

Ein neues Busterminal für Stuttgart

I. Ausgangslage

In Stuttgart soll im Rahmen des Projekts „Stuttgart 21“ bis 2012 der bisherige Hauptbahnhof mit Milliardenaufwand unter die Erde verlegt werden und gleichzeitig auf dem bisherigen Gleisvorfeld ein neuer Stadtteil entstehen. Der neue Durchgangsbahnhof soll kürzere Umsteigewege und ein attraktiveres Umfeld garantieren. Projektträger ist die Bahn, die dafür allerdings gewaltige Zuschüsse von Stadt und Land erhält.

II. Der Bus wird vergessen

Bei allen Planungen der Bahn wird das Verkehrsmittel Bus ausgeklammert, während es für alle anderen Verkehrsmittel Verknüpfungseinrichtungen geben soll. Der bisher von Reise- und Fernlinienbussen genutzte ZOB in der Cannstatter Straße soll ersatzlos wegfallen. Eine Alternative ist derzeit weder von der Bahn noch von der Stadt geplant. Die Einwendungen im Planfeststellungsverfahren wurden damit abgeschmettert, dass man nicht verpflichtet sei, einen Busbahnhof vorzuhalten. Die Busse sollen also auf den öffentlichen Straßenraum bzw. die Bahnhofszufahrten ausweichen. Den Busunternehmern wird so ihr wichtigster Anlaufpunkt in Stuttgart entzogen.

III. Ein Busbahnhof wird gebraucht

Der Bus ist für Stadt und Region Stuttgart ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Nach den Angaben von Stuttgart Marketing besuchen jedes Jahr knapp 33.000 Reisebusse die Stadt und bringen knapp 1 Million Gäste. Wie die Tourismusforschung herausgefunden hat, bringt jeder Busreisegast am Reiseziel einen Umsatz von 40 € ins Zielgebiet. Der Bus im touristischen Verkehr bringt der Stadt also einen Umsatz von mindestens 40 Millionen € im Jahr.

Nicht weniger wichtig für den Wirtschaftsstandort Stuttgart ist der internationale Fernlinienverkehr: Über 11.500 Busse im Jahr sorgen für Verbindungen gerade in die aufstrebenden Länder Ost- und Südeuropas. Arbeitskräfte aus diesen Ländern sind in vielen Unternehmen heute nicht mehr wegzudenken.

Aber auch für das regionale Omnibusgewerbe stellt der Busbahnhof in Stuttgart den wichtigsten Anlaufpunkt dar. 7.500 Busse pro Jahr fahren dort im Gelegenheitsverkehr ab. Davon sind immerhin 3.000 auf Transferfahrten innerhalb der Region unterwegs.

Wie die beiliegende Tabelle zeigt, würde ein Busbahnhof von knapp 33.000 Bussen pro Jahr angefahren. Dies wären etwa 90 Fahrzeuge pro Tag. Sollte der Busbahnhof ersatzlos wegfallen, müssten diese Busse im öffentlichen Straßenraum abgefertigt werden.

IV. Busterminals in anderen Städten

Andere deutsche Metropolen haben den Bedarf für ein Busterminal längst erkannt. Jüngstes Beispiel: München baut für 50 Millionen € ein solches Terminal. Hier wird durch intelligente Überbauung ein großer Teil der Investitionssumme wieder eingespielt. In Hamburg gibt es in unmittelbarer Nähe von Hauptbahnhof und wichtigen Einkaufsstraßen seit Jahrzehnten einen Busbahnhof, den Linien- und Reisebusse gleichermaßen anfahren. Diese Einrichtung wurde 2004 mit Millionenaufwand zum „BUS-Port Hamburg“, einem einladenden Terminal mit Geschäften, Restaurants und Serviceeinrichtungen aufgewertet.

