

**+  
BUS**



# Der PlusBus

Konzept. Hintergründe. Angebot.



Stand Frühjahr 2024

**Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg**

**vbb.de**

## Inhalt

<b>1</b>	Einleitung	4
<b>1.1</b>	Allgemein	4
<b>1.2</b>	Ziele	5
<b>1.3</b>	Vorteile des Konzeptes	5
<b>2</b>	PlusBus-Konzept	7
<b>2.1</b>	PlusBus-Kriterien	8
<b>3</b>	Kommunikation	9
<b>4</b>	PlusBus im VBB-Land	20
<b>4.1</b>	Linienübersicht	21
<b>5</b>	Verwaltungsvorschrift PlusBus	21
<b>5.1</b>	Beantragung und Förderung	21
<b>5.2</b>	Aufgaben des VBB	23
<b>6</b>	PlusBus Evaluation	24
	Zusammenfassung	25
	Chancen und Zukunftsperspektiven	26
	FAQs	27
	Impressum	28

## Vorwort

### Liebe Verkehrsunternehmen, liebe Partner des VBB, liebe Leserinnen und Leser,

Der PlusBus – welch' ein tolles Produkt. Die Koalition hat sich in der Legislaturperiode von 2019-2024 zum Ziel gesetzt 50 PlusBus-Linien zu verwirklichen. Im April 2024 wurden gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, den Landkreisen, Kommunen und Verkehrsunternehmen mehr als 40 Linien umgesetzt. Ein großartiger Erfolg!

Der PlusBus: Mit ihm besteht ein attraktives Angebot für die zentralen Bedarfe in Brandenburg, die nicht durch die Schiene bedient werden: Stündlicher Busverkehr unter der Woche, aber auch regelmäßige Fahrten am Wochenende ergeben einen Takt, mit dem die Fahrgäste rechnen können. Kombiniert mit einer schnellen Streckenführung und einem Zugang zum Bahn-Verkehr mit geringer Umsteigezeit.

Seit 2014 fahren die PlusBus-Linien in Brandenburg, gestaltet mit dem PlusBus-Logo und lokalen Motiven haben sie einen hohen Wiedererkennungswert. Unsere Fahrgäste wissen: Dort wo ein PlusBus fährt, handelt es sich um eine Buslinie mit höheren Standards. Die Erfahrung zeigt: Aufgewertete Buslinien konnten zusätzliche Fahrgäste gewinnen – zum Teil bis zu 30 Prozent! Die Attraktivität liegt auch darin, dass sich die Linien an den Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste ausrichten. Sie verkehren auch landkreis- und bundeslandübergreifend.



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 Herausforderungen. Alle Interessenten einer neuen PlusBus-Linie finden hier ausführliche und ganz konkrete Handlungsempfehlungen, auch zur Bewerbung des Angebotes und für die Fahrgastinformation.

Gemeinsam gelingt es uns, die Verkehrswende aktiv zu gestalten und voranzutreiben – in der Metropolregion Berlin Brandenburg und ganz besonders auch im ländlichen und suburbanen Raum in Brandenburg.

Auf viele weitere Linien!

Ihre Ute Bonde



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 Ludwigfelde)

### 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 Elbtalau 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

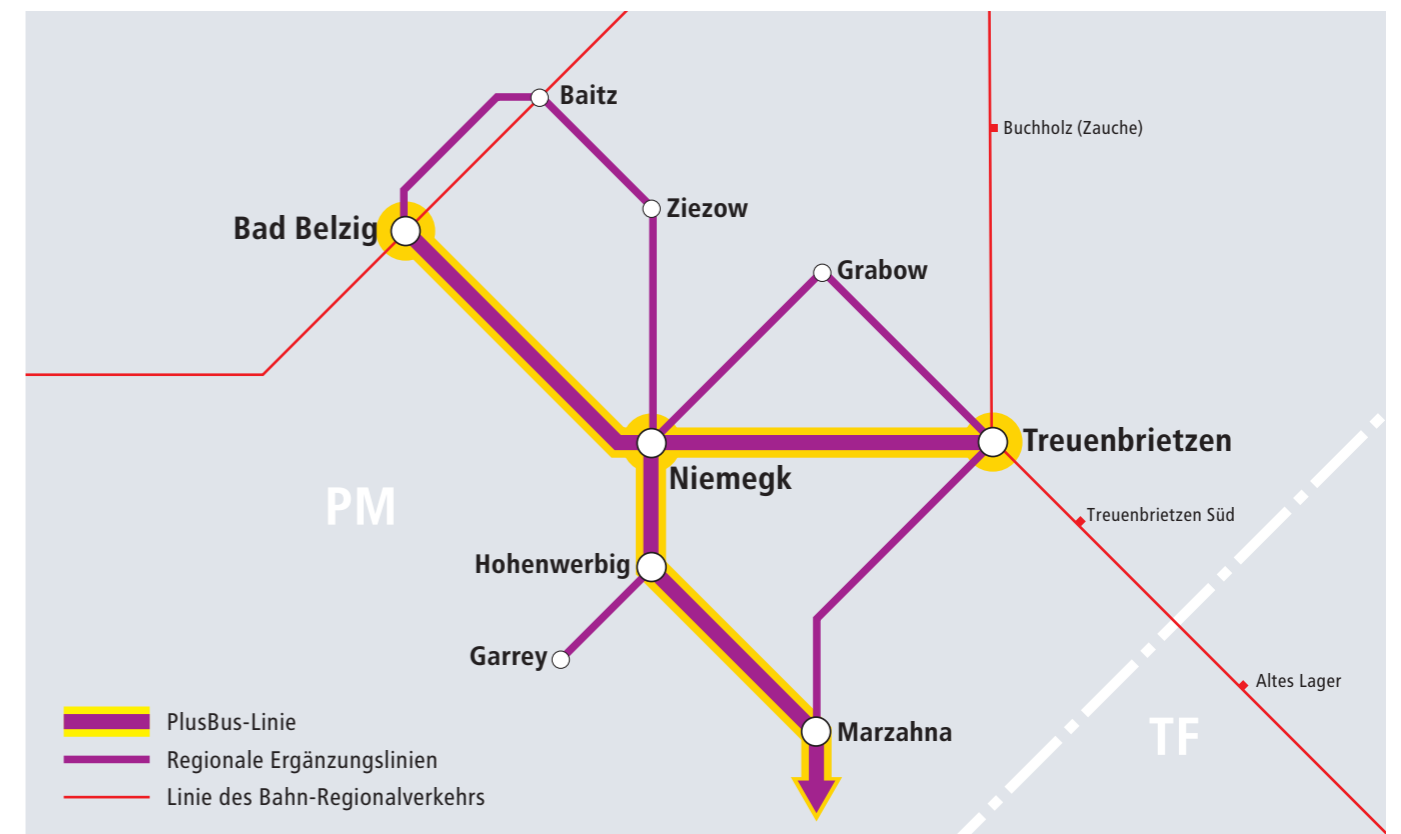
Fast jeder Ort ist mit dem Bus erreichbar. Doch was heißt das konkret? Die Standards für die Erreichbarkeit werden durch die Nahverkehrspläne der Landkreise vorgegeben. In der Regel richten sich die Mindeststandards nach der Anzahl der Einwohner, berücksichtigt wird oft auch die Funktion einer Stadt, 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 die Verknüpfung von PlusBussen und dem Schienenverkehr sowie dem übrigen Busverkehr. 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 Linienvverlauf 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 Linienvverlauf 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.

