus-Ticket zu bezahlen, wenn eine Kombi-Ticket-Option enthalten sein sollte.

Tab. 4: Kriterienkatalog – Intermodale Vernetzung von Fernbusangeboten

5 Zusammenfassung

Auch drei Jahre nach der Liberalisierung des Fernbusmarktes stehen viele Städte immer noch vor der Herausforderung, die Verkehrsangebote der Fernlinienbusunternehmen in die Strukturen vor Ort zu integrieren. Zwar bestehen für jede Kommune und an jedem Standort je eigene Voraussetzungen und Bedingungen, die Bemühungen sollten jedoch immer vom Fahrgast ausgehen und weitestgehend deren Bedürfnisse berücksichtigen.

Die vorliegende Studie verfolgte das Ziel, die Bedürfnisse der Fernbusfahrgäste in Hinblick auf die intermodale Verknüpfung aufzuzeigen und Empfehlungen für die städtebauliche Integration von Fernlinienbusangeboten zu formulieren. Mit der im Rahmen der Studie durchgeführten Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main konnte die Bedeutung eines zentralen Standortes des Fernbusterminals bestätigt werden. Die Zentralität des Standortes ist damit ein bedeutender Faktor, wichtiger noch ist allerdings die Verknüpfung mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs. Die meisten Fernbusfahrgäste reisen mit dem Nahverkehr an, der öffentliche Verkehr ist damit ein wichtiger Baustein in der Anschlussmobilität. Maßnahmen für die Verknüpfung von Fahrrad, Car- und Bike-Sharing können nachhaltige Formen der Anschlussmobilität stärken und eine möglichst umweltschonende Mobilität über den gesamten Reiseverlauf sichern. Erste Anhaltspunkte zum Potenzial der Verknüpfung von Fernlinienbusangeboten und alternativen Mobilitätsdienstleistungen konnten die Befragungsergebnisse aufzeigen.

Eine Option zur Kombination von Tarifen könnte die Verknüpfung von Fernbuslinienangeboten mit dem öffentlichen Nahverkehr stärken und den Übergang von einem System auf das andere für den Fahrgast erleichtern. Viele der befragten Fahrgäste sind bereit, einen Aufschlag auf das Fernbusticket zu bezahlen, wenn sie ebenfalls den Nahverkehr nutzen können.

Die Ergebnisse der Studie verstehen sich als Anhaltspunkte für eigene Überlegungen zur Integration von Fernlinienbusangeboten. Ein Schwerpunkt liegt auf Metropolregionen mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr. Die in Kapitel 4 zusammengefassten Kriterien zielen dennoch auch auf eine Nutzungsmöglichkeit für verkehrsplanerische Abwägungen in mittleren und kleineren Städten.

Literaturverzeichnis

Aberle, G. (2000): Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen. *Wolls Lehr- und Handbücher der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften.* München, Wien (Oldenbourg).

Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag (BWIHK) und Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) (2015): Fernbus-Umfrage. Ergebnisse einer gemeinsamen Umfrage von BWIHK und WBO. Internet: http://www.rhein-neckar.ihk24.de/blob/maihk24/servicemarken/branchen/Verkehr/downloads/2635090/d616c0637e50c204f6d6d642773249a5/Ergebnisse-der-Fernbus-Umfrage-data.pdf (02.07.2015).

Bange, C. (2013): Planung, Finanzierung und Betrieb von Fernbusterminals in Deutschland. *Kommunales Infrastruktur-Management.* Berlin. Internet: http://www.kim.tu-berlin.de/fileadmin/fg280/veranstaltungen/kim/konferenz_2013/vortraege/seminarraum_1-bange_Planung_Finanzierung_und_Betrieb_von.pdf (25.11.2014).

Becker, M., A. Bohn, C. Gärtner, F. Haunerland, M. Kluge, M. Krause, F. Krischok, C. Künzel, R. Moll, M. Mösken, F. Neumann, R. Rößler, V. Rüsike, O. Schönherr, M. Siehlow, C. Splinter und M. Sturtz (2008): Intercity-Busverkehr in Europa. Endbericht eines gleichnamigen Studienprojekts. Lehrstuhl für Energiewirtschaft und Public Sector Management. *Working Paper WP-TR-14.* TU Dresden.

Brunke, S., A. Richter und F. Funcke (2014): Der deutsche Fernbusmarkt. Aktuelle Erfolgsfaktoren und Konsolidierungstendenzen. Internet: http://www.rbs-partner.de/uploads/publikationen/Studie_Fernbusmarkt_01.pdf (22.09.2014).

Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2015): Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014. *Studie im Auftrag des BMVI.* Köln. Internet: http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus.pdf?__blob=publicationFile (01.02.2015).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014): Verkehrsprognose 2030. Anlage Verkehrsverflechtungsprognose 2030. *Schlussbericht Los 3.* Berlin.

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) (2015): Fernbus in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Zentrale Haltestellen obligatorisch. *Pressemitteilung vom 21.04.2015.* Berlin. Internet: http://bdo-online.de/presse/pressemeldungen/fernbus-in-der-mitte-der-gesellschaft-angekommen-zentrale-haltestelle-obligatorisch (16.06.2015).

Eisenkopf, A. und C. Burgdorf (2010): Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs in Deutschland - Wettbewerb, Marktentwicklung und Regulierungsrahmen. *Studie im Auftrag des VDA e.V.* Friedrichshafen (Zeppelin Universität).

FahrtenFuchs (2014): 1 Jahr Fernbusmarkt. Hauptverbindungen und Drehkreuze. Internet: http://blog.fahrtenfuchs.de/wp-content/uploads/2014/02/1402112_1-Jahr-Fernbusmarkt.pdf (01.03.2015).

FlixBus (2014): Studie zur Kundenzufriedenheit der deutschen Fernbusbahnhöfe. *Studie.* München. Internet: https://www.flixbus.de/data/Pressemitteilungen/140325_Studienergebnisse_Ranking%20Fernbushalte%20Deutschland.pdf (11.03.2015).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012): Hinweise für die Planung von Fernbusterminals. *FGSV W1* 159. Köln (FGSV-Verl.).

Goebels, W., M. Korfmann und H. Dumke (2014): Haltestellenchaos - wie der Fernbus-Boom Städte überfordert. *Der Westen am 13.09.2014*. Internet: http://www.derwesten.de/region/haltestellenchaos-wie-der-fernbus-boom-staedte-ueberfordert-id9808961.html (01.09.2014).