V. Ein Busterminal im Rahmen von Stuttgart 21

Allein aufgrund der guten Verknüpfung mit dem ÖPNV und der räumlichen Nähe zu den meisten touristischen Zielen in Stuttgart muss auch ein neues Busterminal zwingen wieder in die Nähe des Hauptbahnhofs. Vorstellbar wäre beispielsweise ein Standort nördlich der neuen Gleisanlagen auf dem alten Bahnhofsvorfeld, oder im Bereich des alten Direktionsgebäudes an der Heilbronner Straße.

Um das Projekt finanzierbar zu machen, sollte das Terminal überbaut werden. In jedem Fall sollte ein solches Busterminal über attraktive Warte- und Versorgungseinrichtungen für die Fahrgäste umfassen und in das neue Stadtkonzept entsprechend eingebunden werden.

V. Nicht Vergessen: Flughafen und neue Landesmesse

Eine ähnliche Situation stellt sich auf den Fildern dar: Zwar ist ein großzügiger ICE-Bahnhof geplant, um Flughafen und neue Landesmesse an das Schienennetz anzubinden, ein Busterminal fehlt aber. Wer Touristen aus der ganzen Welt nach Stuttgart, Baden-Württemberg und Europa holen will, der muss auch die Einrichtungen schaffen, dass diese Gäste von hier aus ihre Reise durch Europa antreten können. Daher benötigen wir schon als „Visitenkarte“ von Land und Region attraktive und zweckmäßige Einrichtungen für den Bustourismus an der Schnittstelle Flughafen.

Um „Stuttgart 21“ zu einem wirklich intermodalen Knotenpunkt zu machen und die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Linien- wie Gelegenheitsverkehr sicher zu stellen, bedarf es einer Einbindung des Verkehrsmittels Omnibus mittels zweckmäßiger Busterminals, von denen das eine im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsgeländes, das andere mit Flughafenausbau und Messeneubau entstehen muss.

Sonderbeilage „Der Bus“

Stuttgart 21: Kein Platz für den Bus?

Kein Projekt bestimmte die landespolitische Landschaft im abgelaufenen Jahr so stark wie „Stuttgart 21“. Mit dessen Realisierung fällt ab 2008 auch der Busbahnhof neben den Hauptbahnhof weg, da die Flächen für die Bauleistungen vorgesehen sind. Ein Ersatz für die Stuttgart anfahrenen Reise- und Fernlinienbusse ist in den Planungen der Bahn nicht vorgesehen. Auf Druck von IHK und Busunternehmen hatte sich schließlich die Stadt Stuttgart um eine Ersatzlösung bemüht, die auf dem aufgelassenen Gelände der EnBW in der Ossietzkystraße in der Nähe des Hauptbahnhofes entstehen sollte. Nachdem die Entscheidung zugunsten von Stuttgart 21 gefallen war, war von diesem Standort plötzlich keine Rede mehr. Stattdessen plant die Stadt nun einen Busbahnhof nur für den Fernlinienverkehr auf einem ungenutzten Bahngelände im Industriegebiet in Vaihingen.

„Der touristische Verkehr mit Reisebussen spielt für die Stadt offensichtlich überhaupt keine Rolle,“ beklagt Eberhard Dannenmann, Vorsitzender des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO), dessen Weinstädter Unternehmen wie viele Busreiseanbieter der Region den Busbahnhof heute gerne als bequemen Ausgangspunkt für Transfers in der Region und Reisen nach ganz Europa nutzt. Dabei ist der Bus für Stadt und Region ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Nach den Angaben von Stuttgart Marketing besuchen jedes Jahr knapp 33.000 Reisebusse die Stadt und bringen knapp 1 Million Gäste. Wie die Tourismusforschung herausgefunden hat, bringt jeder Busreisegast am Reiseziel einen Umsatz von 40 € ins Zielgebiet. Der Bus im touristischen Verkehr bringt der Stadt also einen Umsatz von mindestens 40 Millionen € im Jahr.

Aber auch für das regionale Omnibusgewerbe stellt der Busbahnhof in Stuttgart den wichtigsten Anlaufpunkt dar. 7.500 Busse pro Jahr fahren dort im Gelegenheitsverkehr ab. Davon sind immerhin 3.000 auf Transferfahrten innerhalb der Region unterwegs.

