# Der PlusBus

**Konzept. Hintergründe. Angebot.**

Stand September 2019

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

vbb.de

# Inhalt


**1** Einleitung . . . . . 4
**1.1** Allgemein . . . . . 4
**1.2** Ziele . . . . . 5
**1.3** Vorteile des Konzeptes . . . . . 5
**2** PlusBus-Konzept . . . . . 7
**2.1** PlusBus-Kriterien . . . . . 8
**3** Kommunikation . . . . . 9
**4** Linienübersicht . . . . . 20
**5** Verwaltungsvorschrift PlusBus . . . . . 21
**5.1** Beantragung und Förderung . . . . . 21
**5.2** Aufgaben des VBB . . . . . 23
**6** Evaluation . . . . . 24

Zusammenfassung . . . . . 28
Chancen und Zukunftsperspektiven . . . . . 29
FAQs . . . . . 30
Impressum . . . . . 32

# Vorwort

**Sehr geehrte Verkehrsunternehmen,
sehr geehrte Partner,
sehr geehrte Leserinnen und Leser,**

mehr als 700 Buslinien gibt es im Land Brandenburg. Viele orientieren sich am Schülerverkehr und richten sich daher mit ihrem Angebot nach den Schul- und Ferienzeiten. Andere Busse kommen bei Bedarf nach vorheriger Anmeldung oder fahren unregelmäßig. Wiederum andere Linien fahren kontinuierlich im Takt sowie am Wochenende und sind mit ihren An- und Abfahrzeiten auf den Bahn-Regionalverkehr abgestimmt. Für die Fahrgäste heißt das: eine verlässliche Taktung, ein leicht merkbarer Fahrplan und kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn. Ein sehr attraktives Bahn-Bus-Konzept!

Dieses hochwertige Angebot ist seit 2014 unter dem Namen **PlusBus** in Brandenburg bekannt. Fahrgäste und potenzielle Neukunden können sofort erkennen, dass die Busse auf diesen Linien ein verbessertes Angebot und Qualität garantieren. Mit dem PlusBus-Konzept wird zum einen sichtbar, dass diese Buslinien höhere Standards erfüllen. Zum anderen soll mit dieser Marke dafür geworben werden, weitere PlusBus-Linien im Land Brandenburg zu etablieren. Die Erfahrung zeigt: Dort, wo bereits Buslinien aufgewertet wurden, konnten zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden – zum Teil bis zu 30 Prozent! Das ist ein schöner Erfolg der bisherigen PlusBus-Linien. Er zeigt, dass der PlusBus mit seiner Taktung den ländlichen Raum ideal erschließt.

Die Etablierung dieses Angebotes ist ein weiterer Schritt, um die politischen Nachhaltigkeitsziele auch wirklich umsetzen zu können. Der PlusBus ist ein wesentlicher Baustein, um Schiene und Bus optimal zu vernetzen und gute Angebote im öffentlichen Verkehr als Alternative zum Auto zu schaffen.

In dieser Broschüre wird Ihnen das PlusBus-Konzept umfassend erläutert. Die Qualitätskriterien, die diese Linie erfüllen muss, werden detailliert erklärt, Ziele und Nutzen beschrieben, ebenso Chancen und Risiken. Alle Interessenten einer neuen PlusBus-Linie finden hier ausführliche und ganz konkrete Handlungsempfehlungen, auch zu Bewerbung und Fahrgastinformation. Die seit September 2018 vom Land Brandenburg eingeführte zusätzliche Förderung verdient ein besonderes Augenmerk, sie wird hier genau abgebildet und dargestellt.

Der VBB will gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen den öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg schneller, einfacher und bequemer machen.

Dazu lade ich Sie herzlich ein! Machen Sie mit!

Ihre Susanne Henckel

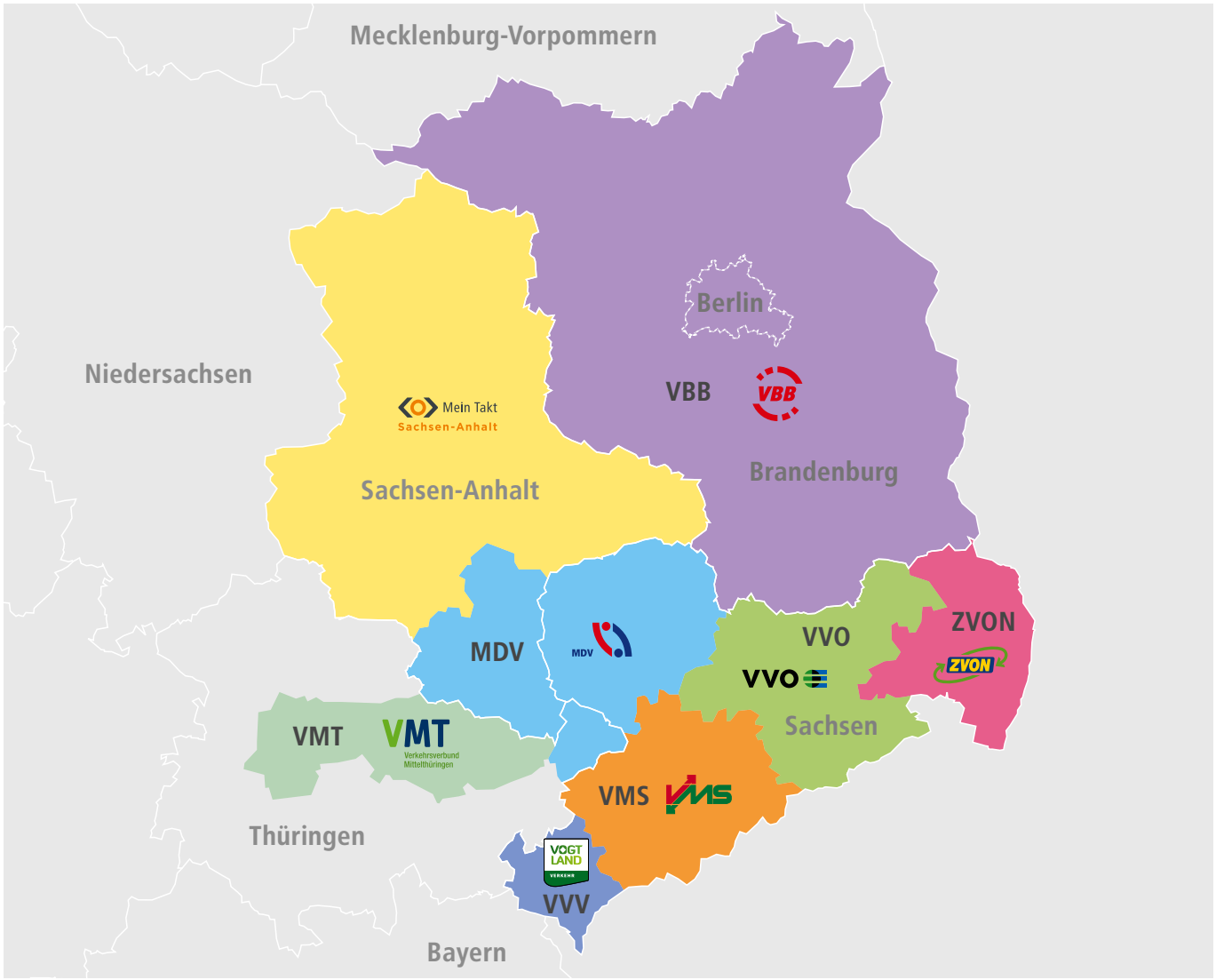
# 1 Einleitung

## 1.1 Allgemein

Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gilt für alle Verkehrsunternehmen der gemeinsame VBB-Tarif. Fahrgäste können mit einem Fahrausweis alle Verkehrsmittel nutzen, ohne beim Umsteigen einen neuen Fahrausweis lösen zu müssen. Untrennbar verbunden mit einem einheitlichen Tarif ist eine einheitliche Fahrgastinformation und die Abstimmung der Angebote aller Verkehrsunternehmen. Das heißt, dass Anschlüsse funktionieren und Wartezeiten so gering wie möglich gehalten werden. In einer im Auftrag des VBB durchgeführten Befragung wurden die Anforderungen der Fahrgäste hinsichtlich der Umsteigebedingungen erfasst. Die Fahrgäste äußerten darin sehr hohe Qualitätsansprüche bezüglich kurzer Umsteigezeiten. Das Konzept „PlusBus Brandenburg" beschreibt diese Anforderungen. Es formuliert verbindliche Qualitätskriterien, wie zum Beispiel Regelmäßigkeit oder Anschluss zwischen Bus und Bahn.

Die Erfahrung zeigt: Mit einem einheitlichen, regelmäßigen Takt, wird der Bus- und Bahnverkehr deutlich attraktiver, Fahrgäste sind zufriedener und neue Kunden können von der Nutzung des Nahverkehrs überzeugt werden.

Mit dem Angebot ist der VBB nicht allein. Namensgeber für den PlusBus ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV). Dieser hat den PlusBus zeitgleich mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Dezember 2013 als Qualitätsprodukt zur Netzergänzung des Bahnverkehrs eingeführt. Im Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen den Verkehrsunternehmen in Brandenburg und dem MDV fahren Brandenburgs aufgewerteten Buslinien auch unter dem bereits eingeführten Markennamen. Insgesamt fahren neben dem MDV und dem VBB in sechs weiteren Verkehrsverbünden in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen PlusBusse.




Übersicht der Verkehrsverbünde mit PlusBus-Angebot, nach MDV.

## 1.2 Ziele

Das Konzept „PlusBus Brandenburg“ verfolgt vorrangig folgende Ziele:

- Einrichtung eines auch in der Fläche attraktiven Bussystems, das eng mit dem Bahnverkehr verknüpft ist und diesen ergänzt
- Die Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf das integrierte Nahverkehrsnetz zu richten und dadurch die gute Bus-Bahn-Verknüpfung sowie die Vertaktung stärker in den Vordergrund zu stellen
- Hervorhebung des qualitativ hochwertigen Nahverkehrs durch die gemeinsame Marke „PlusBus“
- Gezielte Vermarktung des Busverkehrs in Brandenburg und Ansprache neuer Kunden für den straßengebundenen Nahverkehr
- Motivation für Akteure stärken, wichtige Buslinien im Angebot so anzupassen, dass sie die Qualitätsstandards erfüllen und in die Kategorie PlusBus aufgenommen werden können
- Schaffung eines attraktiven Angebots für den ländlichen Raum als Baustein zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Brandenburg

## 1.3 Vorteile des Konzeptes

### Vorteile für den Fahrgast

Im Mittelpunkt des Konzeptes stehen die heutigen und zukünftigen Fahrgäste. Mit dem abgestimmten und regelmäßigen Taktangebot gewinnen alle Fahrgäste an Flexibilität. Wo es vorher nötig war, die Fahrpläne zu studieren, kann der PlusBus nun intuitiv genutzt werden. Von diesen Vorteilen profitiert insbesondere der tägliche Pendlerverkehr. In einer immer flexibleren Arbeitswelt benötigt der öffentliche Personennahverkehr neue Angebote für die Stammkunden. Das PlusBus-Konzept bietet gerade auch dieser Zielgruppe die Möglichkeit, auf das Auto zu verzichten. Denn wer PlusBus fährt, kommt mindestens stündlich zur Arbeit und muss auch abends nicht auf die Uhr schauen. Ausflügler, ob aus Berlin oder Brandenburg, können ohne Aufwand Ausflüge planen, weil klar ist: Bus und Bahn bringen sie ans Ziel und wieder unproblematisch zurück. Alle Menschen in der Region profitieren somit als potenzielle Fahrgäste von einem einfachen und kundenfreundlichen Bussystem vor Ort.

*„Für unsere Mitarbeiter und natürlich auch für die Menschen, die sich uns anvertrauen und deren Angehörige sind gute Anbindungen durch den öffentlichen Nahverkehr von herausragender Bedeutung.“*
*(Matthias Blume, Evangelisches Diakonissenhaus Berlin Teltow Lehnin)*

### Vorteile für die Verkehrsunternehmen

Besonders engagierte Verkehrsunternehmen, wollen ihren Teil dazu beitragen, den Kunden ein attraktives Angebot bereitzustellen. Studien zeigen, dass gerade ein gut vernetzter Taktverkehr die Kundenzufriedenheit steigert und damit zu höheren Fahrgastzahlen führt. Steigende Fahrgastzahlen bedeuten mehr Einnahmen für die Verkehrsunternehmen. Letztendlich erhält der Busverkehr mit dem PlusBus ein Produkt, das nah beim Kunden ist. Viele PlusBus-Unternehmen berichten auch davon, dass der Schichtplan mit dem Taktfahrplan für die Arbeitnehmer attraktiver wird und ein wichtiges und entscheidendes Argument im Wettbewerb um Fachkräfte ist.