Haunerland, F., R. Moll, C. von Hirschhausen und M. Walter (2008): Das Potenzial des Fernlinienbusverkehrs in Deutschland. Chancen für Umwelt, Mobilität und Wettbewerb. *Transport Economic Working Papers WP-TR-15*. Internet: http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/fakultaet_wirtschaftswissenschaften/bwl/ee2/dateien/ordner_publikationen/wp_tr_15_hirschhausen_et_al_potential_fernlinienbusverkehr_deutschland.pdf (05.01.2015).

Hoch, K. (2013): Welche Busbahnhöfe brauchen die neuen Fernbuslinien? *Verkehrszeichen* 29 (4): 9–13.

IGES-Institut (2013): Nach der Marktöffnung: Fernbusse kommen in Fahrt. Bereits 50 Prozent mehr Linien - Handlungsbedarf bei Busbahnhöfen und Haltestellen. *Pressemitteilung vom 19.03.2013.* Berlin. Internet: http://www.iges.de/presse07/pressearchiv/pressemeldungen_2013/fernbusverkehr_i/e14779/infoboxContent14780/IGES_Institut_PI_Fernbusmarkt_19032013_ger.pdf (01.09.2014).

KCW GmbH (2014): Neue Fernbushalte und Genehmigungspraxis. Chancen für die Kommunen. *Studie für MeinFernbus GmbH/ADAC Postbus/VDA, Berlin vom*.

Laage, T. (2014): Liberalisierung des Fernbusverkehrs 2013 – Wie umweltfreundlich ist der deutsche Fernbusverkehr und welche Folgen hat er für Städte wie Dresden? Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr. *Diplomarbeit.* TU Dresden.

Lai, L. W., M. Baker, W. W. Lu, M. H. Chua, D. C. Ho und S. N. Davies (2015): Out of sight, out of mind: A comparative study of public bus terminals as civic spaces. *Cities* 43: 1–9.

Marshall, A. (2015): The Bus Terminal Is Dead. Long Live the Bus Terminal. Internet: http://www.citylab.com/commute/2015/02/the-bus-terminal-is-dead-long-live-the-bus-terminal/384352/ (05.03.2015).

MeinFernbus (2015a): Bus ab Regensburg. Haltestellen in Regensburg. Internet: http://meinfernbus.de/staedte/bus-ab-regensburg#!stops (16.06.2015).

Robbins, D. (2007): Competition in the UK express coach market 25 years after deregulation : the arrival of Megabus.com. *Studie für Association for European Transport and contributors (*01.04.2015).

Schmidt, T., T. Traut und C. Wagner (2015): Fernbusse am Hauptbahnhof. Frankfurt: Kommunikations- und Wegweisungskonzept mit Neuordnung der Haltepositionen. *Der Nahverkehr* 11 (3): 2–9.

Schwieterman, J., B. Antolin, G. Scott und M. Sellers (2015): Adding on Amenities, Broadening the Base. 2014 Year-in-Review of Intercity Bus Service in the United States. *DePaul University, Chaddick Institute for Metropolitan Development.* Chicago. Internet: http://las.depaul.edu/centers-and-institutes/chaddick-institute-for-metropolitan-development/research-and-publications/Documents/2014-Year-in-Review-of-Intercity-Bus-Service-in-the-United-States.pdf (17.03.2015).

Schwieterman, J. und L. Fischer (2010): The Intercity Bus: America´s Fastest Growing Transportation Mode. 2010 Update on Scheduled Bus Service. *DePaul University, Chaddick Institute for Metropolitan Development.* Chicago. Internet: http://www.infrastructureusa.org/wp-content/uploads/2011/01/2010_intercity_bus_study_12-29.pdf (17.03.2015).

Sittig, S., N. Stober und K. Trubbach (2008): Die Verkehrsmärkte in Schweden und Dänemark: Organisation und Wettbewerb 2000-2007. *Studie der KCW GmbH in Kooperation mit den Verkehrsverbünden HVV, MVV, RMV, VVO und VRR.* Berlin. Internet: http://www.kcw-online.de/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/docs/Veroeffentlichungen/2008/2008-12-08_Skand Bericht_FIN.pdf&t=1420707969&hash=65f4d3712daff7857cbe04e389442b67da0eb2e8 (02.01.2015).

Statistisches Bundesamt (2014): 2013: Busse und Bahnen neuem Fahrgastrekord. *Pressemitteilung vom 07.04.2014.* Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2015a): Neuer Höchststand bei Fahrgästen und Fluggästen im öffentlichen Personenverkehr 2014. *Pressemitteilung vom 11.02.2015.* Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (2015b): Personenverkehr mit Bussen und Bahnen. Beförderte Personen, Beförderungsleistung. *Ergebnis 46100-0001.* Wiesbaden.

Traut, T. (2014): Kriterien und Empfehlungen für die Standortwahl von Fernbusterminals. Institut für Verkehr. *Masterarbeit.* TU Darmstadt.

van de Velden, D. (2009): Long-distance bus services in Europe: Concessions or free market? *OECD/ITF Joint Transport Research Centre Discussion Paper 2009-21*. Internet: http://www.internationaltransportforum.org /jtrc/discussionpapers/DP200921.pdf (02.01.2015).

von Lojewski, H. (2013): Neue Busterminals - Welchen Beitrag können die Städte leisten? *1. BDO-Fernbus-Forum.* Berlin. Internet: http://www.bdo-online.de/uploads/assets/533bd3848c43ad2db7000098/original/Deutscher_St%C3%A4dtetag__Hilmar_von_Lojewski_-_Kopie.pdf?1396429700 (25.11.2014).

Walsh, M. (2000): Making connections. The long-distance bus industry in the USA. Aldershot (Ashgate).

Walter, M. und K. Meermann (2013): Mögliche Weiterentwicklung der Fernbusinfrastruktur in Deutschland. *InfrastrukturRecht* 10 (11): 265–268.

White, P. (1998): United Kingdom. In: Economic Research Centre (Hrsg): Regular Interurban Coach Services in Europe. – Round Table on Transport Economics 114: 77–107. Paris (OECD Publishing).

White, P. und D. Robbins (2012): Long-term development of express coach services in Britain. *Research in Transport Economics* 36 (30): 30–38.