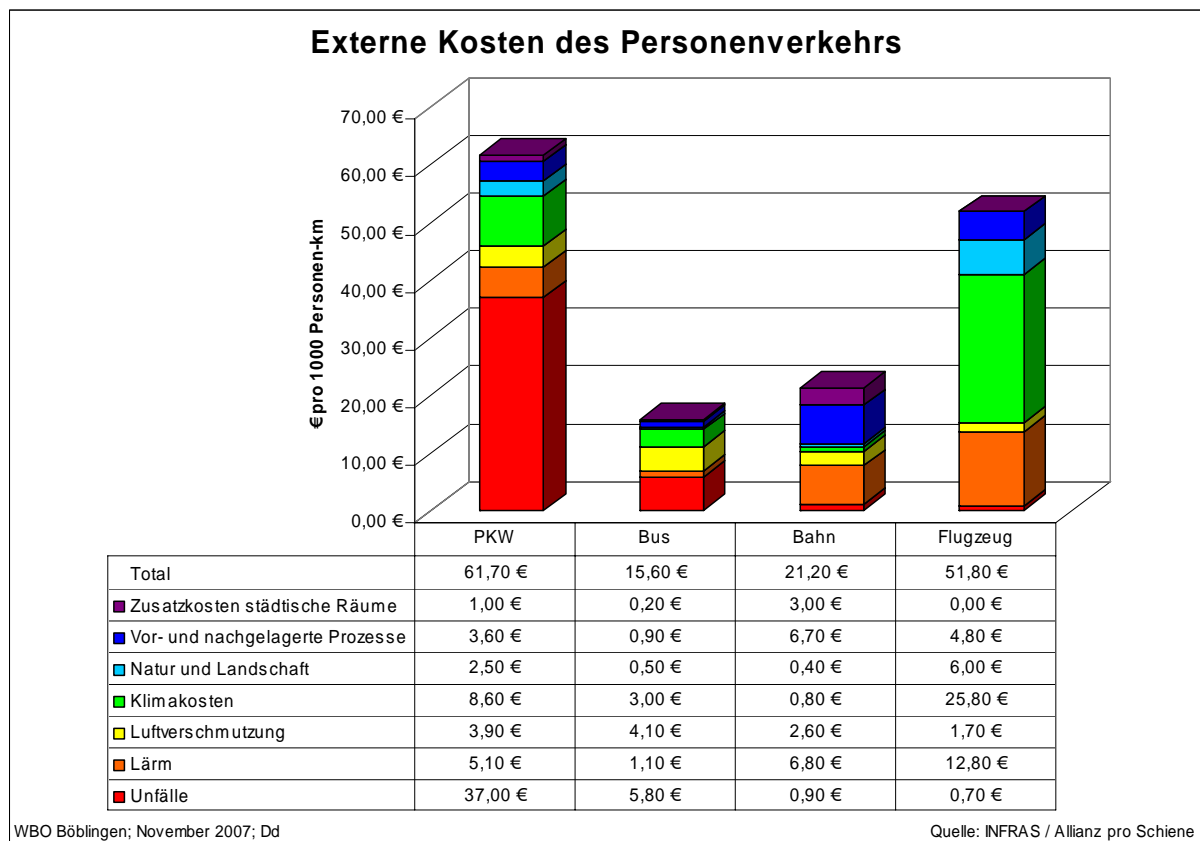
Andere deutsche Metropolen haben den Bedarf für ein Busterminal längst erkannt. So gibt es in Hamburg beispielsweise in unmittelbarer Nähe von Hauptbahnhof und wichtigen Einkaufsstraßen seit Jahrzehnten einen Busbahnhof, den Linien- und Reisebusse gleichermaßen anfahren. Diese Einrichtung wurde 2004 mit Millionenaufwand zum „BUS-Port Hamburg“, einem einladenden Terminal mit Geschäften, Restaurants und Serviceeinrichtungen aufgewertet. Auch München baut nach langem Ringen jetzt ein topmodernes Busterminal – natürlich am Hauptbahnhof.