*„Der PlusBus ist auch für unsere Mitarbeiter eine große Sache. Schichten sind einfacher zu planen und auch das attraktive Design und WLAN-Angebot führen zu einem großen Interesse der Mitarbeiter an den PlusBus-Schichten.“*
*(Hans-Jürgen Hennig, Geschäftsführer regiobus Potsdam Mittelmark GmbH)*

### Vorteile für die Region

Wenn es dem regionalen Verkehrsunternehmen gut geht, gewinnt auch die Region. Steigende Einnahmen der Busunternehmen führen zu sinkenden Zuschüssen durch die Landkreise. In einem vernetzten System, wie im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, profitieren dabei auch die Eisenbahnunternehmen und die Besteller des Schienenpersonennahverkehrs durch steigende Fahrgastzahlen und Einnahmen. Damit können Mehrverkehre und Angebotsspielräume geschaffen werden. Mit einem geringen zusätzlichen Aufwand sowie wenigen Mehrkilometern können Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des Bus- und Schienenverkehrs überdurchschnittliche Erträge für den öffentlichen Personennahverkehr in Berlin-Brandenburg erzielen.

Gleichzeitig bietet der PlusBus für die Bürgerinnen und Bürger der ländlichen Räume klare Vorteile, da eine bessere Infrastruktur inklusive attraktiver Taktverbindungen bereitgestellt wird. Somit wird die Erreichbarkeit der Region verbessert und die Anbindung ländlicher Räume sowohl an die Metropole Berlin als auch an regionale Zentren ausgeweitet.

In Folge des Bevölkerungsrückgangs in den ländlichen Regionen werden immer mehr öffentliche Dienstleistungen zentralisiert. Der PlusBus garantiert mit seiner Regelmäßigkeit und den guten Anschlussverbindungen allen Fahrgästen, dass diese Dienstleistungen erreichbar bleiben. Damit liefert der PlusBus auch ein gutes Argument bei der Wohnortwahl.

*„Der PlusBus hat sich für uns gelohnt. Er bringt steigende Fahrgastzahlen und ist gleichzeitig ein sehr wichtiger Baustein, der die Gesellschaft – Stadt und Land – zusammenbringt. Hiermit wird der im Grundgesetz vorgegebene Ansatz der „Gleichheit der Lebensverhältnisse" konkret mit Leben gefüllt. Daher ist es im Interesse von Bund, Ländern und Landkreisen, die Entwicklung weiterhin positiv voranzubringen."*
*(Ralf Reinhardt, Landrat Landkreis Ostprignitz-Ruppin)*

## Vorteile für die Gesellschaft

Der demografische Wandel und der Schutz der Umwelt sind zwei Herausforderungen, denen sich die Regionen stellen. Das PlusBus-Konzept greift diese aktuellen Herausforderungen auf. Nur mit dem PlusBus kann ein ganzheitlicher und kosteneffizienter Ansatz für die Verkehrswende verfolgt werden. Warum? Bürgerinnen und Bürger brauchen Mobilitätsangebote, wenn sie auf das eigene Auto oder den Zweitwagen verzichten wollen. Aktuell scheint in der Wahrnehmung der Großstädter das Angebot am Stadtrand oder Bahnhof aufzuhören. Der PlusBus zeigt: Für den Freizeitverkehr wird kein Auto benötigt. Für die ländliche Bevölkerung kann der Zweitwagen eine große Belastung sein, auch hier bietet der PlusBus mit seinem Angebot einen attraktiven Ersatz, um in die Stadt zu gelangen, zum Arbeiten, für die Freizeit oder zur Ausbildung. Durch den Ausbau des PlusBus-Netzes kann somit eine höhere Nutzung und Akzeptanz des Busverkehrs erreicht und eine ansprechende Alternative zum Pkw geschaffen werden. Dies hat positive Auswirkungen sowohl auf eine Verkehrsminderung als auch auf die Reduzierung der Emissionen. Auch den Auswirkungen des demografischen Wandels kann mit dem PlusBus-Konzept entgegengewirkt werden.

*„Im selben Tempo wie die Bevölkerung im Berliner Umland wächst, nehmen auch die Verkehrsströme zu. Gerade die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsort hat Auswirkungen auf die Entscheidung, ob man sich einen Pkw anschaffen muss oder nicht. Um den zunehmenden Autoverkehr und der damit einhergehenden Luftverschmutzung entgegenzuwirken, bedarf es nachhaltiger und integrierter Mobilitätsangebote, die auch im Komfort-Wettbewerb mit dem Auto mithalten können. Daher ist der PlusBus für uns ein wichtiger Baustein zur Stärkung des ÖPNV."*
*(Stefan Seewald, Klimaschutzmanager der Stadt Ludwigsfelde)*

## Vorteile für den Tourismus

Auch hinsichtlich der touristischen Erschließung des VBB-Gebietes bietet das PlusBus-Konzept Vorteile. Durch die vorhandenen PlusBus-Linien sowie den regelmäßigen Takt und die gute Bahn-Bus-Anbindung lassen sich Hotspots in Brandenburg für Touristen und Ausflügler einfach und schnell erreichen. PlusBusse fahren unter anderem in den Prignitzer Elbtalauen, im Spreewald und im Ruppiner Seenland.

Im Wettbewerb um Ansiedlungen von Unternehmen oder bei der Tourismusvermarktung braucht jede Region Werbebotschaften. Das PlusBus-Konzept ist einfach gegenüber Investoren und Gästen zu kommunizieren und bietet viele Vorteile. So erhöht sich mit dem PlusBus als Premiumprodukt die wahrgenommene Erreichbarkeit der Region für Unternehmen und Touristen. Andere Regionen vermarkten höherwertigen Nahverkehr bereits als Standortvorteil bei Investoren und Touristen.

*„Der PlusBus ist für uns in der Prignitzer Elbtalaue ein ganz wichtiger Vermarktungsfaktor auch in Bezug auf die Stärkung des ländlichen Raumes. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis, dem Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg können wir gemeinsam einen nachhaltigen Tourismus fördern, der von den Gästen eingefordert wird und auch ein wichtiger Ansatz zur Regionalentwicklung ist."*
*(Jeannette Küther, Tourismusverband Prignitz)*

Das PlusBus-Konzept ist also eine Chance für alle, die etwas erreichen wollen.

# 2 PlusBus-Konzept

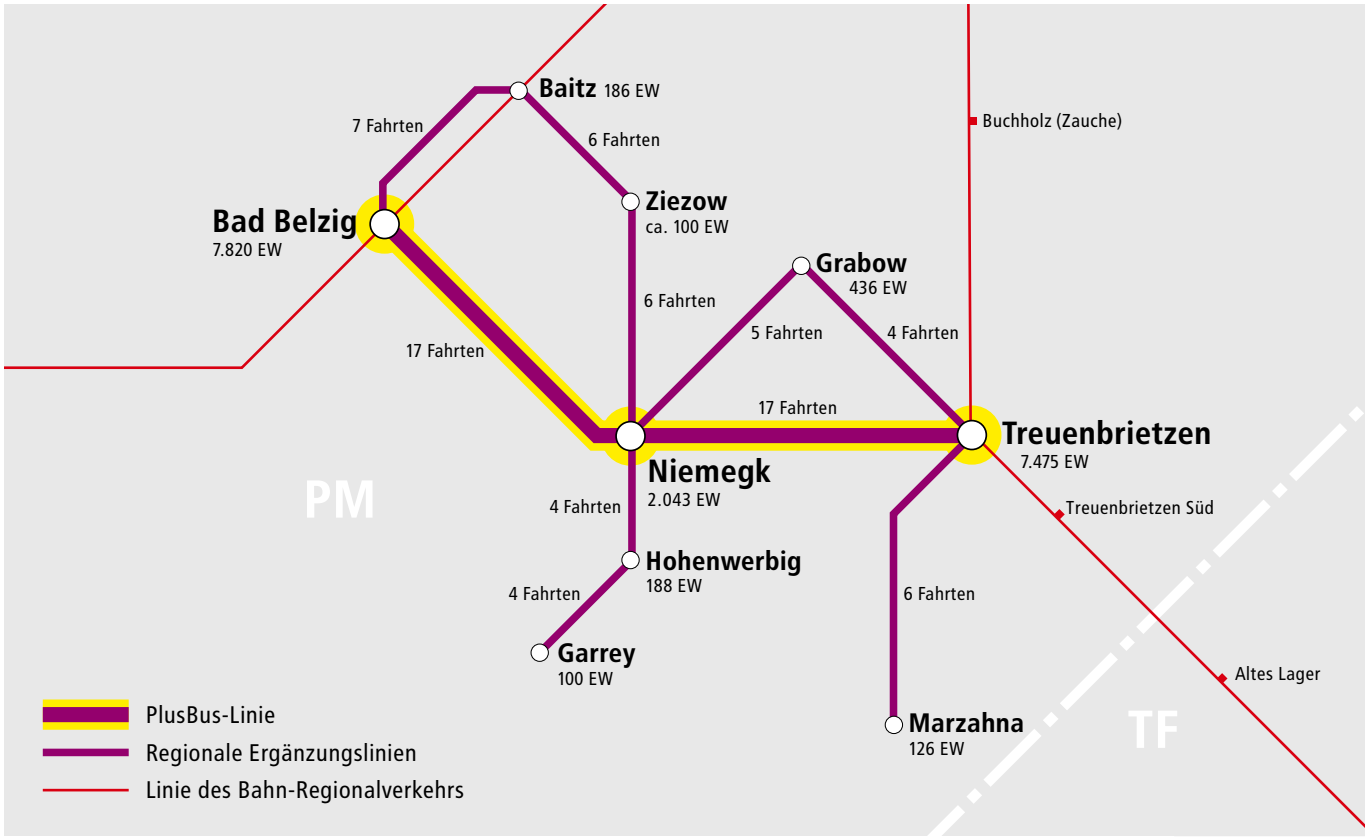
Fast jeder Ort ist mit dem Bus erreichbar. Doch was heißt das konkret? Die Standards für die Erreichbarkeit werden durch die Nahverkehrspläne der Landkreise vorgegeben. In der Regel richten sich die Mindeststandards nach der Anzahl der Einwohner, berücksichtigt wird oft auch die Funktion einer Stadt, z. B. als Ober- oder Mittelzentrum. Vorgegeben werden meistens die Anzahl der Fahrten, ohne Angaben zur Vertaktung und zu Mindestübergangszeiten beim Umstieg auf die Bahn.

Die wichtigste Bedeutung für den Busverkehr in Brandenburg hat der Schülerverkehr. In fast jeder noch so kleinen Siedlung in Brandenburg wohnt auch mindestens ein Schüler. Diese müssen oft mit dem Bus zu den unterschiedlichsten Schultypen fahren. Daraus ergibt sich eine komplexe Netzstruktur, die von der Linienführung auf die Schülerströme und von der Fahrplangestaltung auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet ist. In der Folge wird das Angebot zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und zwischen 12.00 und 16.00 Uhr erbracht. Die Linien bedienen nacheinander viele Orte und Ortsteile, um eine möglichst hohe Flächenerschließung zu erreichen. Insgesamt ergibt sich dadurch ein großer Verkehrsbedarf, in dessen Ergebnis in Brandenburg viele Busse über lange Distanzen fahren und zum Teil große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Für Fahrgäste heißt das hoher Verkehrsbedarf und vor allem Zeitverluste.

Doch ist dieses Angebot auch für andere Zielgruppen nutzbar? Für den Pendler, der auch abends wieder nach Hause muss, für den Schüler, der am Nachmittag einer Freizeitbeschäftigung nachgehen will? Für einen Einkauf nach der Schule oder der Besorgung in der Stadt? Was ist in den Ferien? Verstehen potenzielle Zielgruppen überhaupt den Schülerfahrplan, der sich aus der komplexen Netzstruktur ergibt? Für neue Fahrgastgruppen wird ein klar strukturiertes und damit leicht verständliches Angebot benötigt, das sich nicht an einer Zielgruppe orientiert, sondern offen und transparent konzipiert werden muss.

Das PlusBus-Konzept kann nicht für alle Buslinien, aber für ausgewählte Relationen auf den Hauptachsen und damit für die große Mehrheit der ländlichen Bevölkerung das Angebot verbessern sowie die Voraussetzung zur Gewinnung neuer Kunden schaffen.

Die folgende Abbildung spiegelt den Grundgedanken des PlusBus-Konzeptes wider: eine direkte, schnelle Linienführung sowie die Verbindung von regionalen Zentren. Außerdem zeigt sie den Vergleich zwischen PlusBus und dem übrigen Busverkehr, der vor allem hinsichtlich der Anzahl der Fahrten und Streckenführung auf den Schülerbedarf und die Daseinsvorsorge optimiert ist. Die weiteren Kriterien werden im folgenden Teilkapitel näher erläutert.




Liniennetzdarstellung (vereinfacht)

# 2.1 PlusBus-Kriterien

Um eine gleichbleibende Qualität der PlusBusse in ganz Brandenburg zu gewährleisten, müssen die betreffenden Linien, die unter der Marke PlusBus fahren, die unten aufgeführten Kriterien erfüllen. Diese Kriterien sind sowohl für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen untereinander, aber auch gegenüber dem Kunden ein Qualitätsversprechen und die Voraussetzung für eine übergreifende, verbundweite Vermarktung sowie die finanzielle Förderung durch das Land Brandenburg.