RE2 aus Richtung Berlin	an:	6.26	7.26	8.26	9.26	10.26	11.26	13.26	13.26	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26	19.26	20.26
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: Anschlussstabelle für eine nach den PlusBus-Kriterien verknüpfte Linie am Bahnhof Lübben

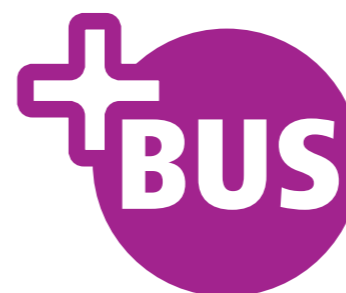
## 3 Kommunikation

Wer Gutes tut, sollte auch darüber sprechen. In diesem Sinne sollten die im Folgenden dargestellten 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 Verbänden genutzt und ist bindend. Dieses wird auch in den anderen Verbänden 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 Frühjahr 2024 gibt es folgende PlusBusse:

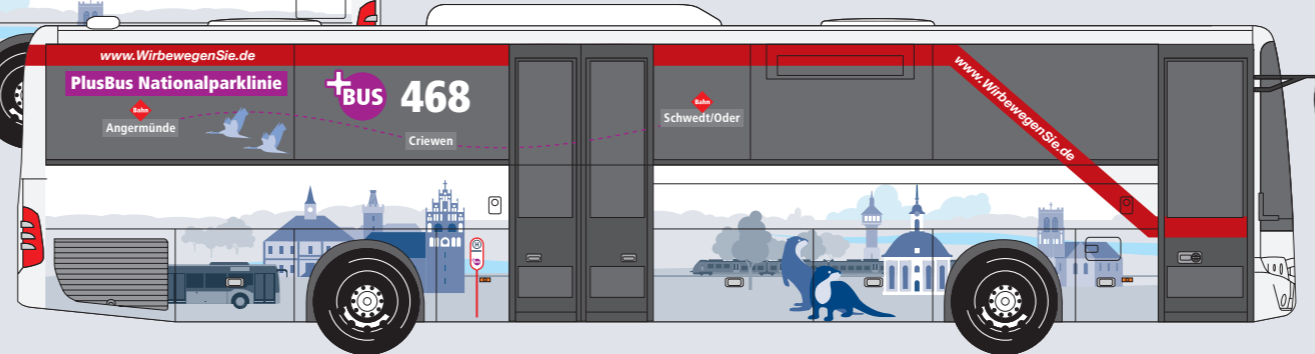
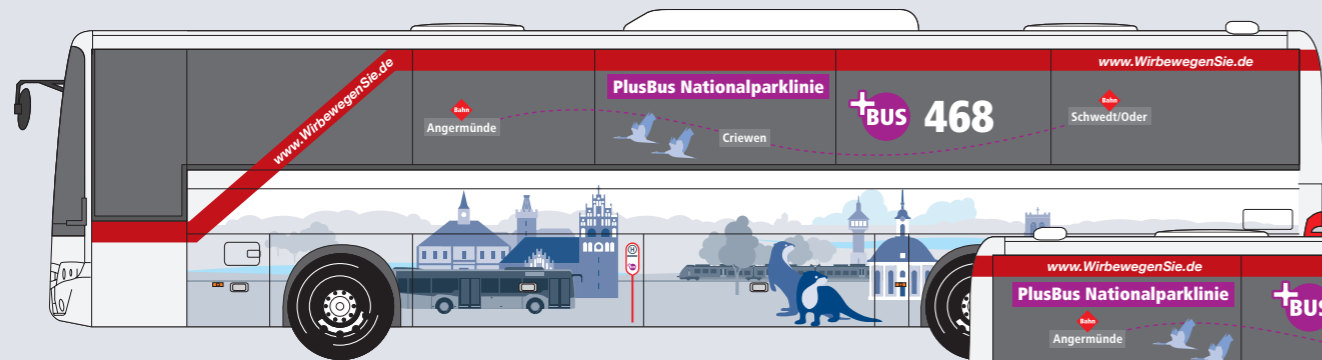
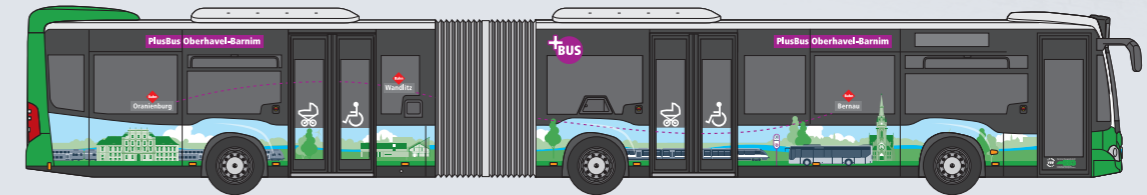
- PlusBus Emsterland
- PlusBus Beelitz-Zauche
- PlusBus Spreewald
- PlusBus Prignitzer Elbtalau
- PlusBus Hoher Fläming
- PlusBus Barnim
- PlusBus Teltow-Fläming
- PlusBus Ruppiner Seenland
- PlusBus Niederlausitz
- PlusBus Lausitz
- PlusBus Uckermark
- PlusBus Märkisch-Oderland
- PlusBus Teltower Rübchen
- PlusBus Havelland
- PlusBus Elsterland
- PlusBus Airport-Region
- PlusBus Elbe-Fläming
- PlusBus Nationalparklinie
- PlusBus Oderland-Spree
- PlusBus Naturpark
- PlusBus Schorfheide
- PlusBus Oberhavel-Barnim



Beispiel einer regionalen Anpassung des Namens

## Das Motiv

Der VBB stellt den Verkehrsunternehmen ein einheitliches Bildmotiv zur Verfügung. Dieses kann angepasst werden und greift regionale Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten aus. Das Bildmotiv wird unter anderem zur Gestaltung der Busbeklebung und von Informationsflyern verwendet. 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. Außerdem hat der VBB eine Informationsseite zum PlusBus unter [vbb.de/plusbus](http://vbb.de/plusbus) eingerichtet.