„Auch in Stuttgart gehört der Busbahnhof da hin, wo die Menschen hin wollen – nämlich in die Innenstadt,“ so Dannenmann. Es könne doch nicht sein, dass die Stadt durch die Räumung des Gleisfeldes riesige zusätzliche Flächen bekomme, aber für den Bus plötzlich kein Platz mehr sei. Dannenmann und der WBO sind mit ihrem Protest nicht allein. Unterstützung kommt sowohl aus Vaihingen, wo man ein Verkehrschaos im Ort befürchtet, als auch aus der Innenstadt, wo man im Gegensatz zur Stadtverwaltung die Busreisegäste sehr wohl als Wirtschaftsfaktor kennt und schätzt.

Busfahren – Nachhaltiger reisen geht nicht!

Unabhängige Gutachten beweisen: Bus bei externen Kosten und Klimabelastung weit vorne

Externe Kosten sind das, was die Auswirkungen des Verkehrs volkswirtschaftlich kosten, was aber der Verkehr nicht direkt bezahlen muss. Also etwa Kosten für Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle oder Landschaftsverbrauch. Diese externen Kosten hat nun das renommierte Zürcher Infras-Institut für alle Verkehrsträger berechnet und kommt zu dem Schluss, dass pro gefahrenem Kilometer der Bus die Allgemeinheit deutlich am geringsten belastet – nämlich mit nur 15,6 Cent. Dies ist rund $\frac{1}{4}$ weniger als die Bahn, die rund 21,2 Cent an Kosten verursacht, und deutlich weniger als das Flugzeug (51,8 Cent) oder der PKW (61,6 Cent). Auftraggeber für die Studie war die „Allianz pro Schiene“.