### Zentrale Qualitätskriterien, die gegenüber dem Kunden kommuniziert werden:

- **Regelmäßiger Taktverkehr:** An Werktagen außer Samstagen sind mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt mit ersten Abfahrten an den jeweiligen Endpunkten zwischen 5.30 und 6.30 Uhr und letzten Abfahrten zwischen 19.30 und 20.30 Uhr über die gesamte Linienlänge anzubieten.
- **Wochenendverkehr:** An Wochenenden sind über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare anzubieten, wobei am Samstag mindestens sechs Fahrtenpaare und am Sonn- und Feiertag mindestens fünf Fahrtenpaare anzubieten sind.
- **Zeitnaher Bahn-Bus-Übergang:** Die Bahn-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem Zugangspunkt des Bahnverkehrs mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten in Verbindung mit den Hauptrelationen gesichert sein.

### Weiterhin gelten folgende Kriterien:

- **Direkte Linienführung:** Es muss grundsätzlich eine direkte Linienführung ohne Stichfahrten, ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken gewährleistet werden.
- **Ergänzung zum Bahn-Regionalverkehr:** Das PlusBus-Netz soll den Eisenbahnverkehr ergänzen auf Relationen wo keine Züge fahren. Linienführungen, die parallel zu vertakteten Bahnlinien verlaufen dürfen deswegen nicht als PlusBus vermarktet werden, es sei denn sie binden in ihrem Linienverlauf Zentren oder touristische Aufkommensschwerpunkte an, die von der Bahn nicht erschlossen werden.
- **Anbindung von Zentren:** Alle Linien müssen mindestens ein Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung anbinden. Linien, die nur innerhalb des Berliner Tarifbereichs C fahren, müssen mindestens zwei Zentren der Landesplanung miteinander verbinden, die nicht mit direkten Bahn-Linien verbunden sind.
- **Barrierefreiheit:** Es müssen barrierefreie Fahrzeuge gemäß der VDV-Mitteilung „kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV" und den Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität der Richtlinie 2001/85/EG eingesetzt werden.

Nicht berücksichtigungsfähig für eine PlusBus-Mittelzuweisung sind Linien, die:

- überwiegend oder ausschließlich innerhalb einer Gemeinde unterwegs sind,
- überwiegend oder ausschließlich auf dem Gebiet von kreisfreien Städten oder Orten mit Stadtlinien fahren,
- die Landesgrenze nach Berlin überqueren.

Grundlage des Konzeptes ist der in weiten Teilen Brandenburgs geltende Stundentakt im Schienenpersonennahverkehr.

Bei Taktlücken der Bahn, z. B. Zweistundentakt, kann kein Bus-Bahn-Übergang innerhalb von 15 Minuten gewährleistet werden. Bei Taktabweichungen der Bahn, z. B. Taktverschiebung im Minutenbereich, muss darauf geachtet werden, bei der Mehrzahl der Fahrten bzw. Verknüpfungen einen Übergang zur Bahn innerhalb von 15 Minuten zu gewährleisten. Bei größeren Abweichungen kann kein Anschluss zur Bahn hergestellt werden. In beiden Fällen fährt der PlusBus jedoch weiterhin im Stundentakt. Außerdem haben Taktlücken und Taktabweichungen der Bahn keinen Einfluss auf die Förderung des PlusBusses. Die Qualitätskriterien für den PlusBus müssen sowohl an Schul- als auch an Ferientagen erfüllt werden.

Der PlusBus lebt und soll weiterentwickelt werden. Es ist vorgesehen, mittelfristig die Standards zu erweitern. Es sollte beispielsweise in Zukunft grundsätzlich eine Anschlusssicherung angestrebt werden.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bahn **RE2** aus Richtung Berlin | an: | 6.30 | 7.30 | 8.33 | 9.33 | 10.33 | 11.33 | 13.33 | 13.33 | 14.33 | 15.33 | 16.33 | 17.33 | 18.33 | 19.33 | 20.33 |
| BUS **472** Richtung Luckau | ab: | 6.40 | 7.40 | 8.40 | 9.40 | 10.40 | 11.40 | 12.40 | 13.40 | 14.40 | 15.40 | 16.40 | 17.40 | 18.40 | 19.40 | 20.40 |

Beispiel: Anschlusstabelle für eine nach den PlusBus-Kriterien verknüpfte Linie am Bahnhof Lübben

# 3 Kommunikation

Wer Gutes tut, sollte auch darüber sprechen. In diesem Sinne sollten die im Folgenden dargestellen Kommunikationsmaßnahmen umgesetzt werden, um für das PlusBus-Konzept zu werben.

Das Kommunikationskonzept greift sowohl den verbundweiten Ansatz als auch den lokalen Bezug der einzelnen PlusBus-Linien auf:

- Brandenburgweit steht das „Plus" für einen regelmäßigen Takt, optimale Übergangszeiten zwischen Bus und Bahn sowie Wochenendverkehr auf allen Linien.
- Ein regionaler Bezug ist durch die Anpassung des Bildmotivs an lokale Motive bzw. die Farben des Verkehrsunternehmens sowie durch eine angepasste Namensgebung (z. B. „PlusBus Hoher Fläming") möglich.

Die hier dargestellten Beispiele spiegeln den momentanen Entwicklungsstand wider. Eine gemeinsame Weiterentwicklung mit den Partnern findet durch die Erweiterung des PlusBus-Angebotes permanent statt.

## Die Marke

Namensgeber für den PlusBus ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV). Dieser hat den PlusBus mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Dezember 2013 eingeführt. Im Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen dem VBB, den Verkehrsunternehmen in Brandenburg und dem MDV, können auch Brandenburgs stärkste Buslinien unter dem bereits eingeführten Markennamen fahren. Einheitlich wird das PlusBus-Signet für die Fahrgastinformation in beiden Verbünden genutzt und ist bindend. Dieses wird auch in den anderen Verbünden für die Kennzeichnung der PlusBus-Linien verwendet.

## Der Name

Die einzelnen Regionalnetze fahren jeweils unter eigenem Namen. Dadurch kann ein regionaler Bezug hergestellt und das Produkt PlusBus besser vermarktet werden. Mit Stand September 2019 gibt es folgende PlusBusse:

- PlusBus Emsterland
- PlusBus Beelitz-Zauche
- PlusBus Spreewald
- PlusBus Prignitzer Elbtalaue
- PlusBus Hoher Fläming
- PlusBus Barnim
- PlusBus Teltow-Fläming
- PlusBus Ruppiner Seenland
- PlusBus Niederlausitz
- PlusBus Lausitz
- PlusBus Uckermark

Beispiel einer regionalen Anpassung des Namens

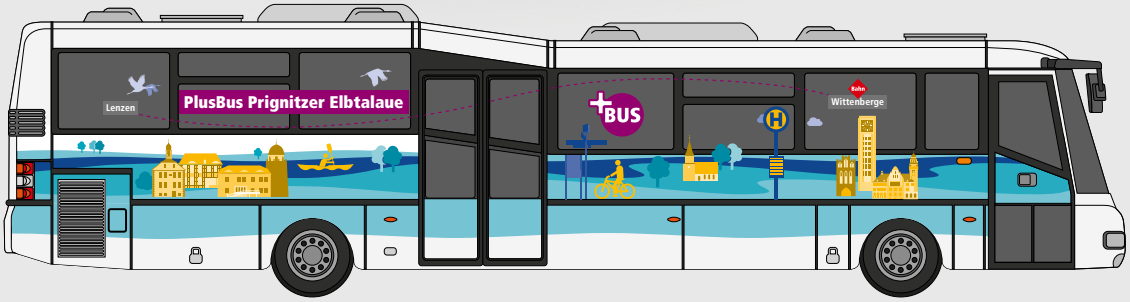
## Das Motiv

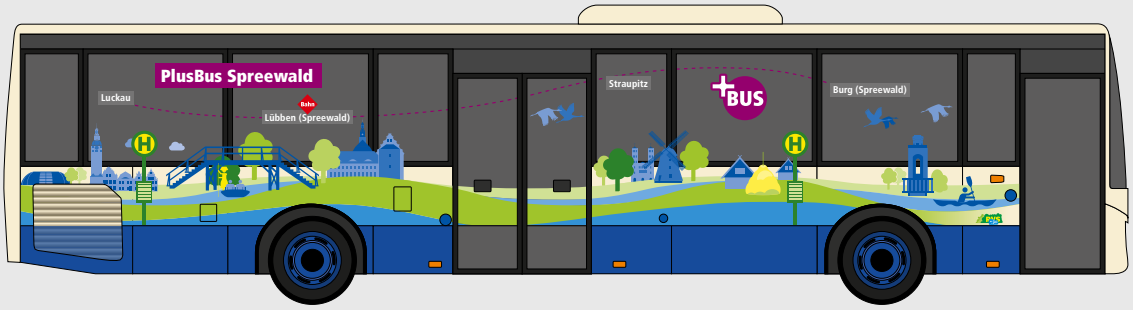
Der VBB stellt den Verkehrsunternehmen in Brandenburg ein einheitliches Bildmotiv zur Verfügung. Dieses kann regional angepasst werden. Mit dem Slogan „Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können." wird das Bildmotiv unter anderem zur Gestaltung der Busse, von Werbeplakaten und Broschüren adaptiert. Auf dieser Grundlage kann für jede PlusBus-Region eine individuelle Erscheinungsweise mit regionalem Bezug entwickelt werden, die gleichzeitig aber eine Wiedererkennung im gesamten Verbundgebiet garantiert. Übergeordnet hat der VBB eine Informationsseite zum PlusBus unter VBB.de/PlusBus eingerichtet.

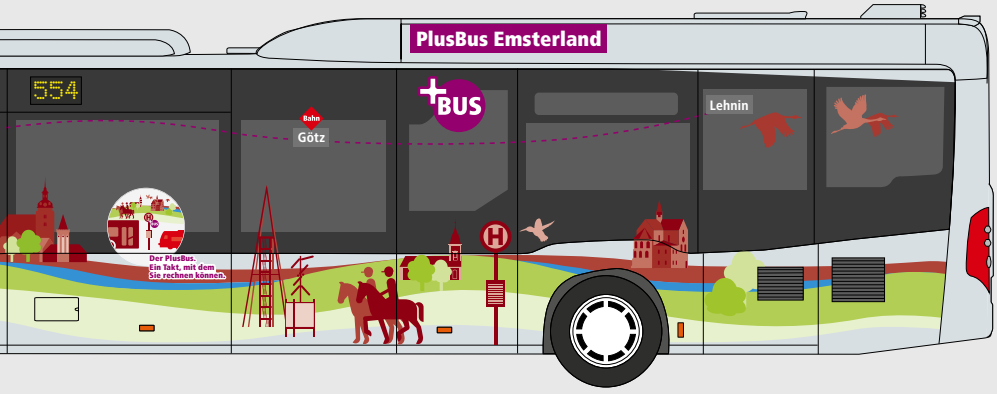
**Der PlusBus.
Ein Takt, mit dem
Sie rechnen können.**

Beispiele verschiedener Busbeklebungen

BBG
317
BAR BG 119
Der PlusBus in Barnim


PlusBus Prignitzer Elbtalaue
Lenzen
Wittenberge


PlusBus Spreewald
Luckau
Lübben (Spreewald)
Straupitz
Burg (Spreewald)


PlusBus Emsterland
554
Götz
Lehnin
Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können.

554
Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können.

## Darstellung in Kartografieprodukten

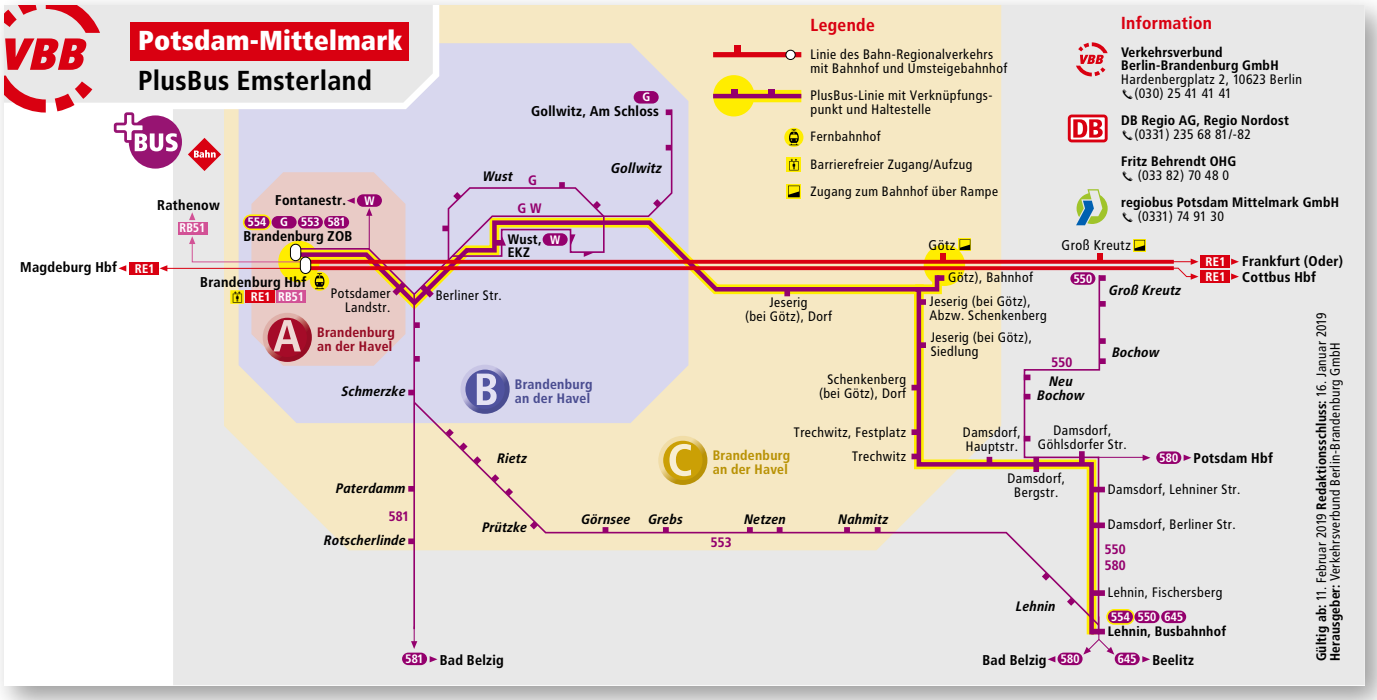
Die PlusBus-Linien werden in ausgewählten Kartografieprodukten dargestellt und gelb hinterlegt.