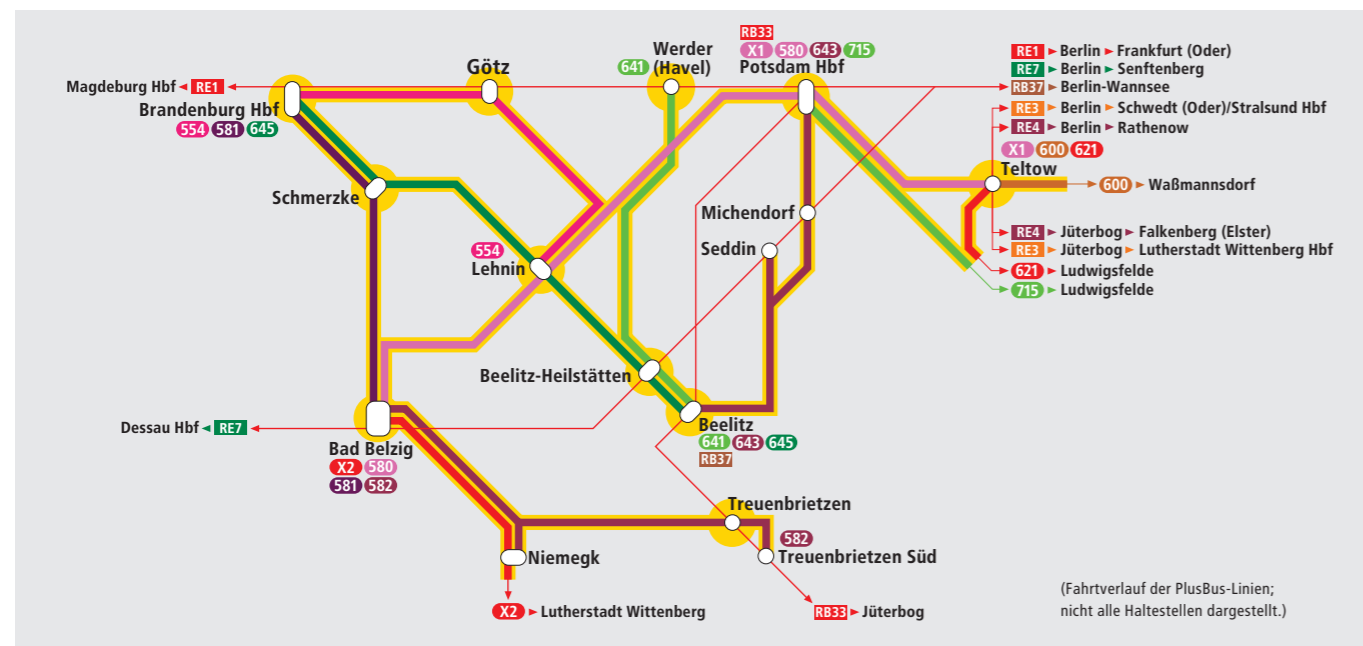
Beispiele verschiedener Busbeklebung

## Liniennetzdarstellung

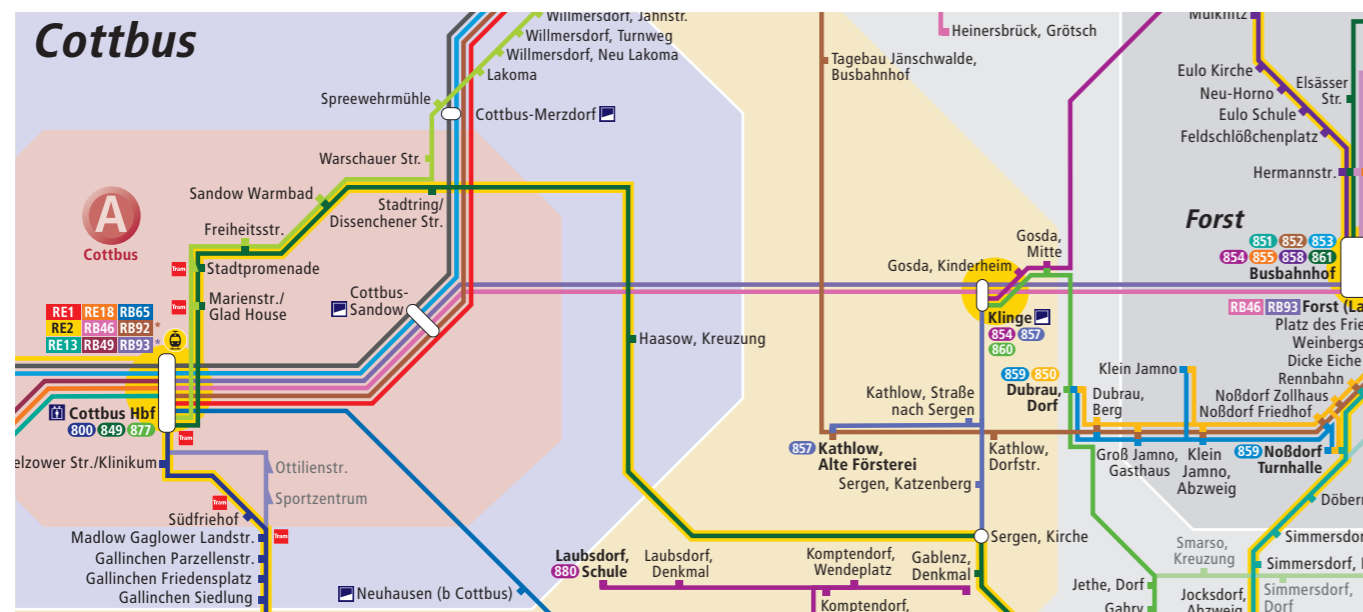
Das PlusBus-Netz ist, hinsichtlich seiner Darstellung, in das Liniennetz Regionalverkehr Brandenburg und Berlin integriert worden. Das bisherige SPNV-Netz erfährt dadurch eine Erweiterung, um die, die Regionalverkehrslinien verbindenden und auch kreuzenden, PlusBus-Linien.

Die abgebildeten PlusBus-Linien werden bzgl. ihrer Visualisierung mit einem gelben Band hinterlegt. Damit lassen sie sich von allen anderen Bus-Linien unterscheiden.

