

Zielsetzung

- Erreichbarkeiten verbessern
- Reisezeit optimieren

Zielgruppe

- Auszubildende
- Beschäftigte
- Erwachsene
- Jugendliche
- Kinder
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Schülerinnen und Schüler
- Seniorinnen und Senioren
- Studierende
- Touristen

Fahrtzweck

- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Schule

Verkehrsmittel

- Bus (>9 Sitzplätze)

Raumstruktur

- überwiegend ländlich

Investitionskosten

- Fallen nicht an

Schnellbus



Quelle: piranka / Getty Images

Was ist ein Schnellbus?

Schnellbusse ergänzen den SPNV und übernehmen regionale Verbindungsaufgaben im Taktverkehr. Im Vergleich zu regulären Stadt- und Regionalbussen zeichnen sich Schnellbusse durch eine höhere mittlere Reisegeschwindigkeit aus. Sie fahren auf direktem Linienweg ohne Umwege und mit bis zu 100 km/h über Schnellstraßen und Autobahnen. Schnellbusse bedienen wichtige Verknüpfungspunkte sowie eine ausgewählte Anzahl von Haltestellen entlang der jeweiligen Strecke mit hoher Fahrgastnachfrage. Der regionale Schnellbusverkehr bildet zusammen mit dem Schienenpersonenverkehr das übergeordnete Hauptnetz des öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Räumen. Dieses wird durch ein darauf abgestimmtes ÖPNV-Netz ergänzt, das die

Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Ein besonderes Angebot stellt der beschleunigte Schnellbus dar, der noch weniger Haltestellen bedient als ein regulärer Schnellbus, sodass die Fahrtzeit weiter verkürzt wird.

Welche Vorteile bietet ein Schnellbus?

Überall dort, wo in ländlichen Räumen keine Eisenbahnverkehre (mehr) bestehen, bieten Schnellbusse eine wertvolle Ergänzung des ÖPNV. Sie bieten den Fahrgästen schnelle, umsteigefreie Verbindungen mit hohem Komfort. So verfügen sie häufig über eine hochwertige Fahrzeugausstattung wie beispielsweise gehobene Bestuhlung, Klimatisierung, Steckdosen, WLAN oder Leseservice. Durch den direkten Linienweg ohne Umwege und ihre Sonderzulassung bis 100 km/h kommen die Fahrgäste besonders schnell an ihr Ziel. Schnellbusse sind somit eine nachhaltige und komfortable Alternative zum eigenen PKW. Insbesondere Seniorinnen und Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen profitieren vom direkten Linienweg durch das Vermeiden von Umstiegen.

Für Gemeinden ohne Eisenbahnanschluss bieten Schnellbusse eine attraktive ÖPNV-Anbindung. Diese ist für die Ansiedelung junger Menschen und Unternehmen ein bedeutender Standortfaktor und somit wichtig für die Zukunftsfähigkeit ländlicher Gemeinden. Da keine aufwändige Infrastruktur notwendig ist, lassen sich Schnellbuslinien vergleichsweise schnell und kostengünstig einrichten. Zudem kann die Linienführung bei Änderungen der örtlichen Gegebenheiten flexibel angepasst werden, z. B. wenn neue Wohn- oder Gewerbegebiete sowie medizinische Versorgungszentren auf dem Land erschlossen werden. Durch ihre Sonderzulassung bis 100 km/h kann die Streckenführung dabei auch Autobahnabschnitte beinhalten.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Zunächst sollten Erreichbarkeitsanalysen durchgeführt werden, die Lücken im übergeordneten Hauptnetz in den schienenfernen Räumen aufdecken. Diese Lücken können durch Schnellbusse geschlossen werden. Dabei ist im Hinblick auf die Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeit, -zeiten, Haltestelleninfrastruktur) ein schienenähnlicher Charakter anzustreben. Die Schnellbuslinien müssen im Rahmen von koordinierten Bus-/Schienenkonzepten sinnvoll in das Gesamtnetz des ÖV integriert werden, sodass sie gute Anschlussmöglichkeiten bieten. Hierzu bedarf es der Abstimmung zwischen SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträgern und der Einbindung der lokalen Verkehrsunternehmen. Außerdem sollte Wert gelegt werden auf eine Marketing- und Kommunikationsstrategie. Mögliche Formate sind beispielsweise Informationsveranstaltungen bei der Einführung des Angebots, Postwurfsendungen im Einzugsgebiet der neuen Schnellbus-Linien, Schnupperangebote etc. Wichtig ist zudem, dass das Angebot für den Fahrgast klar erkennbar ist, z. B. durch entsprechende Kennzeichnung an der Haltestelle oder im Fahrplanheft.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Je nach Linienführung ist für die Einrichtung der Schnellbus-Linien das Einverständnis anderer beteiligter Kommunen und Landkreise notwendig. Dies führt zu einem Abstimmungsbedarf, welcher die Realisierung verzögern kann. Zum anderen kann es Verzögerungen durch Lieferzeiten für notwendige Busbeschaffungen geben. Die Bandbreite der Kosten für Schnellbuslinien ist sehr hoch, je nach Linienführung, Takt, Ausstattung und Fördermöglichkeiten. Daher ist vor der Einführung eine detaillierte Kosten- und Erlösabschätzung unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten vorzunehmen. In ländlichen Räumen bildet der Schülerverkehr häufig das Rückgrat der ÖPNV-Nutzung. Außerhalb der Schülerverkehrszeiten besteht häufig ein Problem in der mangelnden Auslastung und damit verbunden ein Finanzierungsproblem. Damit mehr Menschen vom privaten Pkw auf den Schnellbus umsteigen, muss das Angebot durch gute Linienführung und Verknüpfungspunkte entsprechend attraktiv sein. Die Geschwindigkeit der Busse kann neben einer guten Linienführung über Ampelschaltungen verbessert werden. Zudem muss das Schnellbusangebot durch gutes Marketing und Öffentlichkeitsarbeit bekannt gemacht werden, damit es mehr Menschen nutzen.