Kartenbeispiel: VBB-Landkreiskarte Potsdam-Mittelmark (Maßstab 1:150.000). Der PlusBus zwischen Bad Belzig und Brandenburg an der Havel/Potsdam ist in Gelb hervorgehoben.

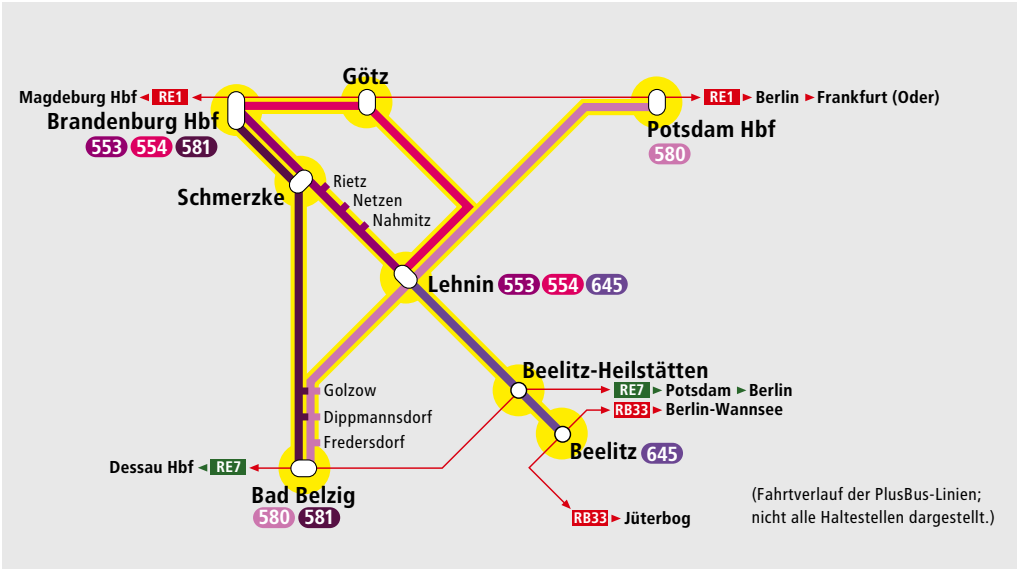
## Liniennetzdarstellung

Der PlusBus wird in ausgewählten Produkten im Liniennetz des Landes Brandenburg hervorgehoben. Damit wird die Erweiterung des Schienenverkehrs in die Region durch das PlusBus-System dargestellt. Außerdem können in Teildarstellungen des Regionalnetzes Brandenburg und Berlin die Bahn-Verbindungen um die PlusBus-Linien ergänzt und zielgruppenspezifische Darstellungen für Flyer usw. entwickelt werden. Ein Beispiel ist die Darstellung der PlusBus-Linie Emsterland, die im Flyer der entsprechenden Linien als Visualisierung dient. Der VBB stellt den Verkehrsunternehmen diese Liniennetzdarstellungen zur Verfügung.

Im Liniennetz des VBB-Gesamtnetzes werden die PlusBus-Linien in Anlehnung an das PlusBus-Signet violett dargestellt und mit der entsprechenden Liniennummer versehen. An den Start- bzw. Zielhaltestellen werden die Liniennummern ebenfalls angegeben. Dies lässt sich auf dem Liniennetz in der Mitte des Handbuches nachvollziehen.




PlusBus-Liniennetz Emsterland




Vereinfachte Darstellung der PlusBus-Linien Potsdam-Mittelmark

## Darstellung in Fahrplantabellen

Für Fahrplantabellen, vor allem in Fahrplanbüchern und Flyern, ist eine Kennzeichnung der PlusBus-Linie mit dem Zusatz „PlusBus“ und dem Namen des jeweiligen Verkehrsunternehmens vorgesehen, wie es auf dem unten stehenden Beispiel abgebildet ist.

Beispiel einer Kopfzeile der Fahrplantabelle

BUS **944** **Wittenberge ▸ Lanz ▸ Lenzen**

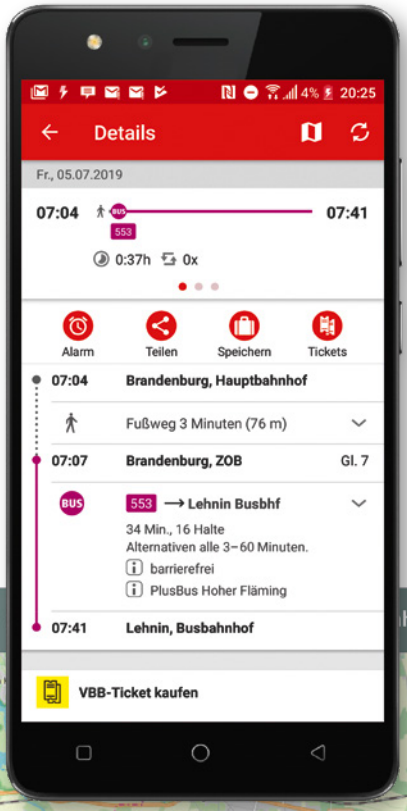
**prignitzbus**

PlusBus Prignitzer Elbtalaue
gültig ab 15.04.2019

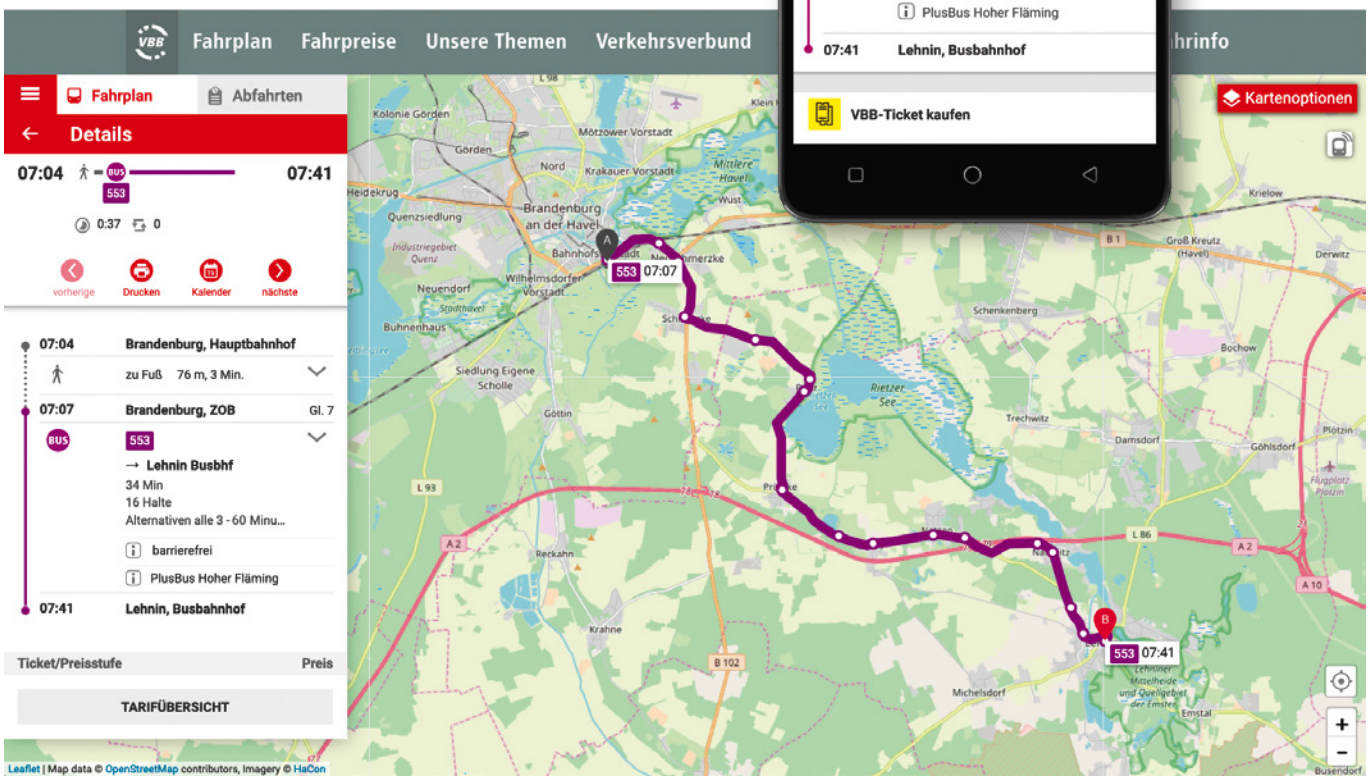
BUS **944**

## Darstellung in der VBB-Fahrinfo

Die Fahrinfo-Dienste (mobil, stationär, App, Routing) stellen bei einer Verbindungsanfrage/Ansicht Abfahrtstafel einen PlusBus-Attributstext dar. Dadurch wird der Fahrgast auf die besondere Qualität vor allem bei der Anzeige von mehreren Verbindungs- oder Abfahrtsalternativen hingewiesen. Abhängig von den Nutzergewohnheiten der VBB-Fahrinfo-Dienste muss sich der Fahrgast dann nur noch den Linienweg (Umsteigepunkte) und die Abfahrtsminute merken. Einige VBB-Fahrinfo-Dienste können auch erklärende und weiterführende Texte verarbeiten. Die Umsetzung ist von den technischen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen abhängig.




Mobile Anwendung der VBB-Fahrinfo



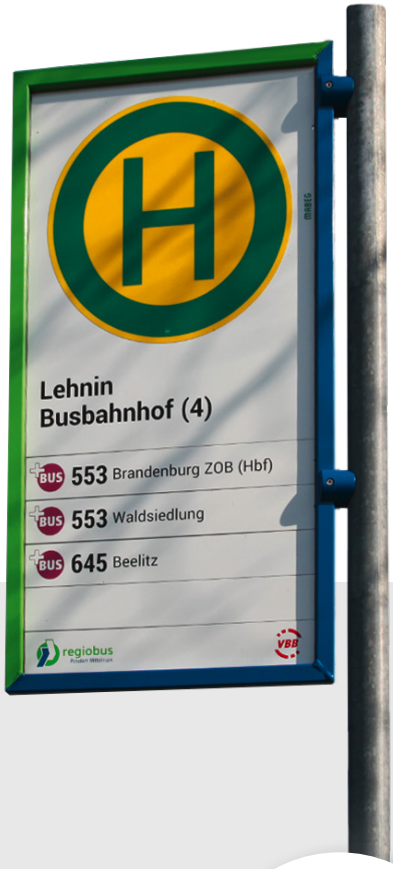

Stationäre Anwendung der VBB-Fahrinfo

## Kennzeichnung der Haltestellen

Haltestellen für PlusBusse werden mit dem PlusBus-Signet an der Haltestellenfahne gekennzeichnet. Der VBB stellt die erforderlichen Signets (als Aufkleber oder Datei) kostenfrei zur Verfügung.

## Information der Fahrgäste und Bewerbung

Der VBB unterstützt die Partnerunternehmen dabei, Flyer und andere Kommunikationsmedien (Plakate, Deckenhänger, Merchandising etc.) der regionalen PlusBus-Netze zu erstellen. Welche Medien erstellt werden, wird individuell abgestimmt.