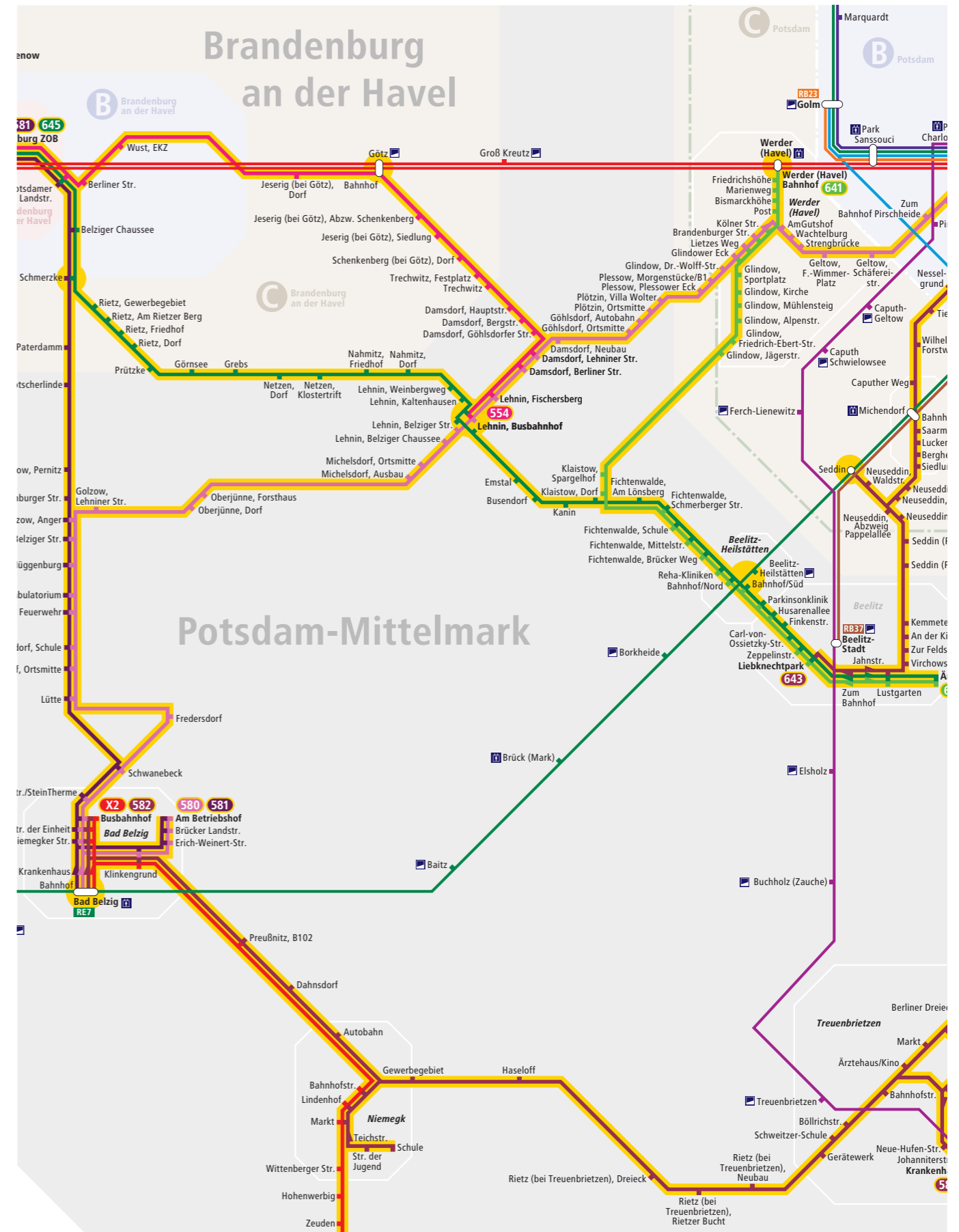
Durch Teilnetzdarstellungen können damit zielgruppenspezifische Flyer entwickelt werden. Ein Beispiel dafür ist der PlusBus-Flyer „Oberhavel-Barnim“, welcher auf Seite 18 abgebildet ist. Der VBB stellt den entsprechenden Verkehrsunternehmen diese PlusBus-Liniennetzdarstellungen zur Verfügung.



Vereinfachte Darstellung der PlusBus-Linien Potsdam-Mittelmark



Ausschnitt aus PlusNetz Spree-Neiße mit hervorgehobenen PlusBus-Linien



Ausschnitt aus PlusBus-Liniennetz Potsdam-Mittelmark



# 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 nicht täglich bedient  
There is no daily service on this line or train station
  - S-Bahn-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)  
Suburban train line
  - U-Bahn-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)  
Underground line
  - Bus-Linie  
Bus line
  - PlusBus-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)  
PlusBus line
  - Bus-Linie mit Zuschlag  
Bus services with surcharge
  - 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

**Baubedingte Unterbrechung des Bahn-Regionalverkehrs**

**RE66, RB66 Ausfall und Ersatzverkehr**  
Angermünde ↔ Szczecin Główny  
ganzjährig

**RB24 Ausfall**  
Rangsdorf ↔ Wünsdorf-Waldstadt  
ganzjährig

**RB24 Ausfall Flughafen BER**  
Rangsdorf Ersatzverkehr  
Schönefeld (b Bin) ↔ Zossen  
ganzjährig 5a+50 und Mo-Fr außerhalb der Hauptverkehrszeiten

**RE1 Ausfall Hauptverkehrszeit-Verstärker**  
Berlin Ostbahnhof ↔ Erkner  
vom 5. Mai 2024 bis Juli 2025

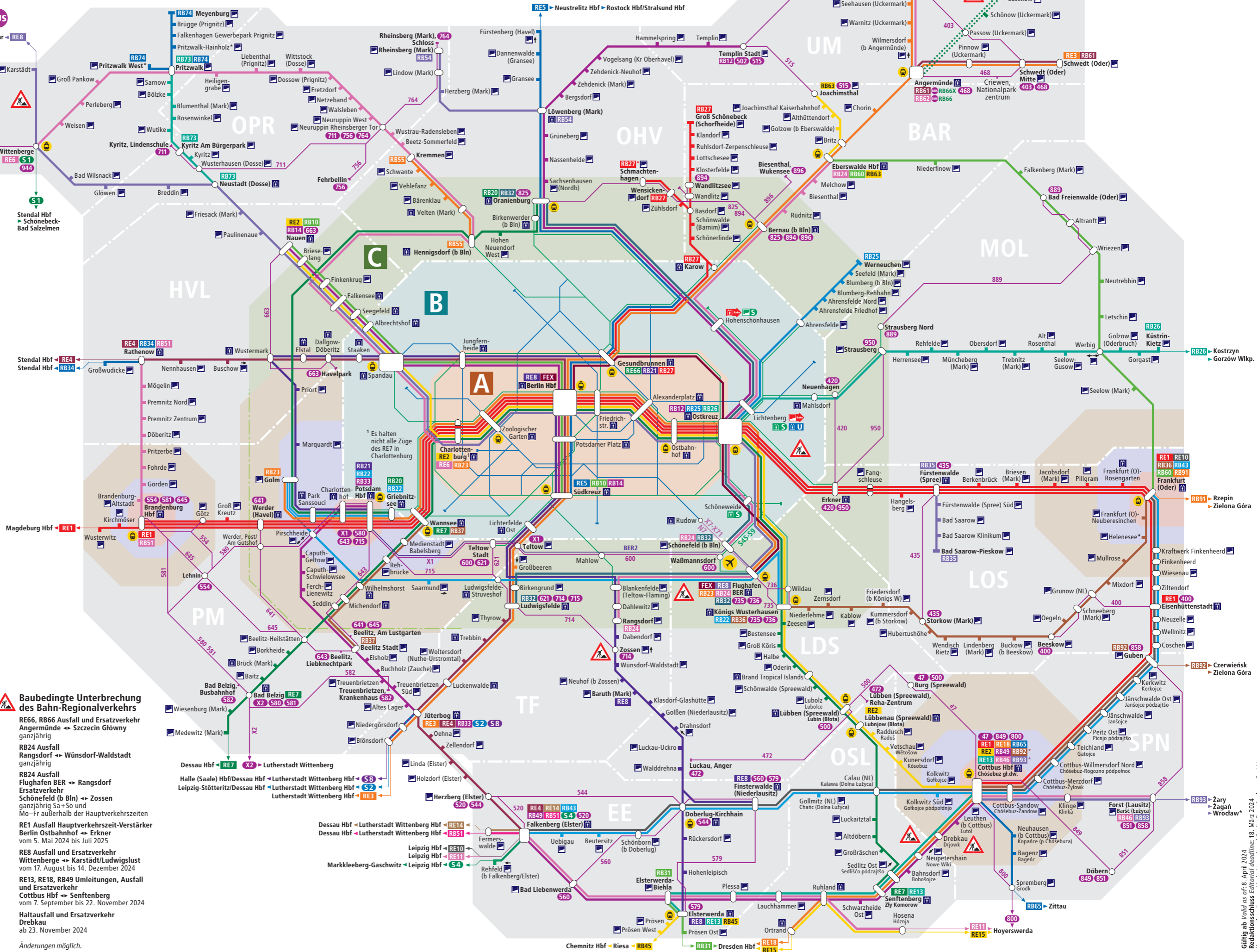
**RE8 Ausfall und Ersatzverkehr**  
Wittenberge ↔ Karstädt/Ludwigslust  
vom 17. August bis 14. Dezember 2024

