

Ausgangslage

Seit der Liberalisierung des inländischen Fernbuslinienverkehrs zum Januar 2013, hat der Verbraucher die Möglichkeit über längere Strecken auch mit dem Fernlinienbus zu reisen.

Zuvor unterlag der Markt erheblichen Restriktionen. Nach alter Gesetzeslage konnte ein fahrplanmäßiger Busverkehr grundsätzlich nicht genehmigt werden, wenn eine parallele Eisenbahnverbindung vorhanden war ("Verbot der Doppelbedienung").

Die Zahl der Fernbuslinien war seit der Liberalisierung des Marktes kräftig gestiegen. Ende 2015 gab es in Deutschland zwischenzeitlich 328 Fernbusverbindungen, Ende 2018 waren es 287 (Quelle: IGES). Vor der Liberalisierung (31.12.2012) waren es nur 86 Linien gewesen (Quelle: BMVI).

Die Fahrgastentwicklung verlief anfangs sehr dynamisch. Seit 2015 wurden etwa 23 bis 24 Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert (Quelle: Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017; BAG). Für 2019 wurden 21,5 Mio. Fahrgäste prognostiziert (Quelle: BAG).

Flixbus ist der mit Abstand größte Fernbuslinienbetreiber mit einem Marktanteil von rund 95% (Quelle: IGES, Januar 2019).

Zu den Nutzern der Fernbuslinien zählen überwiegend Privatreisende, insbesondere Personen unter 35 Jahren (Quelle: Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2017; BAG). Diese nutzen den Fernbus als kostengünstige Alternative zur Bahn oder zum Auto.

Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an Haltepunkten. Das Spektrum reicht dabei von einfachen Haltestellen am Straßenrand über Fernbusbahnhöfe mit mehreren Haltepositionen bis zu Flughafen-ähnlichen Fernbusterminals.

Fernbusbahnhöfe – Anforderungen und Empfehlungen

Verkehrsanbindung und Lage

Besondere Bedeutung haben die Haltepunkte mit hohem Fahrgastaufkommen. Diese befinden sich in erster Linie in den Metropolen und Großstädten, wie beispielsweise Hamburg, München und Berlin. Aber auch kleinere Städte wie Rostock oder Heidelberg verzeichnen hohe Fahrgastzahlen.

Die Nutzer von Fernbuslinien reisen überwiegend mit dem ÖPNV und der Bahn an oder werden mit dem Pkw zum Busbahnhof gebracht (Quelle: Flixbus).

Mit einer guten Anbindung des Fernbusterminals an das bestehende Schienen-/ÖPNV-Netz können somit Bring- und Hol-Fahrten mit dem Pkw vermieden werden. Eine solche Anbindung findet sich vor allem in den Stadtzentren. Fernbusterminals außerhalb der Stadt können eine Alternative zur Innenstadtlage sein, wenn eine sehr gute Anbindung an den ÖPNV besteht.

Da man auf einer Fernbusreise in der Regel mit Gepäck unterwegs ist, sind möglichst kurze und barrierefreie Wege vom öffentlichen Verkehrsmittel zum Fernbusterminal von großem Vorteil.

Insbesondere bei Fernbusbahnhöfen, die schlecht mit dem ÖPNV erreichbar sind, sollten ausreichend Parkplätze in der näheren Umgebung vorhanden sein. Eine Kombination aus Busbahnhof und Parkhaus bietet dabei Vorteile für den Nutzer. Für den Pkw-Bring-und-Holverkehr werden ausreichend Kurzzeitparkplätze (Kiss+Ride-Parkplätze) in unmittelbarer Nähe des Busbahnhofs benötigt. Durch eingeschränkten Zugang kann das Problem des Dauerparkens gelöst werden. Empfohlen wird ein beschränkter Bereich mit kostenfreiem Parken bis maximal 15 Minuten.

Da der Fahrradverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt, sollten abschließbare Fahrradabstellplätze nicht fehlen.