PlusBus-Haltestelle

Medien am Beispiel PlusBus Barnim und Emsterland

# Brandenburg und Berlin

## Liniennetz Regionalverkehr

## *Route map regional railways*

### Legende

- Linie des Bahn-Regionalverkehrs mit Bahnhof und Umsteigebahnhof
  *Line of regional railways, changing train optional*
- * Linie bzw. Bahnhof wird nur saisonal oder am Wochenende bedient
  *Line/station served seasonal or at weekends only*
- S-Bahn-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)
  *Suburban train line*
- U-Bahn-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)
  *Underground line*
- PlusBus-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)
  *PlusBus line*
- Saison bzw. Wochenendverkehr
  VBB Tarif gilt nicht auf diesen Linien
  *Line served seasonal or at weekends only. Special fares.*
- Fernbahnhof
  *Long-distance railway station*
- Barrierefreier Zugang/Aufzug
  *Entrance barrier-free/Lift*
- Barrierefreier Zugang/Aufzug nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln
  *Entrance barrier-free/Lift to the stated means of transportation only*
- Zugang zum Bahnhof über Rampe
  *Entrance via ramp to the station*
- Zugang über Rampe nur zu Zügen in Pfeilrichtung
  *Entrance via ramp to the train in direction of arrow only*
- Zugang über Rampe nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln
  *Entrance via ramp to the stated means of transportation only*
- Tarifgebiet VBB
  *Area of VBB-network*
- Tarifbereich Berlin
  *Fare zone Berlin*
- Tarifgrenze Teilbereich Berlin C
  *Borderline fare zone Berlin C*
- Tarifbereich Kreisfreie Städte Brandenburg/Havel, Cottbus, Frankfurt (Oder), Potsdam
  *Fare zones Brandenburg/Havel, Cottbus, Frankfurt (Oder), Potsdam*

### Information


**Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH**
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
(030) 25 41 41 41

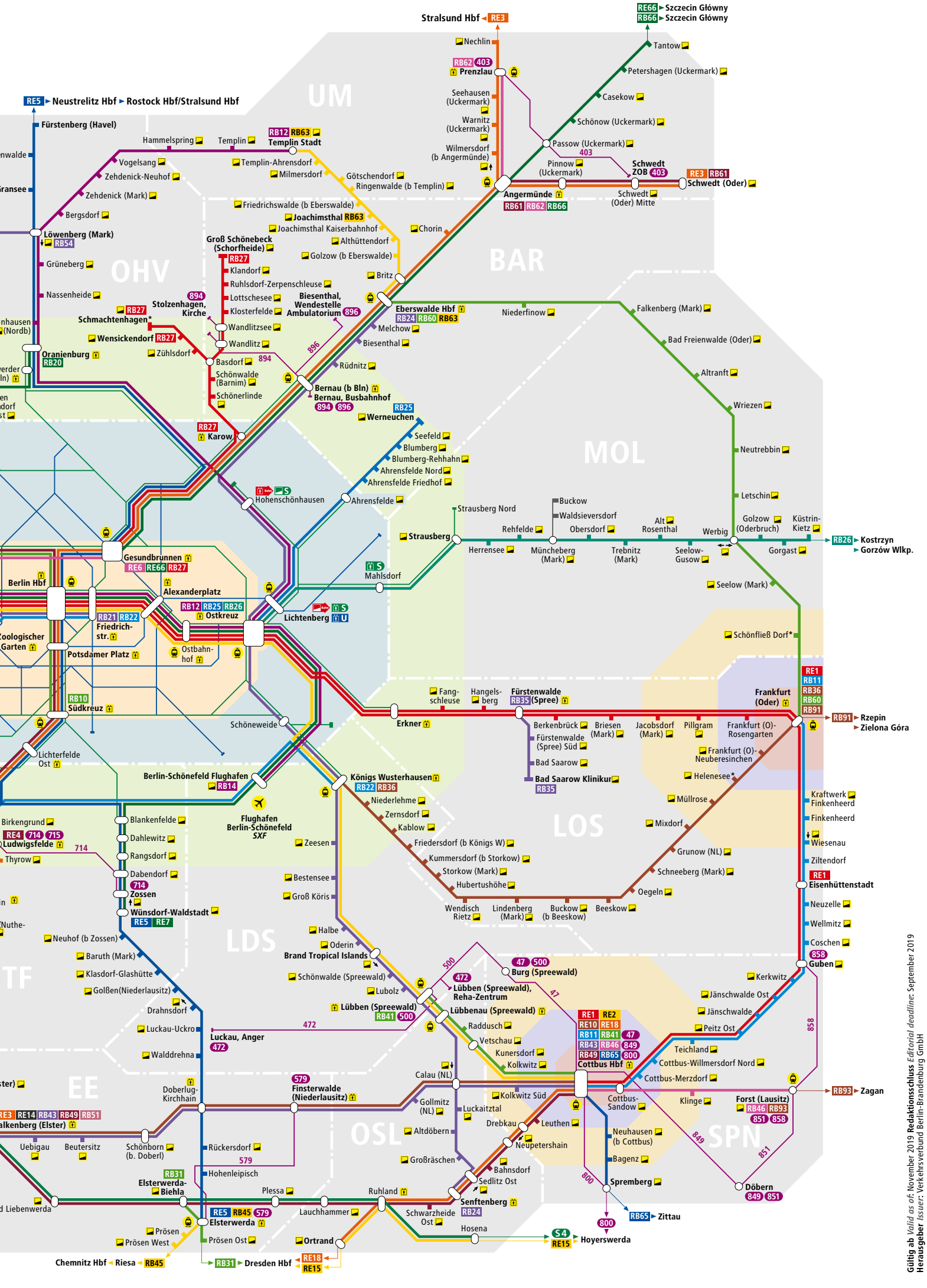
**DB Regio AG, Regio Nordost**
(0331) 235 68 81/-82

**HANSeatische Eisenbahn GmbH**
(033981) 502 30

**Mitteldeutsche Regiobahn**
(0341) 231 898 288

**NEB Betriebsgesellschaft mbH**
(030) 39 60 11 344

**Ostdeutsche Eisenbahn GmbH**
(030) 5 14 88 88 88




**Gültig ab** *Valid as of:* November 2019 **Redaktionsschluss** *Editorial deadline:* September 2019
**Herausgeber** *Issuer:* Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

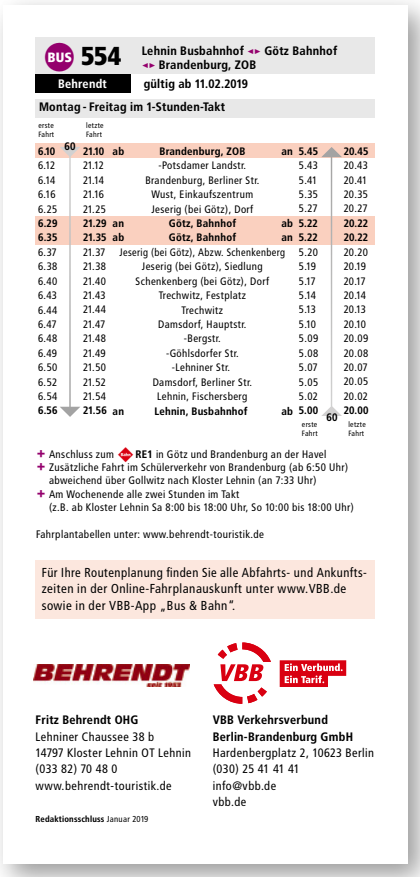
# Informationsflyer

Zum neuen Verkehrsangebot hat sich die Erstellung von Informationsflyern bewährt. Hier soll vor allem das einfache Prinzip des PlusBusses vermittelt werden. Daher steht im Mittelpunkt der Informationsvermittlung die kurze Darstellung des Taktfahrplanes sowie der Hinweis auf die Anschlüsse zum Bahnverkehr. Die Darstellung von ausführlicheren Fahrplänen hat sich nicht bewährt, da diese oftmals kurzlebig sind und es somit zu häufigen Änderungen kommen kann. Auch ist Vorsicht bei der Angabe des Gültigkeitszeitraums geboten. Weitere Inhalte sind die Anschlüsse zu anderen Bussen und ein kurzer und prägnanter Informationstext zum PlusBus in der jeweiligen Region.

Vor dem Hintergrund der Ansprache neuer Zielgruppen besteht außerdem die Möglichkeit, gemeinsam mit den touristischen Akteuren vor Ort, in den Flyern auf Highlights in der Region hinzuweisen und für diese zu werben. Beim PlusBus Prignitzer Elbtalaue wird für die Möglichkeiten der Kombination von Bus und Bahn und Fahrrad geworben, indem ein konkreter Routenvorschlag beschrieben wird. Somit können zum einen Touristen gezielt auf das PlusBus-Angebot aufmerksam gemacht werden, zum anderen kann die Bedeutung des PlusBusses Prignitzer Elbtalaue für die touristische Erschließung der Region hervorgehoben werden.

Flyer PlusBus Emsterland, Titelseite

Flyer PlusBus Emsterland, Innenseite




Flyer PlusBus Emsterland, Rückseite

Flyer PlusBus Prignitzer Elbtalaue, Titelseite

Flyer PlusBus Prignitzer Elbtalaue, Ausflugstipp

Die Gestaltungsweise der Flyer wird anhand der Beispiele der PlusBusse Emsterland und Prignitzer Elbtalaue veranschaulicht. Dort wird ebenfalls die Adaption der Motive an regionale Gegebenheiten deutlich. In den Darstellungen auf dem Titelbild finden sich sowohl die Farben des entsprechenden Verkehrsunternehmens als auch regionale Besonderheiten wieder. Dies können beispielsweise spezifische Landschaftsformen oder charakteristische Gebäude sein.

Durch die Verteilung der Flyer über die Verkehrsunternehmen an Haushalte oder Tourismusinformationen können Neukunden angesprochen werden, die bislang das PlusBus-Angebot nicht nutzten. Außerdem kann die öffentliche Wahrnehmung der PlusBus-Linien somit gestärkt werden.

## Eröffnungsveranstaltungen

In vielen Regionen haben sich Eröffnungsveranstaltungen zur Einführung neuer PlusBus-Linien etabliert. Auch hier bietet der VBB Unterstützung an, indem er gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen die Veranstaltung und Presseinformation plant. Dies bedarf einer gewissen Vorlaufzeit für das Einladungs- und Eventmagement. Bei der Pressearbeit unterstützt der VBB mit all seinen Medien und Know-How.

Ziel der Veranstaltung ist es, das Konzept zu präsentieren, regional dafür zu werben und den Austausch zwischen Verkehrsbranche, Politik und regionalen Akteuren zu ermöglichen. Besonders vor dem Hintergrund der spezifischen Herausforderungen im ländlichen Raum und dem Bedarf nach gemeinsamen Lösungsansätzen der verschiedenen Handlungsebenen (Land, Landkreis, Kommunen) hat sich dieses Format etabliert.

Außerdem können durch Eröffnungsveranstaltungen Anlieger an der Strecke (z. B. Schulen, öffentliche und touristische Einrichtungen) und weitere Multiplikatoren für das Produkt sensibilisiert und infomiert werden. Hier treffen sich alle an der Planung beteiligten Akteure.

# 4 Linienübersicht

## Auftakt mit drei Linien

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurden drei Pilotlinien in Potsdam-Mittelmark als PlusBus-Linien eröffnet:

Linie 580 Bad Belzig – Golzow – Lehnin – Werder – Potsdam
Linie 581 Bad Belzig – Golzow – Brandenburg an der Havel
Linie 553 Lehnin – Brandenburg an der Havel

Damit wurde die Marke PlusBus in Brandenburg eingeführt und und der Auftakt gegeben für die verbundweite Vermarktung.

## Entwicklungen bis 2019

Bis zum Jahre 2019 wurde das PlusBus-Netz in Brandenburg stetig ausgebaut, sodass heute (Stand: September 2019) 21 PlusBus-Linien im Verbundgebiet fahren. Über die Jahre wurden wichtige Erfolge gefeiert und konnten Meilensteine gelegt werden.

Bestehende Linien, welche die PlusBus-Kriterien noch nicht erfüllten, wurden aufgewertet und angepasst. Hinzu kamen gänzlich neu eingerichtete Verbindungen. So konnte sich das PlusBus-Konzept mittlerweile in vielen Regionen des Landes Brandenburgs etablieren. Dies spiegelt sich auch auf folgendem Zeitstrahl wider, auf dem die Eröffnungen chronologisch dargestellt sind. In den nächsten Monaten und Jahren sollen weitere Linien folgen, damit das PlusBus-Netz stetig wächst.

**Die 21 Linien befinden sich in folgenden Regionalnetzen:**

- **Emsterland**
  - Linie 554 Brandenburg an der Havel – Kloster Lehnin
- **Barnim**
  - Linie 894 Bernau – Wandlitz
  - Linie 896 Bernau – Biesenthal
- **Hoher Fläming**
  - Linie 553 Brandenburg an der Havel – Kloster Lehnin
  - Linie 580 Bad Belzig – Potsdam
  - Linie 581 Bad Belzig – Brandenburg an der Havel
  - Linie 582 Bad Belzig – Treuenbrietzen
- **Ruppiner Seenland**
  - Linie 711 Neuruppin – Kyritz
  - Linie 756 Neuruppin – Fehrbellin
  - Linie 764 Neuruppin – Rheinsberg
- **Beelitz-Zauche**
  - Linie 641 Beelitz – Werder (Havel)
  - Linie 643 Beelitz – Potsdam
  - Linie 645 Beelitz – Kloster Lehnin
- **Teltow-Fläming**
  - Linie 714 Ludwigsfelde – Zossen
  - Linie 715 Ludwigsfelde – Potsdam
- **Spreewald**
  - Linie 472 Lübben – Luckau
  - Linie 500 Lübben – Burg
- **Prignitzer Elbtalaue**
  - Linie 944 Wittenberge – Lenzen
- **Lausitz**
  - Linie 800 Cottbus – Hoyerswerda
- **Niederlausitz**
  - Linie 579 Elsterwerda – Finsterwalde
- **Uckermark**
  - Linie 403 Prenzlau – Schwedt/Oder

Chronologische Übersicht der Linieneröffnungen

**In Planung befindliche Linien:**

- **Lausitz**
  - Linie 47 Cottbus – Burg (ab Herbst 2019)
  - Linie 849 Cottbus – Döbern (ab Herbst 2019)
  - Linie 851 Forst – Döbern (ab Herbst 2019)
  - Linie 858 Forst – Guben (ab Herbst 2019)
- **Landkreis Märkisch-Oderland**
  - Linie 950 Strausberg – Erkner (ab Winter 2019)
  - Linie 889 Strausberg – Bad Freienwalde (ab Winter 2019)

# 5 Verwaltungsvorschrift PlusBus

Die Einführung einer PlusBus-Linie ist grundsätzlich einfach und unkompliziert. Der VBB unterstützt interessierte Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei allen Fragen der Verkehrsplanung und Umsetzung sowie bei der Kommunikation. Zusätzlich unterstützt das Land Brandenburg die Aufgabenträger finanziell. Das Beantragungsverfahren und die Finanzierung soll im Folgenden kurz dargestellt werden.