**RE13, RE18, RB49 Umlenkungen, Ausfall und Ersatzverkehr**  
Cottbus Hbf ↔ Senftenberg  
vom 7. September bis 22. November 2024

**Haltausfall und Ersatzverkehr**  
Drebkau  
ab 23. November 2024

Änderungen möglich.

- Information**
- VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH  
(030) 25 41 41 41
  - DB Regio AG, Regio Nordost  
(0331) 235 68 81-82
  - HANSeatische Eisenbahn GmbH  
(033981) 502 30
  - MRB Mitteldeutsche Regiobahn  
(0341) 231 898 288
  - NEB NEB Betriebsgesellschaft mbH  
(030) 39 60 11 344
  - ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH  
(030) 5 14 88 88 88

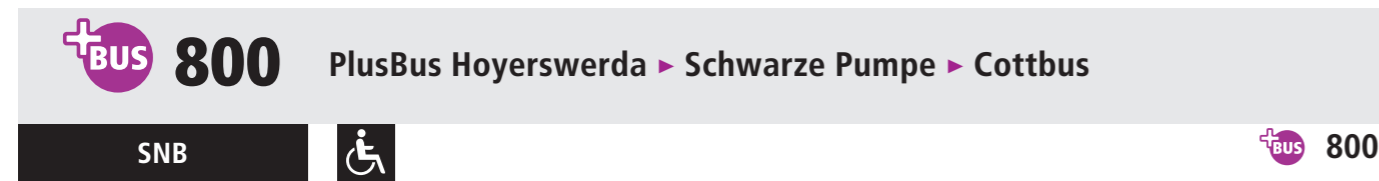




## Darstellung in Fahrplantabellen

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.

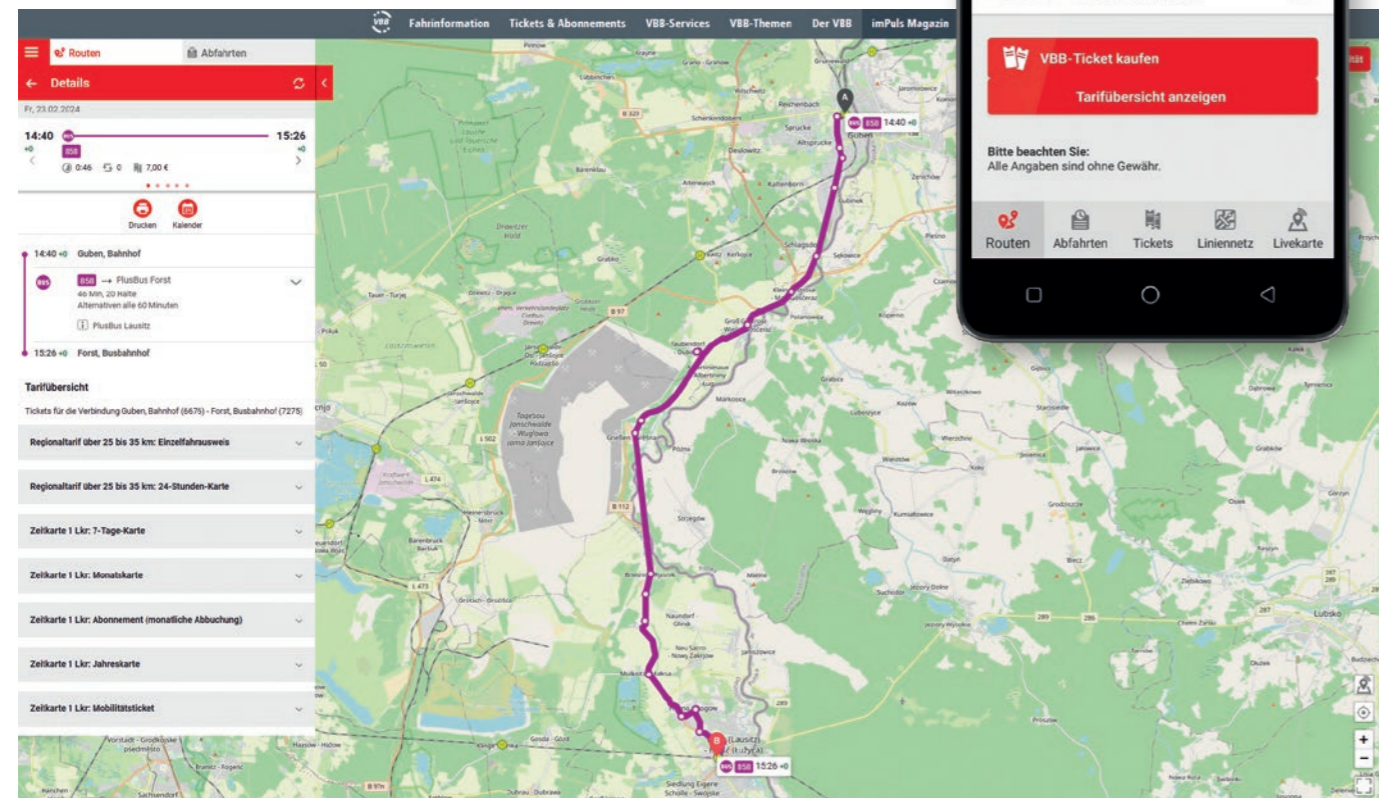
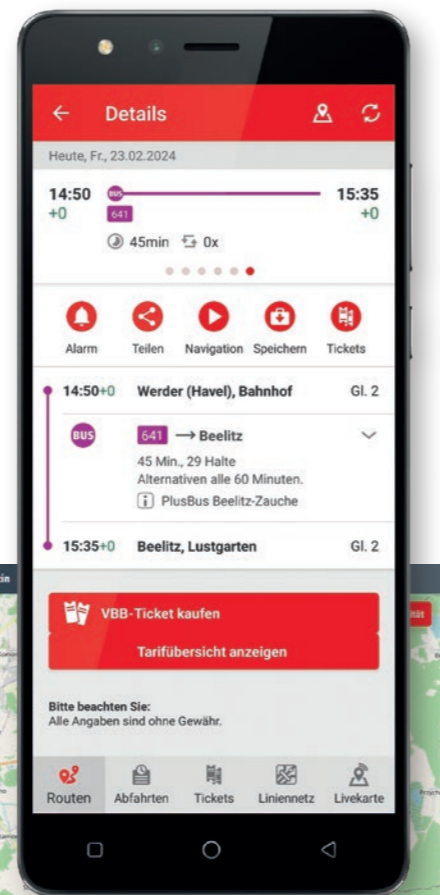
Beispiel einer Kopfzeile der Fahrplantabelle



## Darstellung in der VBB-Fahrinfo

Die Fahrinfo-Dienste (mobil, stationär, App, Routing) stellen bei einer Verbindungsanfrage/Ansicht Abfahrtstafel einen PlusBus-Attributtext 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 Haltestelle gekennzeichnet. Der VBB stellt die erforderlichen Signets (als Aufkleber oder Datei) kostenfrei zur Verfügung.