Anhang

Anhang A1: Fragebogen Befragung Hauptbahnhof

Anhang A2: Fragebogen Befragung Flughafen

Anhang B: Datentabelle der Erhebung (vollständige Datensätze)

Anhang A1: Fragebogen Befragung am Standort Hauptbahnhof

Projekt „Integration von Fernbusangeboten“

Kontakt: Dr. Mathias Wilde (wilde@geo.uni-frankfurt.de)

Sina Selzer (selzer@geo.uni-frankfurt.de)

GOETHE UNIVERSITÄT FRANKFURT AM MAIN

BefragerIn		**Datum**		**Uhrzeit**	

Standort	→		
		Terminal 2	
		P36	
		The Squaire	

Fernbusunternehmen	→			
		MeinFernbus Flixbus		
		Postbus		
		Bohr		
		Lufthansa Airport Bus		
		Sonstige		→

„Guten Morgen/Tag/Abend. Wir führen im Namen der Goethe Universität Frankfurt eine Befragung der abreisenden Fernbusfahrgäste zum Thema Fernbusbahnhof durch. Ziel ist u.a. Erkenntnisse über das Reiseverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Fernbusfahrgäste sowie Anforderungen an Fernbusterminals zu gewinnen. Ihre Meinung ist uns wichtig. Ihre Daten werden nur für wissenschaftliche Zwecke verwendet. Dürfen wir Sie hierzu befragen?“

1. Aus welcher Stadt sind Sie heute zum Fernbusbahnhof angereist?

2. Mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie heute zum Fernbusbahnhof angereist? *(Mehrfachnennungen möglich)*

Bus		
Straßenbahn		
U-Bahn		
S-Bahn		
Regional-/Fernzug		
Flugzeug		
Taxi		
Fernbus (Umsteiger)		
zu Fuß		
Eigenes Fahrrad		
Leihfahrrad		
Eigener PKW		
Car-Sharing		
Mit einem PKW gebracht worden		
Mitfahrgelegenheit		
Anderes Verkehrsmittel		→

3. Warum haben Sie sich für diese Verkehrsmittel für die heutige Anreise zum Fernbusbahnhof entschieden? *(Mehrfachnennungen möglich)*

keine Alternative		
Gewohnheit		
Besitz einer Zeitkarte		
Komfort, Bequemlichkeit		
schnellste Verbindung		
unkomplizierte Verbindung		
am kostengünstigsten		
aus Umweltschutzgründen		
keine Informationen über alternative Verkehrsmittel		
sonstiges		→

4. Haben Sie über alternative Verkehrsmittel für die Anreise zum Fernbusbahnhof nachgedacht?

Wenn ja, welche?

Warum haben Sie sich dagegen entschieden?

Wenn nein, warum nicht?

5. Besitzen Sie… *(Mehrfachnennungen möglich)*

Job-Ticket **RMV**	☐
Semester-Ticket **RMV**	☐
Sonstige Zeitkarten im ÖPNV (Monatskarte etc) **RMV**	☐
Sonstige ÖV-Zeitkarten **nicht RMV/in anderen Verkehrsverbünden**	☐

Bahncard	☐

Car-Sharing Mitglied	☐
Bike-Sharing Mitglied	☐

Vielflieger-Account/ Bonusmeilen	☐

PKW im Haushalt, der Ihnen ständig zur Verfügung steht	☐

Nichts davon	☐

6. Wo fahren Sie jetzt mit dem Fernbus hin? *(Zielangabe auf Ihrem Ticket)*

7. Mit welchen Verkehrsmitteln reisen Sie von dort aus weiter? *(Mehrfachnennungen möglich)*

Bus	☐	
Straßenbahn	☐	
U-Bahn	☐	
S-Bahn	☐	
Regional-/Fernzug	☐	
Flugzeug	☐	
Taxi	☐	
Fernbus (Umsteiger)	☐	
zu Fuß	☐	
Eigenes Fahrrad	☐	
Leihfahrrad	☐	
Eigener PKW	☐	
Car-Sharing	☐	
Werde mit einem PKW abgeholt	☐	
Mitfahrgelegenheit	☐	
Anderes Verkehrsmittel	☐	→

8. Wie lange haben Sie <u>heute</u> für die Anreise zum Fernbusbahnhof gebraucht (min)? *(bei Fernbusumsteigern, die Anreisezeit zum ersten Fernbusbahnhof)*

9. Welche max. Anreisezeit (min) zum Fernbusbahnhof würden Sie in Kauf nehmen?

10. Aus welchem Grund treten Sie die heutige Fernbusreise an?

Ausbildung (Studien-/Ausbildungsort)	☐	→	Auf dem Weg zum Studien-/Ausbildungsort	☐
			Auf dem Weg zum Wohnort/nach Hause	☐
Familie/Bekannte besuchen	☐			
Geschäftlich (Dienstreise)	☐			
Urlaub/Ausflug (Freizeit)	☐			
Arbeit (Pendeln zum Arbeitsort)	☐	→	Auf dem Weg zur Arbeit	☐
			Auf dem Weg zum Wohnort/nach Hause	☐
Sonstiges	☐	→		

11. Wie oft haben Sie den Fernbus in den letzten 12 Monaten genutzt bzw. nutzen Sie den Fernbus zum ersten Mal?

mehrmals in der Woche	
mehrmals im Monat (1-3 mal)	
mehrmals im Jahr (mehr als 3 mal)	
seltener	
zum ersten Mal	

12. Bei der Reise mit dem Fernbus ist mir wichtig, dass ich … *(1= Unwichtig, 2= eher unwichtig, 3= eher wichtig, 4= sehr wichtig)*

	Unwichtig 1	2	3	4 sehr wichtig	keine Angabe
preisgünstig ans Ziel komme					
schnell ans Ziel komme					
mit einer Direktverbindung an mein Ziel komme					
mich darauf verlassen kann, pünktlich anzukommen					
ein klimafreundliches Verkehrsmittel nutze					
während der Fahrt arbeiten kann					
genug Platz habe					
unterwegs stabiles WLAN habe					
unterwegs auf Unterhaltungsmedien zugreifen kann					
sperriges Gepäck mitnehmen kann (Fahrrad, Ski, Sportgeräte, etc.)					

13. Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie die Fahrt wahrscheinlich unternommen, wenn es den Fernbus nicht gäbe? *(Mehrfachnennungen möglich)*

wäre nicht gefahren		
Flugzeug		
Bahn		
Car Sharing		
Mietwagen		
Mitfahrzentrale		
Eigener PKW		
Anderes Verkehrsmittel		→

14. Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Faktoren bei der Lage und Erreichbarkeit des Fernbusbahnhofs? *(1= Unwichtig, 2= eher unwichtig, 3= eher wichtig, 4= sehr wichtig)*

	unwichtig 1	2	3	4 sehr wichtig	keine Angabe
Nähe zu einem Bahnhof (S-Bahn/Regio/Fernzug)					
Nähe zu einer Bus-/Straßenbahnhaltestelle etc. (Nahverkehr)					
Nähe zur Autobahn					
Nähe zum Flughafen					
Nähe zur Innenstadt					
Nähe zu Radabstellanlagen					
Nähe zu einer Car-Sharing Station					
Nähe zu Park&Ride/Kiss&Ride Parkplätzen					

15. Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am Hauptbahnhof abgefahren wäre?