## 5.1 Beantragung und Förderung

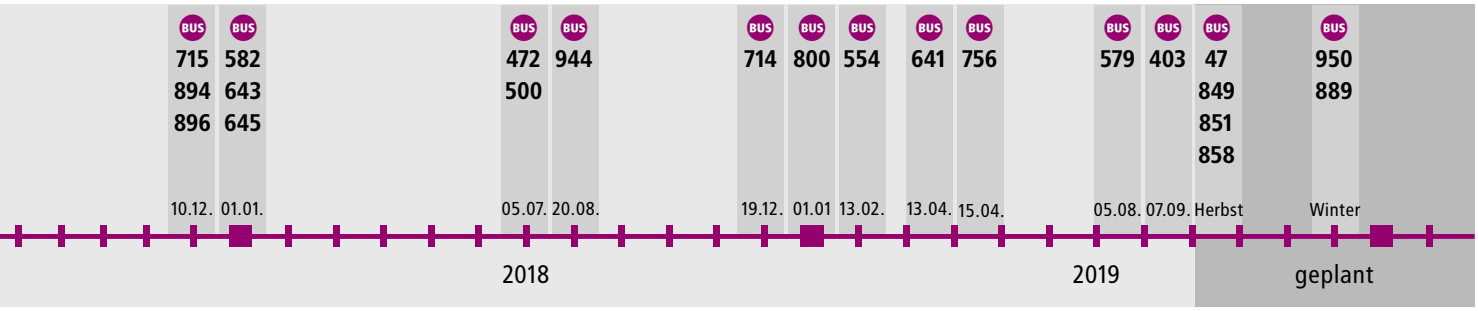
In einem ersten Schritt sind durch den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen Fahrpläne zu entwerfen und gemeinsam mit dem VBB auf Förderfähigkeit zu prüfen. In dieser Vorbereitungsphase sind vorab die Anforderungen an die Linie zu evaluieren und verkehrsplanerische Konzepte abzuwägen. Der VBB kann hier unter anderem mit Hilfe von Fahrgastbefragungen und Planungsleistungen unterstützen. Wenn der PlusBus-Fahrplan fertig ist, erhält das durchführende Verkehrsunternehmen den Lizenzvertrag für die Marke PlusBus. Anschließend beginnt das übliche Antragsverfahren beim Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Der VBB bestätigt in diesem Zusammenhang dem LBV die Förderfähigkeit der vorliegenden Fahrpläne.

Ab dem Zeitpunkt der PlusBus-Einführung erhält der Aufgabenträger eine zusätzliche Zuweisung des Landes Brandenburg.

Eine Übersicht des allgemeinen Ablaufs zur Einführung einer PlusBus-Linie ist im Folgenden skizziert.

**Vor Betriebsaufnahme**

- Angebotskonzeption durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (ggf. Betreuung durch VBB)
- Prüfung VBB auf Erfüllung der PlusBus-Kriterien
- Antragstellung auf Liniengenehmigung durch Verkehrsunternehmen beim LBV
- Bestätigung der Kriterienerfüllung gegenüber LBV durch VBB im Anhörungsverfahren
- Parallel zum Genehmigungsverfahren: Abschluss Markenvereinbarung Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen/VBB
- Betriebsaufnahme
- Marketingmaßnahmen durch Verkehrsunternehmen und VBB
- Eröffnungsveranstaltung



## Finanzierung

Zum 24. August 2018 ist die Verwaltungsvorschrift PlusBus in Kraft getreten. Damit unterstützt das Land Brandenburg PlusBus-Verkehre rückwirkend ab dem Jahr 2016 zusätzlich zur bestehenden ÖPNV-Finanzierung.

Finanziell werden die Aufgabenträger mit 0,40 Euro je tatsächlich geleistetem Nutzwagenkilometer mit PlusBussen unterstützt. Es werden nur die wirklich PlusBus-relevanten Fahrten auf Grundlage der oben dargelegten Qualitätskriterien gefördert. Das bedeutet: Je Linie sind für Fahrten an Werktagen außer Samstagen maximal 15 Fahrtenpaare, an Wochenenden maximal zwölf Fahrtenpaare und an Feiertagen maximal sechs Fahrtenpaare berücksichtigungsfähig (siehe auch Kapitel 2.1).

### Finanzierung in Brandenburg

**Finanzierung Status quo**

**ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg (90 Mio. €)**
Landesförderung für Bus und Straßenbahn inkl. Schülerbeförderung an die Aufgabenträger

+

**Verwaltungsvorschrift PlusBus**

**Verwaltungsvorschrift PlusBus**
Förderung der PlusBus-Kilometer zusätzlich zur Grundfinanzierung (15 Fahrten an Werktagen, 12 Fahrten an Wochenenden und 6 Fahrten an Feiertagen)
**Fahrten x Strecke x 0,40 €**

**Wie berechnet sich die Zuweisung konkret?**
Aus der Verwaltungsvorschrift ergeben sich in einem durchschnittlichen Jahr 8.880 Fahrten pro Linie. Die Anzahl der Fahrten ergibt sich aus den 15 Fahrten wochentags und den insgesamt 12 Fahrten am Samstag und Sonntag.*

Die meisten PlusBus-Linien haben eine Linienlänge von 15 bis 40 Kilometern..

Auf dieser Grundlage sind im Folgenden die möglichen Fördersummen, die zusätzlich zur Grundfinanzierung für das PlusBus-Angebot ausgezahlt werden, beispielhaft dargestellt:

**Beispielrechnung**

| Linienlänge in km | Fördersumme VV PlusBus (p. a.) |
|---|---|
| 15 | 53.280 € |
| 25 | 88.800 € |
| 40 | 142.080 € |
| 50 | 177.600 € |

*Fußnote: 52 Wochen = 250 Wochentage (7500 Fahrten p. a.), 50 Samstage (600 Fahrten p. a.), 65 Sonntage (780 Fahrten p. a.)

Die Finanzierung ist als ein Zuschuss für das Auffüllen von Taktfahrten und die Aufwertung des Wochenendangebotes zu verstehen. Weiterhin sollen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, Kommunikationsmaßnahmen durchzuführen.

Der allgemeine Ablauf der Finanzierung ist im Folgenden dargestellt:

**Jährlich**

- Bis 31.05.: VBB übergibt LBV Liste der Markenvereinbarungen
- Bis 31.05.: Antragstellung auf finanziellen Ausgleich durch Aufgabenträger beim LBV möglich
- Bis 15.10.: Übergabe Fahrplanentwürfe für folgendes Fahrplanjahr (Aufgabenträger/Verkehrsunternehmen an VBB)
- Bis 30.10.: Aufgabenträger erhalten vom LBV einen Zuweisungsbescheid über die auf sie entfallenden Beträge für PlusBus-Verkehre
- Bis 15.11.: Prüfung der Fahrpläne durch VBB auf Erfüllung Kriterien; Bestätigung gegenüber Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und LBV
- Die Auszahlung erfolgt im Folgejahr in 4 Raten zum 15.02., 15.05., 15.08. und 15.11.

# 5.2 Aufgaben des VBB

## Einmalige Aufgaben

Durch verkehrliche Erhebungen werden die Potenziale der entsprechenden Linie überprüft. Darüber hinaus wird das Angebot in Absprache mit dem Verkehrsunternehmen sowie dem Aufgabenträger gemäß der PlusBus-Kriterien abgestimmt und wenn nötig Änderungen und Anpassungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass die Kriterien auch im laufenden Betrieb eingehalten werden. Außerdem wird durch den VBB der Lizenzvertrag abgeschlossen und jede Linie dokumentiert.

Des Weiteren unterstützt der VBB die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger dabei, die neu eingeführte PlusBus-Linie zu vermarkten. Dies erfolgt unter anderem durch die Erstellung eines Liniennetzes, einer angepassten Fahrzeug- und Haltestellengestaltung sowie weiteren Medien wie beispielsweise Flyern. Auch ist der VBB damit beauftragt, ein Evaluationskonzept zu erstellen, um die PlusBus-Linien in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und Fahrgastbefragungen durchzuführen.

## Dauerhafte Aufgaben

In den Folgejahren nach der Etablierung einer neuen PlusBus-Linie konzentrieren sich die Aufgaben des VBB zum einen auf das Controlling des Lizenzvertrages sowie die Überprüfung der Einhaltung der Kriterien, zum anderen auf die Berichterstattung gegenüber dem LBV. In dieser wird dem LBV Bericht über die Einhaltung der Kriterien sowie hinsichtlich der gefahrenen Fahrplansollkilometer erstattet. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die rechtliche Sicherung der Lizenzbedingungen der Marke PlusBus, die dem VBB durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund vorgegeben wurden. Eine weitere Evaluation findet auf Grundlage der Daten der Verkehrsunternehmen statt, welche vom VBB durch weitere ausgewählte Daten ergänzt wird.

Um verbundweit zum Thema PlusBus im Gespräch zu bleiben und sich abzustimmen, existiert die AG PlusBus im VBB. Hier findet ein Austausch zwischen beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern statt.

Zur Vermarktung und Information des PlusBus-Konzeptes ist der VBB damit beauftragt, das Handbuch PlusBus fortzuschreiben und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dieses informiert über die Konzeptinhalte, die Beantragung und Finanzierung sowie Möglichkeiten des Marketings und gibt einen Überblick über bestehende PlusBus-Linien.

Darüber hinaus steht der VBB in Kontakt mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden in Deutschland, um die Marke PlusBus überregional ins Gespräch zu bringen und das Konzept deutschlandweit weiterzuentwickeln.

## Übersicht einmalige und dauerhafte Aufgaben

### Einmalige Aufgaben

- Fachliche Beratung und Begleitung der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor der Einführung neuer PlusBus-Linien
- Durchführung verkehrlicher Untersuchungen vor Einführung ausgewählter PlusBus-Linien
- Abstimmung des Angebotes gemäß PlusBus-Kriterien
- Abschluss Lizenzvertrag und linienscharfe Dokumentation
- Kleiner Kommunikationsbaukasten: Einführung des Liniennetzes PlusBus, Erstellung von Flyern, Fahrzeug- und Haltestellengestaltung usw.
- Erarbeitung eines regelmäßigen Evaluationskonzeptes

### Dauerhafte Aufgaben

- Controlling Lizenzvertrag und Überprüfung der Einhaltung der Kriterien
- Regelmäßige Berichterstattung gegenüber dem LBV bezüglich der Einhaltung der Kriterien sowie zu den Fahrplansollkilometern
- Evaluation auf Grundlage der Daten der Verkehrsunternehmen ergänzt durch ausgewählte eigene Zählungen und Befragungen
- Abstimmung aller Beteiligten im Rahmen einer AG PlusBus im VBB
- Fortschreibung des Handbuchs PlusBus
- Abstimmung zur Weiterentwicklung des PlusBus-Konzeptes mit anderen Aufgabenträgern/Verbünden in Deutschland

# 6 Evaluation

Der VBB zählt und befragt immer wieder stichprobenartig die Fahrgäste in den PlusBussen. Die Ergebnisse werden genutzt, um das Angebot weiter zu verbessern und die Wirkung des Konzeptes PlusBus zu evaluieren. Bei den bisherigen Befragungen zeigte sich, dass im Schnitt von über zehn Prozent Fahrgastwachstum ausgegangen werden kann.