## Information der Fahrgäste und Bewerbung

Der VBB unterstützt Partnerunternehmen dabei Informationsflyer und andere Kommunikationsmedien der regionalen PlusBus-Netze zu erstellen. Außerdem unterstützt der VBB bei Eröffnungsveranstaltungen zur Vorstellung der neuen Linien, informiert auf der VBB-Internetseite und vermarktet das PlusBus-Angebot über diverse Social-Media-Kanäle.



PlusBus-Haltestelle



Medien am Beispiel PlusBus Barnim und Emsterland

## 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 Elbtalaua 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 Elbtalaua für die touristische Erschließung der Region hervorgehoben werden.



Flyer PlusBus Oberhavel-Barnim, Titelseite



Flyer PlusBus Teltower Rübchen, Titelseite



Flyer PlusBus Teltower Rübchen, Innenseiten

**PlusBus Oberhavel-Barnim**  
Ein Takt mit dem Sie rechnen können.

**Liebe Fahrgäste,**

ab Dezember 2023 verbindet die neue PlusBus-Linie 825 von Oranienburg über Wandlitz nach Bernau die Landkreise Oberhavel und Barnim unter dem Namen PlusBus Oberhavel-Barnim. Die Linie wird von der OVG und der BBG betrieben.

Die erste PlusBus-Linie im Landkreis Oberhavel und die bereits dritte PlusBus-Linie im Landkreis Barnim zeichnet sich besonders durch folgende Qualitätsmerkmale aus: gute Anschlussbeziehungen zur Bahn, ausgeweitete Betriebszeiten von 5.00 bis 20.00 Uhr im leicht merkbareren Stundentakt unter der Woche, ein Angebot auch am Wochenende und der Einsatz barrierefreier Busse.

Mit seiner Qualität ist der PlusBus Oberhavel-Barnim eine ideale Ergänzung zum regionalen Schienenverkehr. Die Linie verbindet nun erstmals die regionalen Oranienburg und Bernau auf direktem Wege im Stundentakt unter der Woche, an Wochenenden und Feiertagen im Zweistundentakt.

BUS 825 S Oranienburg - Wandlitz - S Bernau				
	Montag-Freitag	Sa, So, Feiertag		
Königssee	an 4.55 60 18.55	6.15 120 18.15		
am Grenzitzsee	an 4.56 18.56	6.17 18.17		
Oranienburg	an 6.20 18.20			
Wandlitz	an 5.04 60 20.04	6.34 120 18.34		
am St. Marien	5.06 20.06	6.36 18.36		
am St. Marien	5.08 20.08	6.38 18.38		
am St. Marien	5.09 20.09	6.39 18.39		
am St. Marien	5.10 20.10	6.40 18.40		
am St. Marien	5.11 20.11	6.41 18.41		
am St. Marien	5.12 20.12	6.42 18.42		
am St. Marien	5.13 20.13	6.43 18.43		
am St. Marien	5.14 20.14	6.44 18.44		
am St. Marien	5.15 20.15	6.45 18.45		
am St. Marien	5.16 20.16	6.46 18.46		
am St. Marien	5.17 20.17	6.47 18.47		
am St. Marien	5.18 20.18	6.48 18.48		
am St. Marien	5.19 20.19	6.49 18.49		
am St. Marien	5.20 20.20	6.50 18.50		
am St. Marien	5.21 20.21	6.51 18.51		
am St. Marien	5.22 20.22	6.52 18.52		
am St. Marien	5.23 20.23	6.53 18.53		
am St. Marien	5.24 20.24	6.54 18.54		
am St. Marien	5.25 20.25	6.55 18.55		
am St. Marien	5.26 20.26	6.56 18.56		
am St. Marien	5.27 20.27	6.57 18.57		
am St. Marien	5.28 20.28	6.58 18.58		
am St. Marien	5.29 20.29	6.59 18.59		
am St. Marien	5.30 20.30	7.00 19.00		
am St. Marien	5.31 20.31	7.01 19.01		
am St. Marien	5.32 20.32	7.02 19.02		
am St. Marien	5.33 20.33	7.03 19.03		
am St. Marien	5.34 20.34	7.04 19.04		
am St. Marien	5.35 20.35	7.05 19.05		
am St. Marien	5.36 20.36	7.06 19.06		
am St. Marien	5.37 20.37	7.07 19.07		
am St. Marien	5.38 20.38	7.08 19.08		
am St. Marien	5.39 20.39	7.09 19.09		
am St. Marien	5.40 20.40	7.10 19.10		
am St. Marien	5.41 20.41	7.11 19.11		
am St. Marien	5.42 20.42	7.12 19.12		
am St. Marien	5.43 20.43	7.13 19.13		
am St. Marien	5.44 20.44	7.14 19.14		
am St. Marien	5.45 20.45	7.15 19.15		
am St. Marien	5.46 20.46	7.16 19.16		
am St. Marien	5.47 20.47	7.17 19.17		
am St. Marien	5.48 20.48	7.18 19.18		
am St. Marien	5.49 20.49	7.19 19.19		
am St. Marien	5.50 20.50	7.20 19.20		
am St. Marien	5.51 20.51	7.21 19.21		
am St. Marien	5.52 20.52	7.22 19.22		
am St. Marien	5.53 20.53	7.23 19.23		
am St. Marien	5.54 20.54	7.24 19.24		
am St. Marien	5.55 20.55	7.25 19.25		
am St. Marien	5.56 20.56	7.26 19.26		
am St. Marien	5.57 20.57	7.27 19.27		
am St. Marien	5.58 20.58	7.28 19.28		
am St. Marien	5.59 20.59	7.29 19.29		
am St. Marien	6.00 21.00	7.30 19.30		
am St. Marien	6.01 21.01	7.31 19.31		
am St. Marien	6.02 21.02	7.32 19.32		
am St. Marien	6.03 21.03	7.33 19.33		
am St. Marien	6.04 21.04	7.34 19.34		
am St. Marien	6.05 21.05	7.35 19.35		
am St. Marien	6.06 21.06	7.36 19.36		
am St. Marien	6.07 21.07	7.37 19.37		
am St. Marien	6.08 21.08	7.38 19.38		
am St. Marien	6.09 21.09	7.39 19.39		
am St. Marien	6.10 21.10	7.40 19.40		
am St. Marien	6.11 21.11	7.41 19.41		
am St. Marien	6.12 21.12	7.42 19.42		
am St. Marien	6.13 21.13	7.43 19.43		
am St. Marien	6.14 21.14	7.44 19.44		
am St. Marien	6.15 21.15	7.45 19.45		

**Flyer PlusBus Oberhavel-Barnim, Fahrpläneiten**

Die Gestaltungsweise der Flyer wird anhand der Beispiele der Plus-Busse Oberhavel-Barnim und Teltower Rübchen 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.