Ja	
Nein	

16. Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am Stadtrand abgefahren wäre?

Ja	
Nein	

17. Warum fahren Sie heute an dieser Haltestelle ab und nicht am Hauptbahnhof?

18. Würden Sie den lokalen Nahverkehr am Reiseziel nutzen, wenn dessen Nutzung im Fernbusticket bereits enthalten wäre?

Ja	
Nein	

19. Wären Sie bereit einen Aufpreis auf das Fernbusticket zu zahlen, wenn dadurch auch die Ziele im lokalen Nahverkehr erreichbar wären?

Ja		→ auch wenn es	4 € kostet	
			2 € kostet	
			< 2 € kostet	
Nein		→ warum nicht?		

20. Sind Sie…

SchülerIn / Auszubildende/r		
StudentIn		
Berufstätig		
Hausfrau/mann		
RentnerIn / im Ruhestand		
Arbeitssuchend		
Sonstiges		→
Keine Angabe		

21. Geschlecht *(vom Interviewer eigenständig auszufüllen)*

w	
m	

22. Welches ist ihr höchster Bildungsabschluss?

(noch) kein Abschluss	
Hauptschulabschluss	
Mittlere Reife / Realschulabschluss	
Abitur	
Hochschulabschluss	
Promotion	
Keine Angabe	

23. In welchem Jahr sind Sie geboren?

Anhang A2: Fragebogen Befragung am Standort Flughafen

Projekt „Integration von Fernbusangeboten“

Kontakt: Dr. Mathias Wilde (wilde@geo.uni-frankfurt.de)

Sina Selzer (selzer@geo.uni-frankfurt.de)

GOETHE UNIVERSITÄT FRANKFURT AM MAIN

BefragerIn		**Datum**		**Uhrzeit**	

Standort	→	HBF – Bereich C	
		HBF – Bereich D	

Fernbusunternehmen	→	MeinFernbus Flixbus		
		Postbus		
		Bohr		
		Sonstige		→

„Guten Morgen/Tag/Abend. Wir führen im Namen der Goethe Universität Frankfurt eine Befragung der abreisenden Fernbusfahrgäste zum Thema Fernbusbahnhof durch. Ziel ist u.a. Erkenntnisse über das Reiseverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Fernbusfahrgäste sowie Anforderungen an Fernbusterminals zu gewinnen. Ihre Meinung ist uns wichtig. Ihre Daten werden nur für wissenschaftliche Zwecke verwendet. Dürfen wir Sie hierzu befragen?“

1. **Aus welcher Stadt sind Sie heute zum Fernbusbahnhof angereist?**

2. **Mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie heute zum Fernbusbahnhof angereist?** *(Mehrfachnennungen möglich)*

Bus		
Straßenbahn		
U-Bahn		
S-Bahn		
Regional-/Fernzug		
Flugzeug		
Taxi		
Fernbus (Umsteiger)		
zu Fuß		
Eigenes Fahrrad		
Leihfahrrad		
Eigener PKW		
Car-Sharing		
Mit einem PKW gebracht worden		
Mitfahrgelegenheit		
Anderes Verkehrsmittel		→

3. **Warum haben Sie sich für diese Verkehrsmittel für die heutige Anreise zum Fernbusbahnhof entschieden?** *(Mehrfachnennungen möglich)*

keine Alternative		
Gewohnheit		
Besitz einer Zeitkarte		
Komfort, Bequemlichkeit		
schnellste Verbindung		
unkomplizierte Verbindung		
am kostengünstigsten		
aus Umweltschutzgründen		
keine Informationen über alternative Verkehrsmittel		
sonstiges		→

4. **Haben Sie über alternative Verkehrsmittel für die Anreise zum Fernbusbahnhof nachgedacht?**

Wenn ja, welche?

Warum haben Sie sich dagegen entschieden?

Wenn nein, warum nicht?

5. Besitzen Sie… *(Mehrfachnennungen möglich)*

Job-Ticket **RMV**	☐
Semester-Ticket **RMV**	☐
Sonstige Zeitkarten im ÖPNV (Monatskarte etc) **RMV**	☐
Sonstige ÖV-Zeitkarten **nicht RMV/in anderen Verkehrsverbünden**	☐

Bahncard	☐

Car-Sharing Mitglied	☐
Bike-Sharing Mitglied	☐

Vielflieger-Account/ Bonusmeilen	☐

PKW im Haushalt, der Ihnen ständig zur Verfügung steht	☐

Nichts davon	☐

6. Wo fahren Sie jetzt mit dem Fernbus hin? *(Zielangabe auf Ihrem Ticket)*

7. Mit welchen Verkehrsmitteln reisen Sie von dort aus weiter? *(Mehrfachnennungen möglich)*

Bus	☐	
Straßenbahn	☐	
U-Bahn	☐	
S-Bahn	☐	
Regional-/Fernzug	☐	
Flugzeug	☐	
Taxi	☐	
Fernbus (Umsteiger)	☐	
zu Fuß	☐	
Eigenes Fahrrad	☐	
Leihfahrrad	☐	
Eigener PKW	☐	
Car-Sharing	☐	
Werde mit einem PKW abgeholt	☐	
Mitfahrgelegenheit	☐	
Anderes Verkehrsmittel	☐	→

8. Wie lange haben Sie <u>heute</u> für die Anreise zum Fernbusbahnhof gebraucht (min)? *(bei Fernbusumsteigern, die Anreisezeit zum ersten Fernbusbahnhof)*

9. Welche max. Anreisezeit (min) zum Fernbusbahnhof würden Sie in Kauf nehmen?

10. Aus welchem Grund treten Sie die heutige Fernbusreise an?

Ausbildung (Studien-/Ausbildungsort)	☐	→	Auf dem Weg zum Studien-/Ausbildungsort	☐
			Auf dem Weg zum Wohnort/nach Hause	☐
Familie/Bekannte besuchen	☐			
Geschäftlich (Dienstreise)	☐			
Urlaub/Ausflug (Freizeit)	☐			
Arbeit (Pendeln zum Arbeitsort)	☐	→	Auf dem Weg zur Arbeit	☐
			Auf dem Weg zum Wohnort/nach Hause	☐
Sonstiges	☐	→		