Eine gute Ausschilderung und Wegweisung erleichtert den Weg zum Busbahnhof.

Aufenthalts- und Wartebereich

Fahrgäste erachten folgende Ausstattungsmerkmale einer Fernbushaltestelle als besonders wichtig (Quelle: Flixbus):

- Witterungsschutz
- Fahrplaninformationen
- Sanitäre Anlagen
- Sitzmöglichkeiten
- Verpflegung

Bei kleineren Haltestellen sollte der Wartebereich zumindest Schutz vor Niederschlag bieten, also überdacht sein. Bei größeren Busbahnhöfen erwarten die Fahrgäste eine eingebaute und klimatisierte Wartehalle. Ebenso werden sanitären Anlagen vorausgesetzt.

Das Fernbusterminal muss auch über Behinderten-Toiletten verfügen und barrierefrei zugänglich sein (Aufzüge, automatische Türen, taktile Leitsysteme usw.).

Zwar kaufen viele Fahrgäste ihre Fahrkarte bereits vor Abreise im Internet, dennoch sind z.B. für Spontanreisende oder Kunden ohne Internetzugang - neben der Option des Ticketkaufs beim Busfahrer - Fahrkartenautomaten und/oder -schalter vor Ort wichtig. Es sollten Tickets der verschiedenen Fernbusbetreiber angeboten werden. Idealerweise sollte es einen separaten Informationsschalter geben.

Neben einer ausreichenden Zahl an bequemen Sitzmöglichkeiten ist kostenfreie WLAN-Verfügbarkeit im Fernbus-Terminal von großem Interesse für die Fahrgäste. Auch die Nutzbarkeit von Steckdosen und USB-Anschlüssen ist dabei von Relevanz.

Um die Zeit bis zum Einsteigen entspannt verbringen zu können, ist es für den Fahrgast wichtig, dass er umfassend und zuverlässig informiert wird. Neben statischen Fahrplan-Aushängen sind dynamische Fahrgast-Informationssysteme wichtig. Diese sind allerdings nur so gut, wie die Daten, die von den Fernlinienbusbetreibern kommen.

Die dynamische Fahrplaninformation sollte bereits auf der Webseite des Busbahnhofbetreibers beginnen und im zentralen Zugangsbereich, im Informationsbereich, im Warteraum und an den Bussteigen fortgesetzt werden. Sinnvoll dabei ist eine Aufteilung in Abfahrten und Ankünfte.

Folgende Inhalte sollten angezeigt werden:

- planmäßige Abfahrtszeit,
- Status (Verspätung in Minuten, Einstieg, Bussteigwechsel, ...)
- Fernlinienbusanbieter und Liniennummer, Ziel, Bussteig oder Halteposition.

Die Anzahl der angezeigten Abfahrten und Ankünfte sollte sich an den Fahrplänen orientieren. Es sollten mindestens die Abfahrten für die nächsten 60 Minuten angezeigt werden. Es sollten in jedem Fall deutlich mehr Anzeige- als Haltepositionen sein.

Für den Fahrgast von besonderer Bedeutung sind zuverlässige Informationen zu Fahrplanabweichungen und Bussteigwechseln. Größere Verspätungen und Bussteigwechsel sollten daher - allein schon aus Gründen der Barrierefreiheit - auch durchgesagt werden, am besten mehrsprachig (mindestens in Deutsch und Englisch).

Vorhandene Nebenbetriebe, z. B. gastronomische Einrichtungen sowie Kioske, wo man vor Abreise noch Zeitschriften und Reisebedarf einkaufen kann, erhöhen die Attraktivität eines Fernbusbahnhofs.

Im Hinblick auf die Sicherheit sind eine helle Farbgebung, eine gute Beleuchtung und die sichtbare Anwesenheit von Personal wesentliche Aspekte, die deutlich zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste beitragen, des Weiteren Videoüberwachungssysteme und Notrufsäulen.