Pressetafel PlusBus Oberhavel-Barnim

## 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 Eventmanagement. 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 informiert werden. Hier treffen sich alle an der Planung beteiligten Akteure.

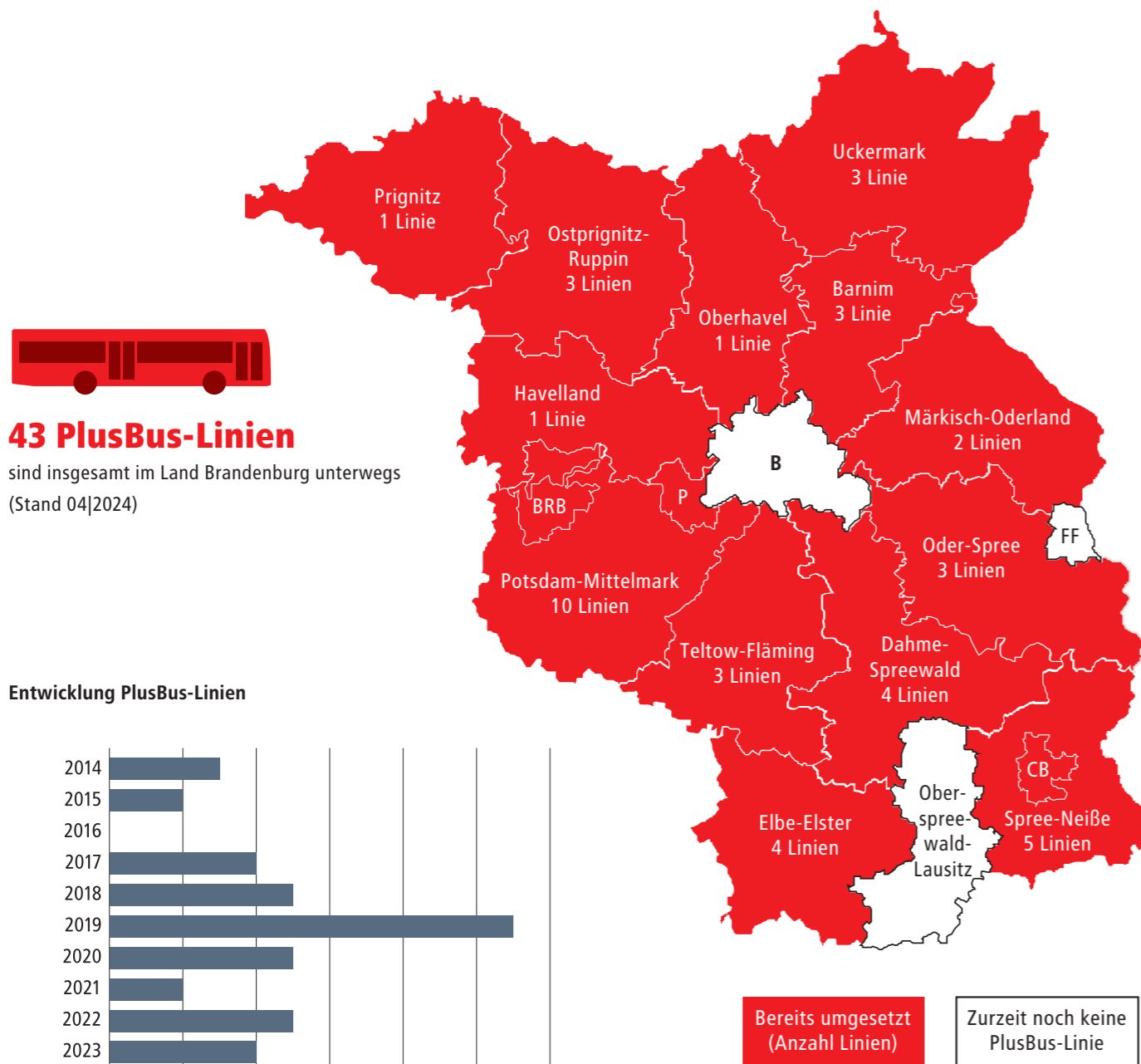
## 4 PlusBus im VBB-Land

**60 Minuten**  
**Stündliche Taktung**  
mindestens 1-Stunden Takt  
Montag bis Freitag  
von 6.00 Uhr bis 20.00 Uhr

**15 Minuten**  
**Anschluss an den Zug**  
Übergangszeit vom/zum  
SPNV beträgt maximal  
15 Minuten (inklusive  
Wegezeit)

**6-mal täglich**  
**Fahrten am Wochenende**  
Am Wochenende  
mindestens 6 Fahrtenpaare  
pro Tag

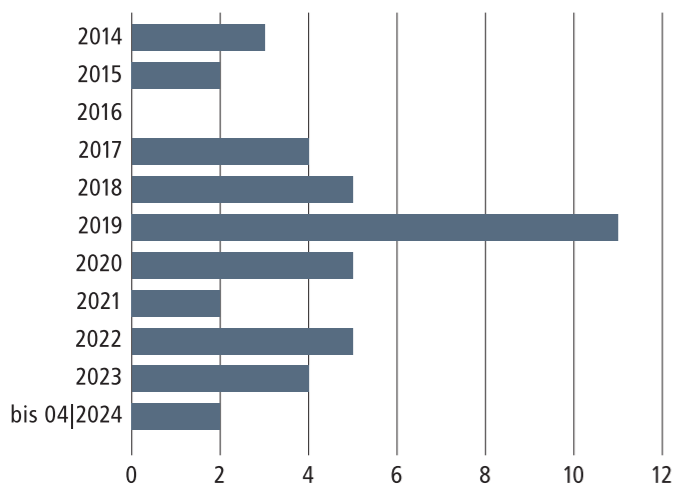
**Jeden Tag**  
**Barrierefreiheit**  
Alle PlusBus-Linien  
gewährleisten den  
Fahrgästen eine  
barrierefreie Mobilität



### 43 PlusBus-Linien

sind insgesamt im Land Brandenburg unterwegs  
(Stand 04|2024)

