

## Antrag

der Piratenfraktion

### Fernbusverkehr zukunftsfähig gestalten

Der Senat wird aufgefordert, ein gesamtstädtisches Konzept für den wachsenden Fernbusreiseverkehr zu erarbeiten und umzusetzen.

Das Konzept soll die folgenden Kernpunkte berücksichtigen:

- die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Bedarfsentwicklung und zur Auswahl weniger zentraler Haltepunkte nach verkehrlichen und ökologischen Kriterien;
- die Prüfung und Entwicklung eines zweiten Standorts des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB), beispielsweise am Ostkreuz, parallel zum Ausbau des ZOB am Messedamm;
- die Festsetzung von Mindeststandards für Fernbushaltepunkte, z. B. bauliche Standards nach Maßgaben der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, eine angemessene und barrierefreie Fahrgast-Infrastruktur mit ausreichend Sitzmöglichkeiten, beheizten Warteräumen und Toiletten, eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, ausreichende und sichere Fahrrad-Stellplätze, Entsorgungsanlagen für Fernbus-WC;
- die Entwicklung von zukunftsweisenden Ausstattungen der Haltepunkte, z. B. Mobilitätsstationen mit Zugang zu Leihfahrrädern und Carsharing, Schnellladestationen für Hybridbusse und Elektroautos und eine Versorgung der Haltepunkte aus erneuerbaren Energien, zu einem möglichst hohen Anteil aus Eigenerzeugungsanlagen.

Das Konzept ist in Abstimmung mit den Bezirken und unter Beteiligung von Verkehrs-, Umwelt- und Fahrgastverbänden zu erarbeiten.

Dem Abgeordnetenhaus ist über die Einleitung der vorgenannten Arbeitsschritte spätestens zum Ende des sechsten Monats nach Beschluss dieser Vorlage zu berichten.

### ***Begründung***

Seit der Liberalisierung im Jahr 2013 ist der Fernbusverkehr explosionsartig gewachsen. Statt der rund 65.000 jährlichen An- und Abfahrten in den Jahren 2010 und 2011 wurde im Jahr 2014 allein der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) am Messedamm rund 175.000-mal angefahren. Ein Ende des Wachstums ist nicht abzusehen.

Schon vor der Liberalisierung stieß der auf rund 60.000 An- und Abfahrten ausgelegte ZOB an seine Belastungsgrenze. Erst im Juni 2013 beschloss der Senat eine Ertüchtigung und Erweiterung des 1966 in Betrieb genommenen – und seitdem kaum modernisierten und zudem für Fußgänger/-innen, Radfahrer/-innen und für Menschen mit Behinderung sehr schlecht erreichbaren – Busbahnhofs. Es ist schon jetzt abzusehen, dass die frühestens im Jahr 2017 fertiggestellte Umrüstung von 27 auf 37 unabhängig voneinander zu befahrene Bushaltestellen weit hinter den notwendigen Kapazitäten zurückbleibt. Darüber hinaus wird der ZOB während der Umbaumaßnahmen in seiner ohnehin unzureichenden Kapazität zusätzlich eingeschränkt sein.

Gleichzeitig ist ein Wildwuchs von über die Stadt verteilten Fernbushaltepunkten zu beobachten. Bis Ende 2014 hat das zuständige Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) acht solcher Haltepunkte genehmigt: an den Bahnhöfen Südkreuz, Alexanderplatz, Ostbahnhof, Hauptbahnhof, Zoologischer Garten, in Alt-Tegel und am Flughafen Tegel. Ein weiterer Genehmigungsantrag für den Bahnhof Gesundbrunnen lag dem LABO vor.

Diese Haltepunkte sind für Fahrgäste zum Teil umständlich zu erreichen, verursachen lange Wege der Fernbusse durch die Innenstadt und somit vermeidbare Lärm- und Luftverschmutzung, gefährden durch unzureichende Verkehrssicherungen Fahrgäste und Buspersonal, bieten Fahrgästen kaum oder keinen Schutz vor Kälte und Witterung oder sonstigen Komfort und erschweren das Umsteigen zwischen Fernbuslinien.

Der Senat hat die Notwendigkeit eines zweiten ZOB-Standorts seit Jahren erkannt. Die Pläne, diesen auf dem südlichen Tempelhofer Feld zu errichten, sind mit dem erfolgreichen Volksentscheid im Mai 2014 gescheitert. Seitdem schiebt der Senat nötige Planungen für einen alternativen Standort vor sich her.

Anstatt sich von der dynamischen Entwicklung des Fernbusverkehrs überrollen zu lassen, gilt es, den Fernbusverkehr nach verkehrlichen und ökologischen Kriterien im Sinne der Stadt Berlin zu gestalten.

Dafür ist ein Gesamtkonzept nötig. Eine Machbarkeitsstudie, die ausgehend von Prognosen für das erwartete Fernbusaufkommen den Bedarf an wenigen gut an den öffentlichen Nahverkehr angebundenen, aus allen Teilen des Stadtgebiets gut erreichbaren und ohne nötige Umwege durch die Innenstadt an Ausfallstraßen angebundenen Fernbusbahnhöfen ermittelt, wäre hierfür ein notwendiger erster Schritt.

Auf dieser Grundlage soll der Senat in Abstimmung mit den Bezirken, mit Verkehrs-, Umwelt-, Fahrgast- und Behindertenverbänden sowie den Fernbusunternehmen ein Konzept für den Fernbusverkehr in Berlin erarbeiten und umsetzen.

Anders als die unsicheren, unkomfortablen und willkürlich über das Stadtgebiet verstreuten Haltepunkte sollen die Fernbusbahnhöfe in ihrer Ausstattung und Infrastruktur Mindeststandards berücksichtigen. Hierzu zählen eine bauliche Planung und Einpassung in den Straßenraum nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit, ausreichende Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz, Toiletten und Fahrgast-Informationssysteme sowie eine gute und barrierefreie Erreichbarkeit für Fußgänger/-innen, die Ausstattung mit ausreichenden und sicheren Fahrradstellplätzen und eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Auch Entsorgungsanlagen für die Fernbus-WC müssen von den Fernbusbahnhöfen ohne große Umwege erreichbar sein.

Darüber hinaus gilt es, Fernbusbahnhöfe nach zukunftsweisenden ökologischen und verkehrlichen Standards zu planen. Die Ausstattung mit Mobilitätsstationen mit Zugang zu Leihfahrrädern, Carsharing und Serviceangeboten für Radfahrer/-innen gilt es hier ebenso zu prüfen wie die Versorgung aus erneuerbaren Energien, zu einem möglichst hohen Anteil aus eigenen Erzeugungsanlagen.

Berlin, den 14.04.15

Baum Herberg Delius  
und die übrigen Mitglieder  
der Piratenfraktion