Weitere Maßnahmen

Anschlussgarantien im ÖPNV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/anschlussgarantien-im-oepnv>)
Differenziertes Mobilitätssystem (<https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem>)
Integrierte Mobilitätsplattformen (<https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen>)
Jobticket (<https://www.mobilikon.de/massnahme/jobticket>)
PlusBus (<https://www.mobilikon.de/massnahme/plusbus>)
Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV (<https://www.mobilikon.de/massnahme/takterhoehung-und-abstimmung-im-spnvoepnv>)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Anschlussgarantie der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG)
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anschlussgarantie-der-westfaelischen-verkehrsgesellschaft-mbh-wvg>)

Elektrobusse in Bad Langensalza (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/elektrobusse-bad-langensalza>)

Intermodalität/E-Mobilität: inmod Mecklenburg-Vorpommern
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/intermodalitaete-mobilitaet-inmod-mecklenburg-vorpommern>)

Mobilitätsstation: Rad+BUS mobilSTation Mettingen
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen>)

PlusBusse im Landkreis Potsdam-Mittelmark (<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/plusbusse-im-landkreis-potsdam-mittelmark>)

Schnellbusse der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG)
(<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/schnellbusse-der-westfaelischen-verkehrsgesellschaft-mbh-wvg>)

Verwandte Instrumente

Förderung von Schnellbussen im Verbandsgebiet des Nahverkehr Rheinland
(<https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-von-schnellbussen-im-verbandsgebiet-des-nahverkehr-rheinland>)

Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept>)

Kommunaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan>)

Kooperationsraumkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept>)

ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (<https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender>)

Pendlerkonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept>)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
(<https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg>)

Regionales Entwicklungskonzept (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept>)

Regionaler Nahverkehrsplan (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan>)

Regionalisierungsgesetz (RegG) (<https://www.mobilikon.de/instrument/regionalisierungsgesetz-regg>)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Aufgabenträgerbefragung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung>)

Bedarfsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse>)

Erreichbarkeitsanalyse (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse>)

Fahrzeugwerbung (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/fahrzeugwerbung>)

Interkommunale Zusammenarbeit (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit>)

Qualitätstests von Mobilitätsangeboten (<https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/qualitaetstests-von-mobilitaetsangeboten>)

Quellen

Bezirksregierung Münster, 2014: Mobilität im ländlichen Raum. Zugriff: https://www.bezreg-muenster.de/de/presse/2014/20141030_Muensterland-Kon... [abgerufen am 05.01.2024].

Christ, Eberhard und Linnenbrink, Werner, 2005: Vom Bürgerbus bis zum Schnellbus – Ein Angebot für alle Fälle. Erfahrungen der WVG-Gruppe mit dem differenzierten Bedienungsmodell. In: Der Nahverkehr, 9, S. 30-35.

Die Glocke online, 16.01.2020: Pläne für Schnellbus-Linien im Kreis. Zugriff: <https://www.die-glocke.de/lokalnachrichten/plaene-fuer-schnellbus-linie...> [abgerufen am 05.01.2024].

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen - ÖPNVG NRW - vom 07.03.1995 mit Stand vom 24.03.2020 (ÖPNVG NRW).

Landesregierung Nordrhein-Westfalen, 15.11.2019: Für einen besseren ÖPNV im ländlichen Raum: Verkehrsministerium startet Landeswettbewerb für innovative Modellvorhaben. Zugriff: <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/fuer-einen-besseren-oepnv-im-l...> [abgerufen am 05.01.2024].

Landesregierung Nordrhein-Westfalen, 03.12.2019: Landeskabinett beschließt ÖPNV-Offensive. Zugriff: <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/landeskabinett-beschliesst-oep...> [abgerufen am 05.01.2024].

MAN Deutschland, o. J.: Städte verbinden. Schnell - direkt - zuverlässig. Zugriff: <https://www.bus.man.eu/de/de> [abgerufen am 05.08.2020].

Märkische Verkehrsgesellschaft mbH, o. J.: Schneller von A nach B. Unsere Schnellbusse. Zugriff: https://www.mvg-online.de*, Wir über uns, Produktpalette, Schnellbus [abgerufen am 19.06.2023].

***Hinweis: Die Seite ist nicht mehr abrufbar (05.01.2024).**