Übergang vom Wartebereich zum Bussteig

Die Wege vom Aufenthalts-/Wartebereich zu den Bussteigen sollten barrierefrei und überdacht sein. Durch eine transparente Überdachung und eine gute Beleuchtung kann der Bereich trotzdem hell und freundlich gestaltet werden. Falls zum Erreichen der Bussteige Fahrbahnen überquert werden müssen, sind die Querungen barrierefrei und verkehrssicher zu gestalten, z. B. Hervorhebung durch besondere Beleuchtung und Markierung.

Um den richtigen Bussteig schnell und leicht zu finden, ist eine gut lesbare Ausschilderung und Kennzeichnung der Haltepositionen erforderlich.

Bussteige/ Bauform

Die Bussteige sollten so angelegt und so breit sein, dass ein verkehrssicheres Verstauen des Gepäcks (auch auf der einstiegsabgewandten Seite des Busses) sowie ein sicheres Ein- und Aussteigen gewährleistet ist. Sind die Bussteige taschenformartig direkt im Anschluss an den Aufenthaltsbereich angeordnet, bieten sie den Vorteil, dass Fahrgäste keine Verkehrsflächen queren müssen. Zudem können die Gepäckfächer der Busse erreicht werden, ohne den Verkehrsraum betreten zu müssen. Die Bussteige zwischen den Haltetaschen werden nur zum Ein- und Ausstieg gebraucht. Nachteil der Taschenform ist, dass die Busse rückwärts ausfahren müssen.

Die frei nutzbare Mindestbreite (ohne Beeinträchtigung durch Einbauten) des Bussteigs sollte 3,25 m nicht unterschreiten. Bei Zwischenbussteigen, die von beiden Seiten benutzt oder zum Erreichen von anderen Haltepositionen passiert werden, führt dies allerdings leicht zu beengten Verhältnissen. Diese sollten daher breiter sein.

Auch ist zu berücksichtigen, dass es an den Bussteigen noch Sitzmöglichkeiten geben sollte. 10% der Bussteige, zumindest aber einer, sollten so breit sein, dass ein Rollstuhlfahrer in den Bus ein bzw. aussteigen kann. Dazu ist eine Mindestbreite von 3,75 m erforderlich.

Am Bussteig sollten ebenfalls dynamische Fahrplaninformationen angezeigt werden. Wichtig ist die Information welcher Bus dort abfährt mit Angabe des Ziels und der Abfahrtszeit sowie der aktuellen Verspätungslage. Am Bussteig sollten idealerweise mindestens die nächsten drei Abfahrten angezeigt werden. Hier können die Statusinformationen ausführlicher dargestellt werden.

Auch im Außenbereich sollten die Fahrgäste über Lautsprecherdurchsagen über Verspätungen und Bussteigwechsel mehrsprachig informiert werden.

Barrierefreiheit

Busbahnhöfe müssen barrierefrei gestaltet sein. Dazu sollten gehören:

- Pkw-Stellplätze für Behinderte mit ausreichend Platz zum Ein-/Aussteigen
- abgesenkte Borde (Querungen, Wege zu Behindertenstellplätzen, ...),
- barrierefreie Zugänge (automatische Türen ohne Schwellen) zu allen Serviceeinrichtungen
- behindertengerechte Rampen und Aufzüge
- behindertengerechte Toiletten
- mindestens 3,75 m breite Bussteige
- für sitzplatzbedürftige Personen reservierte Sitzplätze
- barrierefreie Webseiten
- taktile und kontrastreiche Leitsysteme mit Auffindestreifen am Eingang des Busterminals, Leitstreifen zu den zentralen Einrichtungen und zu den Bussteigen, Aufmerksamkeitsflächen an Querungen und Einstiegsfelder an den Bussteigen
- erfassbare Fahrbahnränder (Borde)
- taktil erfassbare Kennzeichnung der Haltepositionen
- kontrastreiche Anzeigen
- Durchsagen von Fahrplaninformationen/-abweichungen