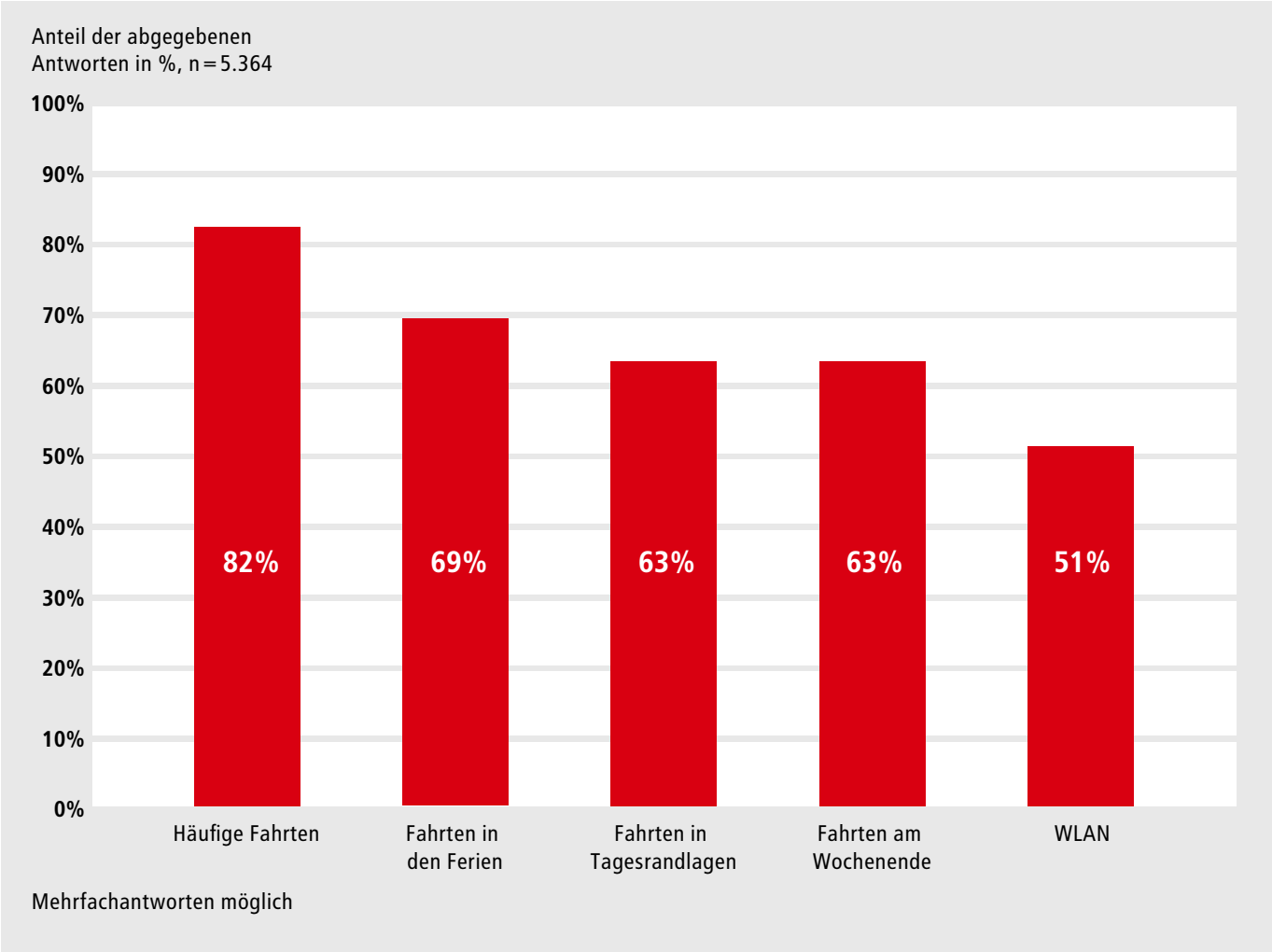
In der gleichen Zeit erhöhte sich auch die Gesamt- und Anschlusszufriedenheit der Fahrgäste und die Anzahl der umsteigenden Fahrgäste. An diesen Erfolgen soll angeknüpft und das Konzept weiter vorangetrieben werden.

Vor allem auch qualitativ ist der Plusbus ein wichtiger Schritt für die ländlichen Regionen.

## Große Bedeutung des Fahrtangebotes

Aus den Befragungen ergab sich, dass gerade die Kernangebote des PlusBusses, ein regelmäßiger Taktverkehr von früh bis spät und ein Angebot am Wochenende als wichtigste Produktmerkmale von den Fahrgästen eingefordert werden. Dies bestärkt die beteiligten Akteure, diesen Weg fortzusetzen.

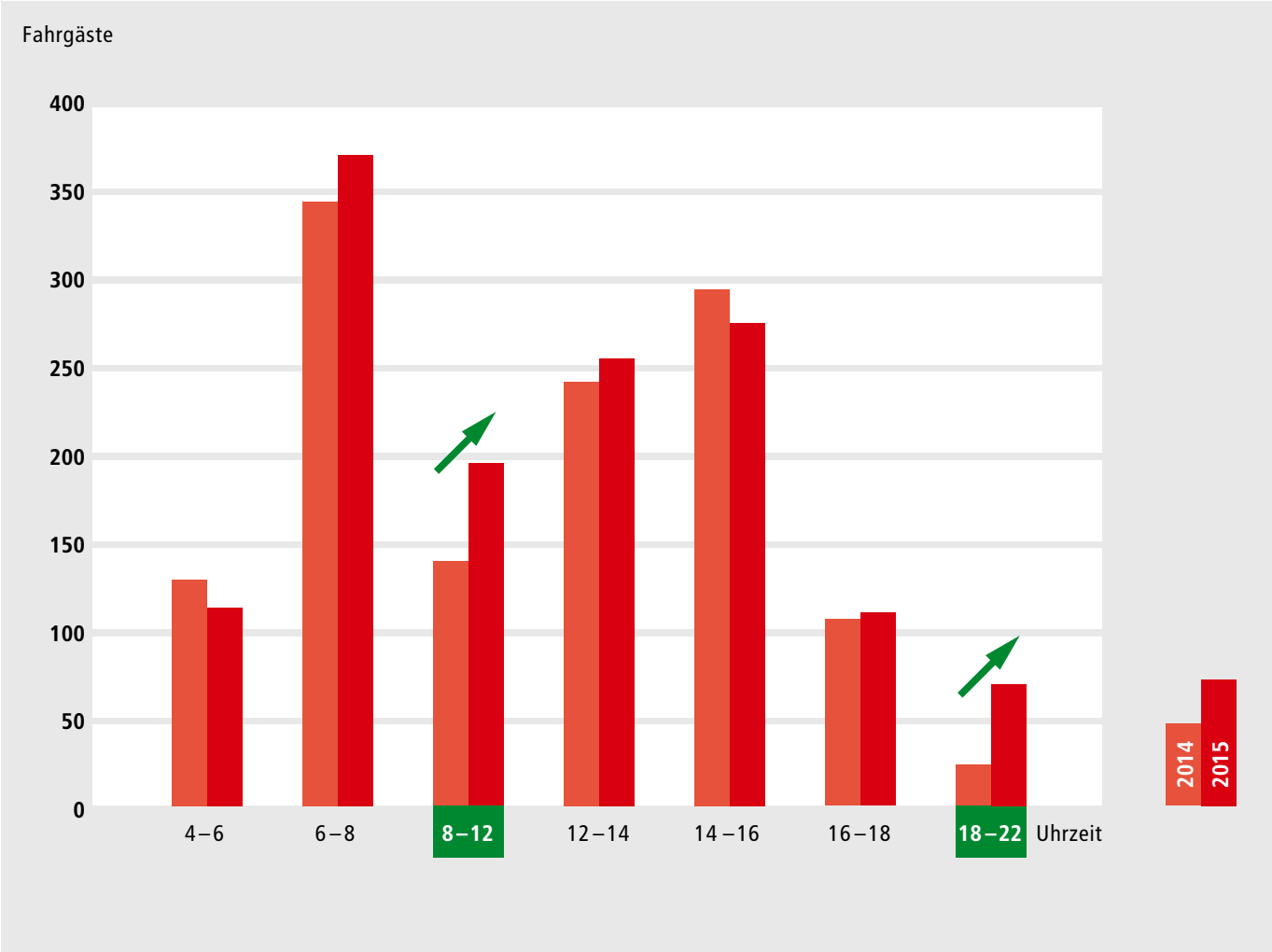
Natürlich sind auch zusätzliche Ausstattungsmerkmale wie die Bereitstellung von WLAN gern gesehen. Die Verfügbarkeit von WLAN ist in einem Teil der Busse bereits Standard und wird gut genutzt. Im Verhältnis zu den Basiskriterien (Fahrtenhäufigkeit, Takt, Angebotszeit) ist diese Serviceleistung jedoch als nicht ganz so wichtig anzusehen.




Wichtigste Kriterien des PlusBus-Angebots

## Deutliche Nachfragesteigerung

Deutlich wird darüber hinaus, dass die Konzeptziele auch gut in der täglichen Nutzung angenommen werden. Das PlusBus-Konzept bietet ein Taktangebot über den gesamten Tag an. Es konnte eine deutliche Nachfragesteigerung in den „Zwischenzeiten" und in den Tagesrandlagen verzeichnet werden. Die Ergebnisse der Evaluationen bestätigen die Relevanz und Akzeptanz dieses Ziels.

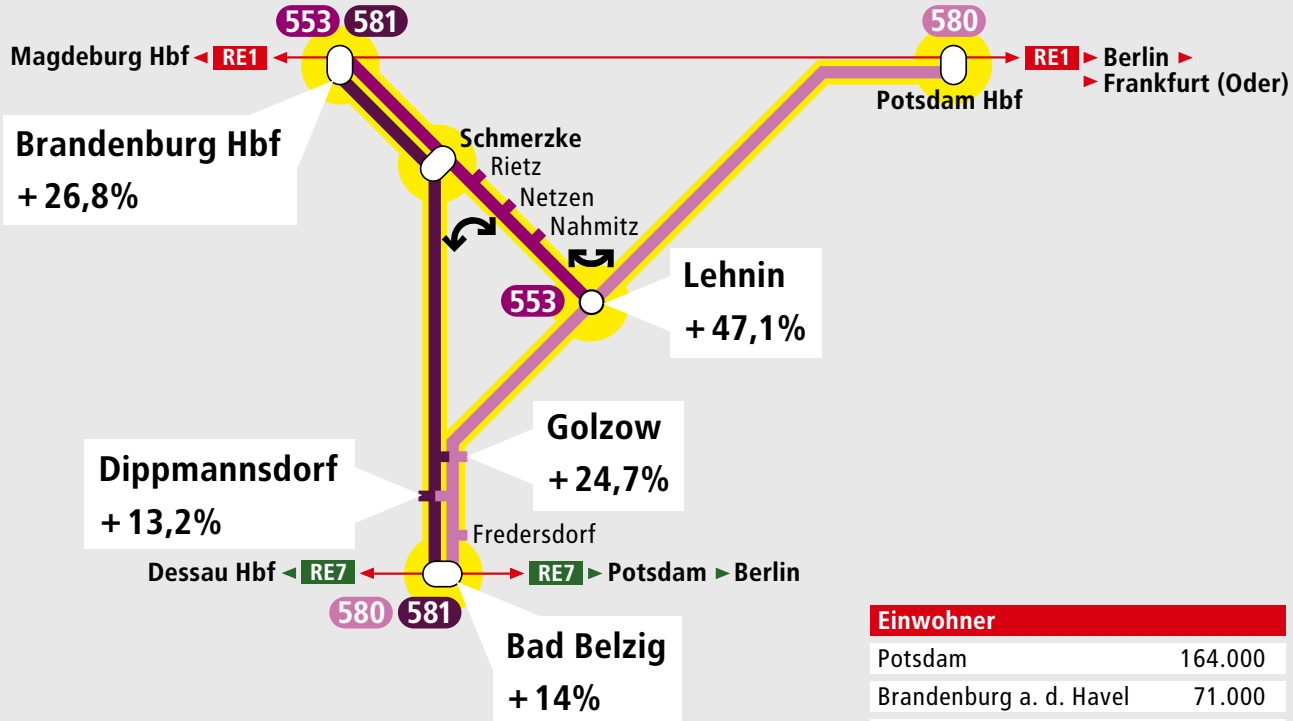



Wichtigste Verkehrszeiten

## Mehr Fahrgäste an ausgewählten Orte

Regionale ländliche Zentren gewinnen durch die Einführung der PlusBus-Linien an Fahrgästen. Daher sind besonders die Fahrgastzuwächse in Gemeinden mit geringen Einwohnerzahlen hervorzuheben. Beispielsweise konnte Golzow 114 neue Fahrgäste verzeichnen, was relativ betrachtet, neun Prozent der Einwohner Golzows darstellt. Die größten Zuwächse konnte Lehnin verzeichnen. Dort steigerte sich die Fahrgastzahl um 47,1 Prozent bzw. 450 Personen. Somit trägt das PlusBus-Konzept zur erhofften Stärkung der Region sowie der dortigen Zentren bei. Der PlusBus ist dementsprechend ein zentraler Lösungsansatz für den ländlichen Raum.

Neben dem unten stehenden Beispiel aus Potsdam-Mittelmark lässt sich besonders an den Linien des PlusBusses Ruppiner Seenland die gesteigerte Bedeutung für Fahrten zu Freizeit- bzw. touristischen Zwecken ablesen. Dort stieg die absolute Zahl der Fahrgäste, die den PlusBus zu Freizeitzwecken nutzten, von 393 (Erhebung 2016) auf 450 (Erhebung 2017).




| Einwohner | |
|---|---|
| Potsdam | 164.000 |
| Brandenburg a. d. Havel | 71.000 |
| Werder | 24.300 |
| Bad Belzig | 10.900 |
| Lehnin | 2.900 |
| Golzow | 1.300 |
| Dippmannsdorf | 350 |

(Fahrtverlauf der PlusBus-Linien; nicht alle Haltestellen dargestellt.)