11. Wie oft haben Sie den Fernbus in den letzten 12 Monaten genutzt bzw. nutzen Sie den Fernbus zum ersten Mal?

mehrmals in der Woche	
mehrmals im Monat (1-3 mal)	
mehrmals im Jahr (mehr als 3 mal)	
seltener	
zum ersten Mal	

12. Bei der Reise mit dem Fernbus ist mir wichtig, dass ich … *(1= Unwichtig, 2= eher unwichtig, 3= eher wichtig, 4= sehr wichtig)*

	Unwichtig 1	2	3	4 sehr wichtig	keine Angabe
preisgünstig ans Ziel komme					
schnell ans Ziel komme					
mit einer Direktverbindung an mein Ziel komme					
mich darauf verlassen kann, pünktlich anzukommen					
ein klimafreundliches Verkehrsmittel nutze					
während der Fahrt arbeiten kann					
genug Platz habe					
unterwegs stabiles WLAN habe					
unterwegs auf Unterhaltungsmedien zugreifen kann					
sperriges Gepäck mitnehmen kann (Fahrrad, Ski, Sportgeräte, etc.)					

13. Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie die Fahrt wahrscheinlich unternommen, wenn es den Fernbus nicht gäbe? *(Mehrfachnennungen möglich)*

wäre nicht gefahren		
Flugzeug		
Bahn		
Car Sharing		
Mietwagen		
Mitfahrzentrale		
Eigener PKW		
Anderes Verkehrsmittel		→

14. Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Faktoren bei der Lage und Erreichbarkeit des Fernbusbahnhofs? *(1= Unwichtig, 2= eher unwichtig, 3= eher wichtig, 4= sehr wichtig)*

	unwichtig 1	2	3	4 sehr wichtig	keine Angabe
Nähe zu einem Bahnhof (S-Bahn/Regio/Fernzug)					
Nähe zu einer Bus-/Straßenbahnhaltestelle etc. (Nahverkehr)					
Nähe zur Autobahn					
Nähe zum Flughafen					
Nähe zur Innenstadt					
Nähe zu Radabstellanlagen					
Nähe zu einer Car-Sharing Station					
Nähe zu Park&Ride/Kiss&Ride Parkplätzen					

15. Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am Flughafen abgefahren wäre?

Ja	
Nein	

16. Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am Stadtrand abgefahren wäre?

Ja	
Nein	

17. Warum fahren Sie heute an dieser Haltestelle ab und nicht am Flughafen?

18. Würden Sie den lokalen Nahverkehr am Reiseziel nutzen, wenn dessen Nutzung im Fernbusticket bereits enthalten wäre?

Ja	
Nein	

19. Wären Sie bereit einen Aufpreis auf das Fernbusticket zu zahlen, wenn dadurch auch die Ziele im lokalen Nahverkehr erreichbar wären?

Ja		→ auch wenn es	4 € kostet	
			2 € kostet	
			< 2 € kostet	
Nein		→ warum nicht?		

20. Sind Sie…

SchülerIn / Auszubildende/r		
StudentIn		
Berufstätig		
Hausfrau/mann		
RentnerIn / im Ruhestand		
Arbeitssuchend		
Sonstiges		→
Keine Angabe		

21. Geschlecht *(vom Interviewer eigenständig auszufüllen)*

w	
m	

22. Welches ist ihr höchster Bildungsabschluss?

(noch) kein Abschluss	
Hauptschulabschluss	
Mittlere Reife / Realschulabschluss	
Abitur	
Hochschulabschluss	
Promotion	
Keine Angabe	

23. In welchem Jahr sind Sie geboren?

Anhang B: Datentabelle der Erhebung

Fernbusunternehmen						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
MeinFernbus FlixBus	597	85%	132	62%	729	79%
Postbus	85	12%	5	2%	90	10%
Bohr	24	3%	44	21%	68	7%
Lufthansa Airport Bus	0	0%	31	15%	31	3%

Geschlecht						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
männlich	319	45%	107	50,5%	426	46%
weiblich	390	55%	105	49,5%	495	54%

Alter (In welchem Jahr sind Sie geboren?)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Keine Angabe	9	1,3%	6	2,9%	15	1,6%
> 75	5	0,7%	3	1,5%	8	0,9%
66-75	23	3,2%	8	3,9%	31	3,4%
56-65	42	5,9%	23	11,2%	65	7,1%
46-55	57	8,0%	28	13,7%	85	9,3%
36-45	50	7,1%	14	6,8%	64	7,0%
26-35	182	25,7%	61	29,8%	243	26,6%
16-25	341	48,1%	60	29,3%	401	43,9%
≤ 15	0	0,0%	2	1,0%	2	0,2%

Sind Sie …						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
SchülerIn/ Auszubildende/r	88	12,4%	11	5,2%	99	10,7%
StudentIn	279	39,4%	54	25,5%	333	36,2%
Berufstätig	246	34,7%	122	57,5%	368	40,0%
RenterIn/ im Ruhestand	48	6,8%	19	9,0%	67	7,3%
Arbeitssuchend	24	3,4%	4	1,9%	28	3,0%
sonstiges	21	3,0%	2	0,9%	23	2,5%
Keine Angabe	3	0,4%	0	0,0%	3	0,3%

Bildungsabschluss (Welches ist ihr höchster Bildungsabschluss?)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
(noch) kein Abschluss	14	2,0%	5	2,4%	19	2,1%
Hauptschulabschluss	24	3,4%	3	1,4%	27	2,9%
Mittlere Reife/ Realschulabschluss	109	15,4%	40	18,9%	149	16,2%
Abitur	317	44,7%	71	33,5%	388	42,1%
Hochschulabschluss	230	32,4%	84	39,6%	314	34,1%
Promotion	10	1,4%	5	2,4%	15	1,6%
Keine Angabe	5	0,7%	4	1,9%	9	1,0%

Aus welcher Stadt sind Sie heute zum Fernbusbahnhof angereist? (zusammengefasst)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Frankfurt am Main	296	17,3%	32	9,4%	328	16,0%
Rhein-Main Gebiet (inklusive FFM)	526	30,7%	81	23,7%	607	29,5%
Nicht Rhein-Main Gebiet	183	10,7%	17	5,0%	200	9,7%
Deutschland	670	39,1%	98	28,7%	768	37,4%
Ausland	39	2,3%	114	33,3%	153	7,4%