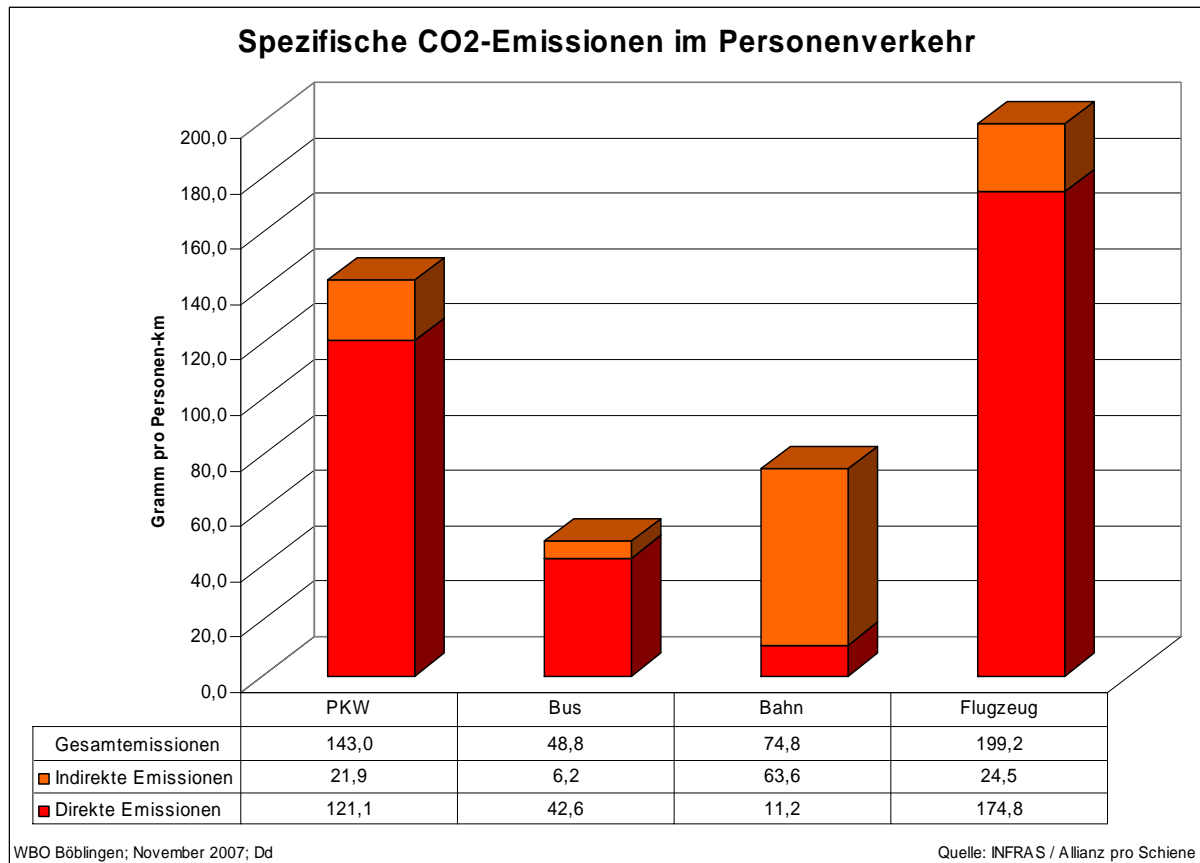


„Der Bus ist damit klar das nachhaltigste Verkehrsmittel“, bestätigt Eberhard Dannemann, Vorsitzender des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO). Die gute Bilanz wird auch vom Umweltbundesamt bestätigt. So stößt der Bus im Fernverkehr pro Kilometer nur 32 Gramm des Klimakillers CO² aus, bei der Bahn sind es immerhin 52 Gramm und beim Auto 144 Gramm. Am Klimaschädlichsten ist der Luftverkehr mit einem Ausstoß von 329 Gramm CO².

Der WBO hat auf Basis dieser Zahlen Vergleichsrechnungen für typische Reisen durchführen lassen, die mit Bus, Bahn, Auto und/oder Flugzeug durchgeführt werden können. „Der Bus liegt überall an der Spitze“, freut sich Dannemann „und zwar sowohl bei CO²-Ausstoß wie bei den Kosten für die Allgemeinheit“. So kostete der Wochenendtrip von Freiburg nach Paris mit dem Bus die Allgemeinheit nur knapp 38 €, während die gleiche Fahrt per Bahn immerhin schon mit 53 €, mit dem Auto mit 118 € und mit dem Flugzeug mit 152 € an externen Kosten, die von der Allgemeinheit zu tragen sind, zu buche schlägt. Auch beim CO²-Ausstoß liegt der Bus um rund $\frac{1}{3}$ unter der Bahn, während Auto und Flugzeug das Klima mit dem vier- bzw. neunfachen Ausstoß an CO² gegenüber dem Bus belasten.

Selbst bei einer Reise, wo man die Bahn klar vorne vermutet, schneidet der Bus noch besser ab: Eine Rundreise mit dem Glacier- und Bernina-Express ab Stuttgart ist mit dem Bus immer noch um 12% nachhaltiger zu bewältigen als mit der Bahn. Denn obwohl der Bus teilweise leer neben der Bahn herfährt, verursacht er nur externe Kosten von rund 51 €, während die Bahn die Allgemeinheit mit mehr als 58 € belastet. Beim CO²-Ausstoß ist der Bus sogar um ein knappes Viertel günstiger als die Schiene.

Besonders nachhaltig und umweltfreundlich ist der Bus aber, wenn es darum geht, Gruppen zu befördern: Ein Vereinsausflug von Heidelberg auf die Insel Mainau verursacht mit der Bahn rund 50% höhere Kosten für die Allgemeinheit und schädigt das Klima mit sogar 80% mehr CO² als mit dem Bus.



„Diese Zahlen beweisen: Der Bus ist immer umweltfreundlicher als jedes andere Verkehrsmittel“, so Dannenmann. Von daher sei es ein politischer Skandal, dass das Land nach wie vor steuerfinanzierte Dumpingangebote der Bahn, wie z.B. das „Baden-Württemberg-Ticket“ zulasse und als besonderen Beitrag zum Umweltschutz preise, mit dem die Bahn den viel umweltfreundlicheren Bus mehr und mehr vom Markt verdrängt.