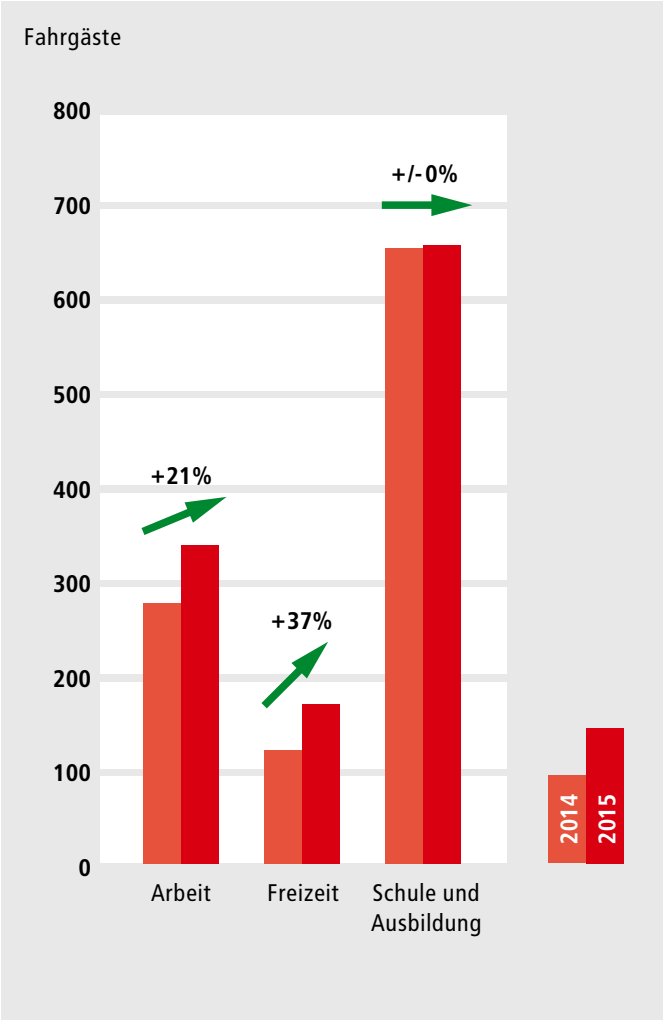
Regionale Zentren gewinnen Fahrgäste

## Diversifizierung der Fahrtzwecke

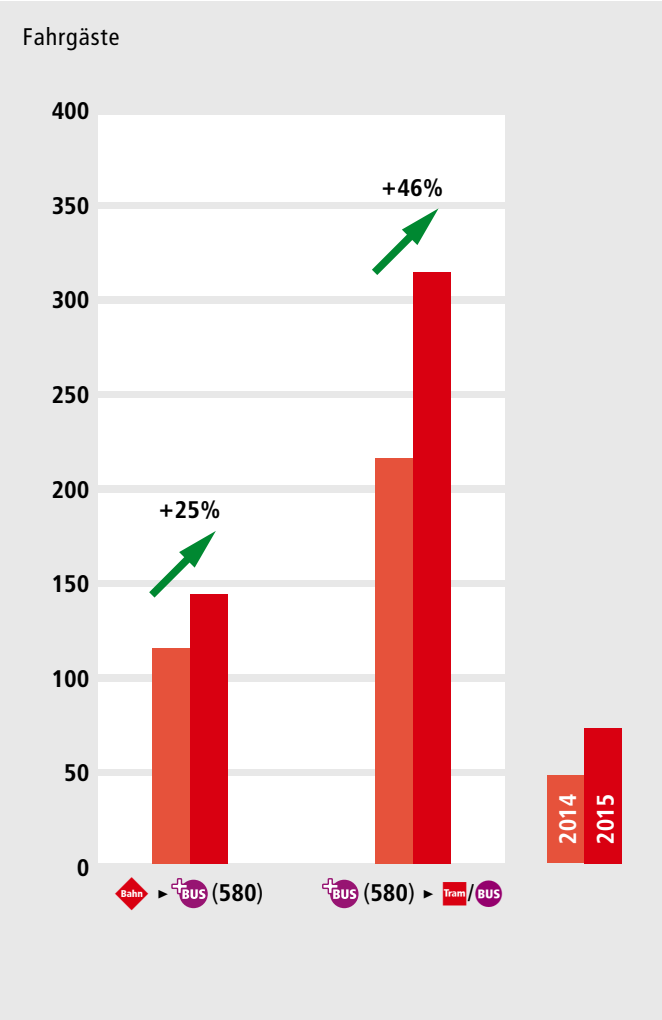
Im Detail ist es vor allem interessant, dass die Fahrgastzahlen insbesondere im Bereich des Arbeits- und Freizeitverkehrs deutlich steigen. Hier werden zusätzliche Erlöse für die Verkehrsunternehmen generiert, neue Fahrgäste und Zielgruppen angesprochen und somit die Abhängigkeit des Nahverkehrs im ländlichen Raum vom Schülerverkehr verringert. Durch die regelmäßige Taktung und die Bedienung in Tagesrandlagen und am Wochenende konnte erreicht werden, dass neben dem klassischen Schülerverkehr auch Berufspendler und Wochenendausflügler die Busse verstärkt nutzen. Außerdem bieten sie gerade für ältere Menschen eine wichtige, verlässliche Möglichkeit, für Erledigungen oder Einkäufe die nächst gelegene Stadt zu erreichen.

## Zunahme der Umsteigerzahlen

Durch die Etablierung eines zeitnahen Bus-Bahn-Übergangs konnten außerdem die Zahlen der Umsteiger im Verbundgebiet gesteigert werden. Jedoch spielt am Beispiel Brandenburg an der Havel nicht nur der Übergang zur Bahn, sondern auch der zu Tram- und bzw. oder Stadtbuslinien eine wichtige Rolle. Somit lässt sich festhalten, dass die PlusBusse nicht nur als Anschluss zur schnelleren Verbindung in oder aus Richtung Berlin genutzt werden, sondern auch für die täglichen Beschaffungen, wie Einkäufe oder Arztbesuche in den regionalen Zentren wichtig sind.




Überproportionale Zunahme im Bereich Arbeit und Freizeit




Überproportionale Zunahme der Umsteiger von PlusBus zu Tram und Bus

# Zusammenfassung

## Was ist die Botschaft des Konzeptes?

**Brandenburg hat ein starkes Bussystem, das eng mit der Bahn verknüpft ist!**

### Was sind die Ziele:

- Marke für den Bus etablieren
- Gesamtsystem Bahn – Bus weiterentwickeln
- Leicht merkbares und verständliches Angebot
- Gute Erreichbarkeit zeigen
- Steigerung von Umsatz und Fahrgastaufkommen

### Was ist der Kern des Konzeptes:

- Kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
- Taktverkehr – regelmäßige Abfahrten
- Wochenendverkehr

### Was sind die erwarteten Vorteile:

- Für den Fahrgast: mehr Flexibilität
- Für die Verkehrsunternehmen: mehr Fahrgäste, mehr Einnahmen, besseres Image
- Für die Regionen: Erreichbarkeit in der Region wird besser
- Für die Gesellschaft: Antwort auf den demografischen Wandel

### Wo besteht beim Angebot Handlungsbedarf:

- Strukturierung der Fahrpläne
- Abstimmung der Busfahrpläne auf die Bahn
- Verbesserung der Qualität
- Verbesserung der Sichtbarkeit

### Wer sind die Zielgruppen des Angebotes:

- Regelmäßige Nutzer
- Regionale Fahrgäste
- Pendler
- Schüler (Nachmittagsbetreuung)
- Gelegenheitsfahrer
- Besucher aus anderen Regionen
- Touristen und Ausflügler

### Was ist zur Umsetzung zu tun, welche Unterstützung wird gebraucht:

- Sensibilisieren der Akteure
- Überprüfen des Angebotes
- Umschichten des bisherigen Mitteleinsatzes, Akquirieren von zusätzlichen Mitteln z. B. VV PlusBus
- Kontaktaufnahme mit dem VBB, dem Aufgabenträger oder dem Verkehrsunternehmen

# Chancen und Zukunftsperspektiven

Ein PlusBus bietet für ländliche Räume die Chance, den Busverkehr attraktiver zu gestalten und der Bevölkerung ein einfach verständliches und regelmäßig verkehrendes Busangebot bereitzustellen. In Zukunft sollen in Brandenburg weitere Linien eingerichtet bzw. zu PlusBus-Verkehren aufgewertet werden, um das Netz weiter auszubauen und das Konzept voranzutreiben.

Dem Beispiel schlossen sich in den vergangenen Jahren weitere Verkehrsverbünde an, sodass mit Stand 2019 in insgesamt acht Verkehrsverbünden in den Bundesländern Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen Buslinien unter dem Markennamen und dem PlusBus-Signet verkehren bzw. in Planung sind. Neben dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg setzen die Verkehrsverbünde Mittelsachsen, Oberelbe, Vogtland, Mittelthüringen sowie der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien und der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt auf das PlusBus-Konzept.

Insgesamt gibt es demnach im Jahr 2019 mehr als 80 PlusBus-Linien deutschlandweit. Und es werden immer mehr. Aber auch andere Bundesländer setzen auf ähnliche Kriterien hinsichtlich der Busverkehre im ländlichen Raum, um mehr Menschen vom ÖPNV überzeugen zu können. Diese und weitere Themen wurden auf dem deutschlandweiten PlusBus-Fachaustausch in Potsdam im Jahr 2018 diskutiert. Auch in Zukunft wird auf eine gute bundesweite Zusammenarbeit gesetzt.

Gemeinsam mit dem schnellen Schienenregionalverkehr bieten die bestehenden PlusBus-Linien bereits heute ein gutes Verkehrsangebot, das in Zukunft noch weiter ausgebaut werden wird.

Ziel ist es, mit dem PlusBus den Deutschlandtakt auch auf den Busverkehr zu übertragen, um somit ein einheitliches und überregional bekanntes Angebot zu schaffen.

Beispiele verschiedener Busbeklebungen aus anderen Verkehrsverbünden

# FAQs

| | |
|---|---|
| Was ist, wenn es bei der Bahn Taktabweichungen gibt? | Der PlusBus fährt weiterhin im Stundentakt. Es sollte versucht werden, für die Mehrzahl der Fahrten bzw. Verknüpfungen einen Übergang von maximal 15 Minuten zu realisieren. Bei vereinzelten größeren Taktabweichungen der Bahn kann kein Übergang innerhalb von 15 Minuten eingerichtet werden. Dadurch ergibt sich keine Reduzierung der Förderung. Sprechen Sie uns dazu an, um eine gemeinsame Lösung abzustimmen. |
| Was ist, wenn es bei der Bahn Taktlücken gibt? | Der PlusBus fährt weiterhin im Stundentakt. In der Taktlücke kann kein Anschluss zur Bahn innerhalb von 15 Minuten hergestellt werden. Das hat keinen Einflluss auf die Förderung. Sprechen Sie uns an, um eine gemeinsame Lösung abzustimmen. |
| Müssen die Fahrten am Wochenende im gleichen Taktraster sein wie in der Woche? | Grundsätzlich ist ein Taktverkehr auch am Wochenende vorgesehen, aber keine Pflicht. Abweichungen vom Taktraster sind daher möglich. Der Anschluss zur Bahn ist auch am Wochenende Pflicht. |
| Wie geht man mit unterschiedlichen Fahrzeitprofilen am Tag um? | Diese sollten vermieden werden. Wenn es verkehrlich sinnvoll ist, kann es Ausnahmen geben. Sprechen Sie uns an, damit wir Lösungen finden, die eine PlusBus-Zuweisung ermöglichen. |
| Sind Ausnahmen von den Kriterien möglich? | Grundsätzlich gelten die Vorgaben aus der Verwaltungsvorschrift PlusBus und den Lizenzbedingungen. |
| Müssen alle PlusBusse auf einer Linie eine Beklebung haben? | Eine Beklebung der PlusBusse wird vom VBB unterstützt und ist erwünscht. |
| Was passiert, wenn durch Straßenbaumaßnahmen/Umleitungen die Anschlüsse nicht mehr errreicht werden können? | Baustellenbedingte Verspätungen haben keinen Einfluss auf die Förderfähigkeit. Bei langfristigen Baumaßnahmen (> 1 Monat) ist es sinnvoll, den Fahrplan anzupassen. |
| Was passiert bei Bahnbaumaßnahmen und damit verbundenen Fahrplanänderungen? | Bei langfristigen Bahnbaumaßnahmen (> 1 Monat) ist es sinnvoll, den Fahrplan anzupassen. |
| Wie ist grundsätzlich mit Fahrplanänderungen der Bahn umzugehen? | Bei dauerhaften Fahrplanänderungen der Bahn muss der Fahrplan des PlusBusses so angepasst werden, dass die Anschlüsse weiterhin gesichert sind. |
| Ist WLAN in den Bussen obligatorisch? | WLAN ist nicht obligatorisch, sondern eine freiwillige Zusatzleistung, erhöht aber die Qualität deutlich und wird von den Fahrgästen geschätzt. |
| Unter welchen Rahmenbedigungen können Stichfahrten zugelassen werden? | Generell sollten Stichfahrten vermieden werden. In Ausnahmefällen ist der VBB bereit, übergangsweise Stichfahrten zu genehmigen. |

## Impressum

plusbus@vbb.de

**Redaktionsschluss:**
September 2019

**Herausgeber:**
VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

**V.i.S.d.P.**
Susanne Henckel

**Fotos:**
VBB, VGB

Diese Broschüre wurde mit außerordentlicher Sorgfalt erstellt. Dennoch können sich bei der Fülle des Materials Fehler einschleichen. Deshalb sind alle Angaben ohne Gewähr.