Verkehrsmittelwahl der Anreise zum Fernbusbahnhof (Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute zum Fernbusbahnhof angereist?)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Bus	71	6,6%	37	10,9%	108	7,7%
Tram	64	6,0%	1	0,3%	65	4,6%
U-Bahn	76	7,1%	13	3,8%	89	6,3%
S-Bahn	172	16,1%	33	9,8%	205	14,5%
Regional-/ Fernzug	139	13,0%	16	4,7%	155	11,0%
Flugzeug	27	2,5%	97	28,7%	124	8,8%
Taxi	15	1,4%	25	7,4%	40	2,8%
Fernbus	98	9,2%	6	1,8%	104	7,4%
Zu Fuß	236	22,0%	37	10,9%	273	19,4%
Eigenes Fahrrad	7	0,7%	1	0,3%	8	0,6%
Leihfahrrad	1	0,1%	0	0,0%	1	0,1%
Pkw-Selbstfahrer	39	3,6%	3	0,9%	42	3,0%
Car-Sharing	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Pkw-Mitfahrer (gebracht)	118	11,0%	69	20,4%	187	13,3%
Mitfahrgelegenheit	8	0,7%	0	0,0%	8	0,6%
Mehrfachnennungen möglich (Wegekette)						

Gründe für die Verkehrsmittelwahl der Anreise (Warum haben Sie sich für diese Verkehrsmittel für die heutige Anreise zum Fernbusbahnhof entschieden)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Keine Alternative	144	12,2%	72	18,1%	216	13,7%
Gewohnheit	21	1,8%	5	1,3%	26	1,6%
Besitz einer Zeitkarte	54	4,6%	10	2,5%	64	4,1%
Komfort, Bequemlichkeit	159	13,5%	69	17,3%	228	14,5%
Schnellste Verbindung	286	24,3%	101	25,4%	387	24,6%
Unkomplizierteste Verbindung	248	21,1%	76	19,1%	324	20,6%
Am kostengünstigsten	206	17,5%	59	14,8%	265	16,8%
Aus Umweltschutzgründen	11	0,9%	1	0,3%	12	0,8%
Keine Informationen über alternative Verkehrsmittel	13	1,1%	5	1,3%	18	1,1%
sonstiges	36	3,1%	0	0,0%	36	2,3%

Haben Sie über alternative Verkehrsmittel für die Anreise zum Fernbusbahnhof nachgedacht?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Ja	226	32,0%	47	22,2%	273	29,7%
Nein	481	68,0%	165	77,8%	646	70,3%

Wenn ja, welche?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Pkw	32	13,1%	5	9,6%	37	12,5%
Flugzeug	8	3,3%	2	3,8%	10	3,4%
ÖV	161	65,7%	38	73,1%	199	67,0%
Fahrrad	10	4,1%	0	0,0%	10	3,4%
Car-Sharing	1	0,4%	0	0,0%	1	0,3%
Taxi	4	1,6%	5	9,6%	9	3,0%
Fernbus	7	2,9%	0	0,0%	7	2,4%
Mietwagen	2	0,8%	2	3,8%	4	1,3%
Zu Fuß	6	2,4%	0	0,0%	6	2,0%
Mitfahrgelegenheit	14	5,7%	0	0,0%	14	4,7%
Shuttleservice	0	0,0%	2	3,8%	2	0,7%

Wenn ja, warum haben Sie sich dagegen entschieden?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Aus Kostengründen	89	36,9%	18	36,7%	107	36,9%
Aus Zeitgründen	45	18,7%	14	28,6%	59	20,3%
Aus Verbindungsgründen	28	11,6%	2	4,1%	30	10,3%
Gewohnheit	0	0,0%	1	2,0%	1	0,3%
Komfort/ Bequemlichkeit	28	11,6%	7	14,3%	35	12,1%
Keine Angabe	3	1,2%	2	4,1%	5	1,7%
Sonstiges	24	10,0%	5	10,2%	29	10,0%
Keine Alternative	11	4,6%	0	0,0%	11	3,8%
Parkplatzproblematik am HBF	11	4,6%	0	0,0%	11	3,8%
Streikgefahr	2	0,8%	0	0,0%	2	0,7%

Wenn nein, warum nicht?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Aus Entfernungsgründen	47	13,2%	31	18,2%	78	14,8%
Aus Kostengründen	46	12,9%	6	3,5%	52	9,9%
Aus Verbindungsgründen	11	3,1%	5	2,9%	16	3,0%
Aus Zeitgründen	39	11,0%	15	8,8%	54	10,3%
Komfort/ Bequemlichkeit	30	8,4%	18	10,6%	48	9,1%
Einfachheit	31	8,7%	15	8,8%	46	8,7%
Gewohnheit	8	2,2%	3	1,8%	11	2,1%
Keine Alternative	34	9,6%	19	11,2%	53	10,1%
Nicht notwendig	36	10,1%	12	7,1%	48	9,1%
Parkplatzsituation	2	0,6%	2	1,2%	4	0,8%
Keine Informationen über alternative Verkehrsmittel	10	2,8%	3	1,8%	13	2,5%
Keine Angabe	16	4,5%	27	15,9%	43	8,2%
Sonstiges	20	5,6%	14	8,2%	34	6,5%
Aus Umweltgründen	1	0,3%	0	0,0%	1	0,2%
Besitz einer Zeitkarte	17	4,8%	0	0,0%	17	3,2%
Keine Ortskenntnis	8	2,2%	0	0,0%	8	1,5%

Besitzen Sie …						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Job-Ticket RMV	19	2,0%	10	3,3%	29	2,3%
Semester-Ticket RMV	111	11,8%	7	2,3%	118	9,5%
Zeitkarte im ÖPNV RMV	50	5,3%	5	1,7%	55	4,4%
ÖV-Zeitkarte nicht RMV	109	11,6%	47	15,7%	156	12,6%
Bahncard	146	15,5%	37	12,4%	183	14,7%
Car-Sharing Mitglied	24	2,5%	7	2,3%	31	2,5%
Bike-Sharing Mitglied	18	1,9%	4	1,3%	22	1,8%
Vielflieger Account	34	3,6%	30	10,0%	64	5,2%
Pkw im Haushalt	233	24,7%	117	39,1%	350	28,2%
Nichts davon	199	21,1%	35	11,7%	234	18,8%

Verkehrsmittelwahl bei der Weiterreise am Ziel (Mit welchen Verkehrsmitteln reisen Sie am Ziel weiter?)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Bus	113	11,3%	32	11,8%	145	11,4%
Tram	92	9,2%	15	5,5%	107	8,4%
U-Bahn	80	8,0%	14	5,1%	94	7,4%
S-Bahn	126	12,7%	17	6,3%	143	11,3%
Regional-/ Fernzugs	88	8,8%	13	4,8%	101	8,0%
Flugzeug	22	2,2%	22	8,1%	44	3,5%
Taxi	11	1,1%	18	6,6%	29	2,3%
Fernbus	11	1,1%	5	1,8%	16	1,3%
Zu Fuß	218	21,9%	44	16,2%	262	20,7%
Eigenes Fahrrad	23	2,3%	0	0,0%	23	1,8%
Leihfahrrad	0	0,0%	1	0,4%	1	0,1%
Pkw-Selbstfahrer	65	6,5%	21	7,7%	86	6,8%
Car-Sharing	1	0,1%	0	0,0%	1	0,1%
Pkw-Mitfahrer (gebracht)	129	13,0%	70	25,7%	199	15,7%
Mitfahrgelegenheit	4	0,4%	0	0,0%	4	0,3%
anderes	13	1,3%	0	0,0%	13	1,0%
Mehrfachnennungen möglich (Wegekette)						

Reisegrund (Aus welchem Grund treten Sie die heutige Fernbusreise an?)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Ausbildung (Studien-/ Ausbildungsort)	93	13,1%	38	17,9%	131	14,2%
Familie/ Bekannte besuchen	320	45,1%	71	33,5%	391	42,5%
Geschäftlich (Dienstreise)	52	7,3%	20	9,4%	72	7,8%
Urlaub/ Ausflug (Freizeit)	162	22,8%	51	24,1%	213	23,1%
Arbeit (Pendeln zum Arbeitsort)	28	3,9%	14	6,6%	42	4,6%
Sonstiges	54	7,6%	18	8,5%	72	7,8%

Häufigkeit der Nutzung des Fernbusses (Wie oft haben Sie den Fernbus in den letzten 12 Monaten genutzt bzw. nutzen Sie den Fernbus zum ersten Mal?)						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Mehrmals in der Woche	30	4,2%	9	4,2%	39	4,2%
Mehrmals im Monat (1-3 mal)	144	20,3%	24	11,3%	168	18,2%
Mehrmals im Jahr (mehr als 3 mal)	219	30,9%	52	24,5%	271	29,4%
Seltener	163	23,0%	64	30,2%	227	24,6%

Mit welchem Verkehrsmittel hätten Sie die Fahrt wahrscheinlich unternommen, wenn es den Fernbus nicht gäbe?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Wäre nicht gefahren	30	3,5%	9	3,4%	39	3,4%
Flugzeug	34	3,9%	19	7,1%	53	4,7%
Bahn	531	61,1%	150	56,0%	681	59,9%
Car Sharing	9	1,0%	2	0,7%	11	1,0%
Mietwagen	12	1,4%	12	4,5%	24	2,1%
Mitfahrzentrale	141	16,2%	26	9,7%	167	14,7%
Eigener Pkw	108	12,4%	47	17,5%	155	13,6%
anderes	4	0,5%	3	1,1%	7	0,6%

Bei der Reise mit dem Fernbus ist mir wichtig, …		Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Preisgünstig ans Ziel kommen	Unwichtig	7	1,0%	3	1,4%	10	1,1%
	Eher unwichtig	12	1,7%	9	4,2%	21	2,3%
	Eher wichtig	164	23,1%	33	15,6%	197	21,4%
	Sehr wichtig	526	74,1%	166	78,3%	692	75,1%
	Keine Angabe	1	0,1%	1	0,5%	2	0,2%
Schnell ans Ziel kommen	Unwichtig	31	4,4%	2	0,9%	33	3,6%
	Eher unwichtig	154	21,7%	28	13,2%	182	19,8%
	Eher wichtig	299	42,2%	87	41,0%	386	41,9%
	Sehr wichtig	224	31,6%	94	44,3%	318	34,5%
	Keine Angabe	1	0,1%	1	0,5%	2	0,2%
Mit einer Direkt-verbindung an mein Ziel kommen	Unwichtig	19	2,7%	6	2,8%	25	2,7%
	Eher unwichtig	104	14,7%	11	5,2%	115	12,5%
	Eher wichtig	227	32,0%	58	27,4%	285	30,9%
	Sehr wichtig	358	50,5%	136	64,2%	494	53,6%
	Keine Angabe	1	0,1%	1	0,5%	2	0,2%
Mich darauf verlassen kann, pünktlich anzukommen	Unwichtig	23	3,2%	4	1,9%	27	2,9%
	Eher unwichtig	117	16,5%	20	9,4%	137	14,9%
	Eher wichtig	258	36,4%	66	31,1%	324	35,2%
	Sehr wichtig	307	43,3%	119	56,1%	426	46,3%
	Keine Angabe	4	0,6%	3	1,4%	7	0,8%
Ein klimafreundliches Verkehrsmittel nutze	Unwichtig	69	9,7%	19	9,0%	88	9,6%
	Eher unwichtig	143	20,2%	46	21,7%	189	20,5%
	Eher wichtig	289	40,8%	89	42,0%	378	41,0%
	Sehr wichtig	201	28,3%	55	25,9%	256	27,8%
	Keine Angabe	7	1,0%	3	1,4%	10	1,1%
Während der Fahrt arbeiten kann	Unwichtig	246	34,6%	76	35,8%	322	34,9%
	Eher unwichtig	169	23,8%	52	24,5%	221	24,0%
	Eher wichtig	160	22,5%	47	22,2%	207	22,5%
	Sehr wichtig	130	18,3%	36	17,0%	166	18,0%
	Keine Angabe	5	0,7%	1	0,5%	6	0,7%
Genug Platz habe	Unwichtig	32	4,5%	5	2,4%	37	4,0%
	Eher unwichtig	117	16,5%	28	13,2%	145	15,7%
	Eher wichtig	279	39,4%	87	41,0%	366	39,7%
	Sehr wichtig	278	39,2%	92	43,4%	370	40,2%
	Keine Angabe	3	0,4%	0	0,0%	3	0,3%
Unterwegs stabiles WLAN habe	Unwichtig	181	25,5%	50	23,6%	231	25,1%
	Eher unwichtig	155	21,9%	35	16,5%	190	20,6%
	Eher wichtig	157	22,1%	54	25,5%	211	22,9%
	Sehr wichtig	209	29,5%	68	32,1%	277	30,1%
	Keine Angabe	7	1,0%	5	2,4%	12	1,3%
Auf Unterhaltungs-medien zugreifen kann	Unwichtig	315	44,4%	85	40,1%	400	43,4%
	Eher unwichtig	200	28,2%	59	27,8%	259	28,1%
	Eher wichtig	105	14,8%	47	22,2%	152	16,5%
	Sehr wichtig	81	11,4%	17	8,0%	98	10,6%
	Keine Angabe	8	1,1%	4	1,9%	12	1,3%
Sperriges Gepäck mitnehmen kann	Unwichtig	254	35,8%	68	32,1%	322	35,0%
	Eher unwichtig	143	20,2%	49	23,1%	192	20,8%
	Eher wichtig	160	22,6%	46	21,7%	206	22,4%
	Sehr wichtig	146	20,6%	47	22,2%	193	21,0%
	Keine Angabe	6	0,8%	2	0,9%	8	0,9%

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Faktoren bei der Lage und Erreichbarkeit eines Fernbusbahnhofs?							
		Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Nähe zu einem Bahnhof (S-Bahn/Regio/Fernzug)	Unwichtig	16	2,3%	8	3,8%	24	2,6%
	Eher unwichtig	33	4,7%	11	5,2%	44	4,8%
	Eher wichtig	163	23,0%	64	30,2%	227	24,6%
	Sehr wichtig	495	69,8%	128	60,4%	623	67,6%
	Keine Angabe	2	0,3%	1	0,5%	3	0,3%
Nähe zu einer Bushaltestelle etc. (Nahverkehr)	Unwichtig	28	3,9%	11	5,2%	39	4,2%
	Eher unwichtig	67	9,4%	15	7,1%	82	8,9%
	Eher wichtig	218	30,7%	86	40,6%	304	33,0%
	Sehr wichtig	390	55,0%	100	47,2%	490	53,2%
	Keine Angabe	6	0,8%	0	0,0%	6	0,7%
Nähe zur Autobahn	Unwichtig	379	53,4%	51	24,1%	430	46,6%
	Eher unwichtig	220	31,0%	71	33,5%	291	31,6%
	Eher wichtig	72	10,1%	57	26,9%	129	14,0%
	Sehr wichtig	31	4,4%	30	14,2%	61	6,6%
	Keine Angabe	8	1,1%	3	1,4%	11	1,2%
Nähe zum Flughafen	Unwichtig	311	43,9%	21	9,9%	332	36,0%
	Eher unwichtig	189	26,7%	24	11,3%	213	23,1%
	Eher wichtig	128	18,1%	53	25,0%	181	19,7%
	Sehr wichtig	68	9,6%	112	52,8%	180	19,5%
	Keine Angabe	13	1,8%	2	0,9%	15	1,6%
Nähe zur Innenstadt	Unwichtig	141	19,9%	30	14,2%	171	18,6%
	Eher unwichtig	134	18,9%	49	23,1%	183	19,9%
	Eher wichtig	257	36,2%	87	41,0%	344	37,4%
	Sehr wichtig	167	23,6%	45	21,2%	212	23,0%
	Keine Angabe	10	1,4%	1	0,5%	11	1,2%
Nähe zu Radabstellanlagen	Unwichtig	452	63,8%	129	60,8%	581	63,1%
	Eher unwichtig	126	17,8%	46	21,7%	172	18,7%
	Eher wichtig	70	9,9%	31	14,6%	101	11,0%
	Sehr wichtig	44	6,2%	4	1,9%	48	5,2%
	Keine Angabe	17	2,4%	2	0,9%	19	2,1%
Nähe zu einer Car-Sharing Station	Unwichtig	506	71,4%	134	63,2%	640	69,5%
	Eher unwichtig	102	14,4%	44	20,8%	146	15,9%
	Eher wichtig	54	7,6%	27	12,7%	81	8,8%
	Sehr wichtig	28	3,9%	6	2,8%	34	3,7%
	Keine Angabe	19	2,7%	1	0,5%	20	2,2%
Nähe zu Park&Ride und Kiss&Ride-Parkplätzen	Unwichtig	463	65,3%	99	46,7%	562	61,0%
	Eher unwichtig	98	13,8%	47	22,2%	145	15,7%
	Eher wichtig	76	10,7%	43	20,3%	119	12,9%
	Sehr wichtig	55	7,8%	23	10,8%	78	8,5%
	Keine Angabe	17	2,4%	0	0,0%	17	1,8%

Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am Flughafen abgefahren wäre?		
	Hauptbahnhof	
ja	474	66,9%
nein	234	33,1%

Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am HBF abgefahren wäre?		
	Flughafen	
ja	137	64,6%
nein	75	35,4%

Hätten Sie den Fernbus heute trotzdem genutzt, wenn er am Stadtrand abgefahren wäre?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
ja	346	51,5%	66	31,1%	412	46,6%
nein	326	48,5%	146	68,9%	472	53,4%

Würden Sie den lokalen Nahverkehr am Reiseziel nutzen, wenn dessen Nutzung im Ferbusticket bereits enthalten wäre?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
ja	653	92,1%	156	73,6%	809	87,8%
nein	56	7,9%	56	26,4%	112	12,2%

Wären Sie bereit einen Aufpreis auf das Fernbusticket zu zahlen, wenn dadurch auch die Ziele im lokalen nahverkehr erreichbar wären?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
ja	549	77,5%	121	57,1%	670	72,8%
nein	159	22,5%	91	42,9%	250	27,2%

Auch wenn es, … kostet?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
< 2 €	215	39,2%	38	31,4%	253	37,8%
2 €	256	46,6%	49	40,5%	305	45,5%
4 €	78	14,2%	34	28,1%	112	16,7%

Wenn nein, warum nicht?						
	Hauptbahnhof		Flughafen		Gesamt	
Bequemlichkeit	4	3,0%	4	5,0%	8	3,7%
Eigenständigkeit/ Flexibilität	12	9,0%	10	12,5%	22	10,3%
Kein finanzieller Vorteil/zu teuer	32	23,9%	8	10,0%	40	18,7%
Nicht notwendig	23	17,2%	6	7,5%	29	13,6%
Ticket vorhanden	32	23,9%	12	15,0%	44	20,6%
Wahl eines anderen Verkehrsmittels	31	23,1%	40	50,0%	71	33,2%

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: **http://tinygu.de/Mobilitaet**

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13. Frankfurt a.M.
12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 12. Frankfurt a.M.
11. Schubert, S.(2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen der Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.
10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10. Frankfurt a.M.
9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a.M.
8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 8. Frankfurt. a.M.
7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 7. Frankfurt a.M.
6. Rolfsmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 6. Frankfurt a.M.
5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.
4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 4. Frankfurt a.M.
3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 3. Frankfurt a.M.
2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfsmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.
1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a.M.

ISSN: 2363-8133
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung
Frankfurt a.M.

ISSN: 2363-8133
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13 (2016)
Frankfurt a.M.