Entwicklung PlusBus-Linien



## 4.1 Linienübersicht

Umsetzung	PlusBus	Nr.	Linienverlauf
14.12.14	Hoher Fläming	580	Bad Belzig ↔ Potsdam
14.12.14	Hoher Fläming	581	Bad Belzig ↔ Brandenburg
13.04.15	Ruppiner Seenland	711	Neuruppin ↔ Kyritz
13.04.15	Ruppiner Seenland	764	Neuruppin ↔ Rheinsberg
01.01.17	Hoher Fläming	582	Bad Belzig ↔ Treuenbrietzen
10.12.17	Barnim	896	Bernau ↔ Biesenthal
10.12.17	Teltow-Fläming	715	Potsdam ↔ Ludwigsfelde
10.12.17	Barnim	894	Bernau ↔ Ludwigsfelde
01.01.18	Beelitz-Zauche	643	Beelitz ↔ Potsdam
01.01.18	Beelitz-Zauche	645	Beelitz ↔ Lehnin
20.08.18	Prignitzer Elbtal	944	Wittenberge ↔ Lenzen
09.12.18	Teltow-Fläming	714	Ludwigsfelde ↔ Zossen
01.01.19	Lausitz	800	Cottbus ↔ Hoyerswerda
13.02.19	Emsterland	554	Lehnin ↔ Brandenburg
13.04.19	Beelitz-Zauche	641	Beelitz ↔ Werder (Havel)
15.04.19	Ruppiner Seenland	756	Neuruppin ↔ Fehrbellin
05.07.19	Spreewald	472	Luckau ↔ Lübben
05.07.19	Spreewald	500	Lübben ↔ Burg
04.08.19	Niederlausitz	579	Elsterwerda ↔ Finsterwalde
07.09.19	Uckermark	403	Prenzlau ↔ Schwedt
22.10.19	Lausitz	47	Cottbus ↔ Burg
01.11.19	Lausitz	849	Cottbus ↔ Döbern
01.11.19	Lausitz	851	Forst ↔ Döbern
01.11.19	Lausitz	858	Forst ↔ Guben
15.12.19	Märkisch-Oderland	889	Strausberg ↔ Bad Freienwalde
10.02.20	Teltower Rübchen	X1	Potsdam ↔ Teltow
25.06.20	Havelland	663	Nauen ↔ Dallgow-Döberitz
09.08.20	Elsterland	560	Finsterwalde ↔ Bad Liebenwerda
09.08.20	Airport-Region	735	Königs Wusterhausen ↔ BER Flughafen
09.08.20	Airport-Region	736	Königs Wusterhausen ↔ BER Flughafen
10.05.21	Elbe-Fläming	X2	Bad Belzig ↔ Lutherstadt Wittenberg
13.12.21	Nationalparklinie	468	Schwedt (Oder) ↔ Angermünde
11.12.22	Elsterland	544	Herzberg/Elster ↔ Doberlug-Kirchhain
11.12.22	Elsterland	520	Herzberg/Elster ↔ Falkenberg/Elster
11.12.22	Oderland-Spree	420	Neuenhagen ↔ Erkner
11.12.22	Oderland-Spree	435	Fürstenwalde/Spree ↔ Storkow/Mark
11.12.22	Oderland-Spree	950	Strausberg ↔ Erkner
01.06.23	Naturpark	502	Templin ↔ Prenzlau
01.06.23	Schorfheide	515	Templin ↔ Joachimsthal
26.08.23	Oderland-Spree	400	Beeskow ↔ Eisenhüttenstadt
10.12.23	Oberhavel-Barnim	825	Oranienburg ↔ Bernau
08.04.24	Teltow-Fläming	600	Teltow ↔ Waßmannsdorf
08.04.24	Teltower Rübchen	621	Teltow ↔ Ludwigsfelde

## 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

### 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

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 Verkehrsverbänden in Deutschland, um die Marke PlusBus überregional ins Gespräch zu bringen und das Konzept deutschlandweit weiterzuentwickeln.

#### 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/Verbänden in Deutschland

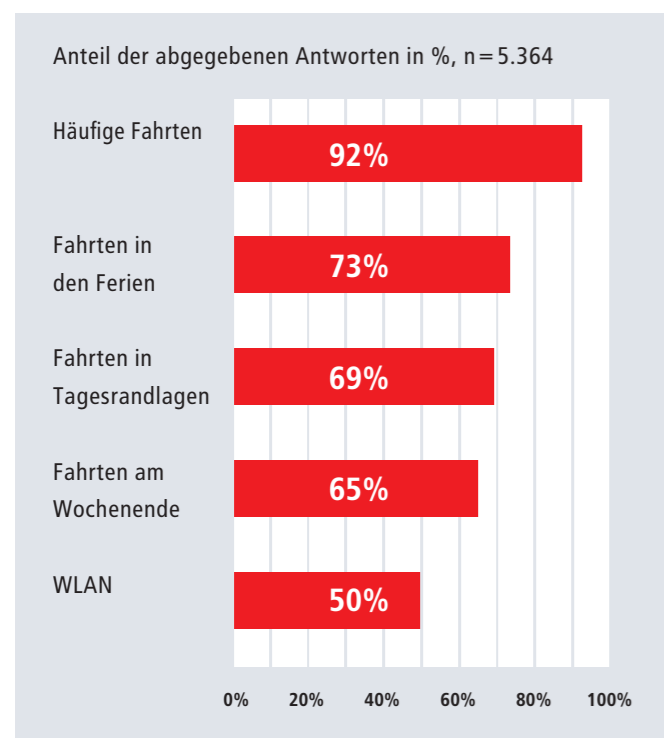
## 6 PlusBus Evaluation

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. Auch erhöhte sich 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 in den Ferien und 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.

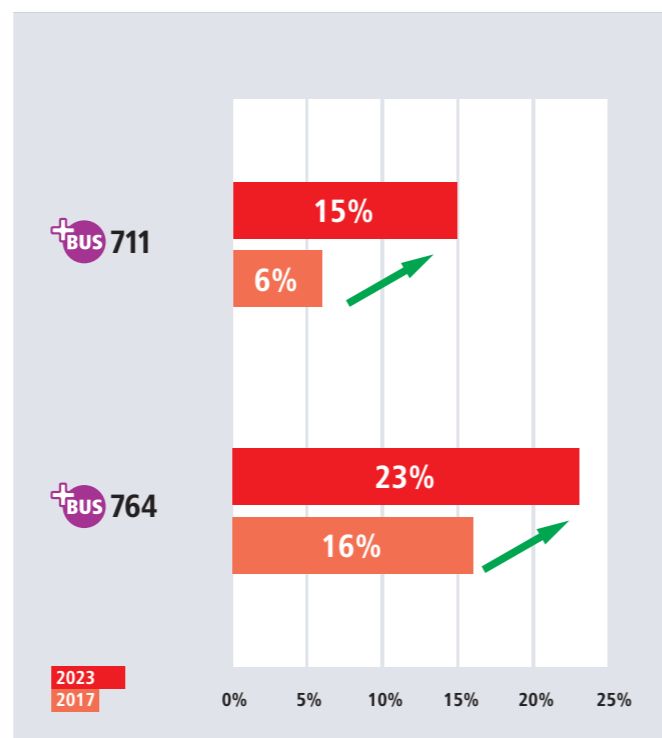


Bewertung der Kriterien des PlusBus-Konzeptes (Mehrfachantworten möglich)



### Diversifizierung des Fahrtangebotes

An mehreren Beispielen zeigt sich, dass der Anteil der Fahrgäste, die die PlusBusse zu Freizeit Zwecken nutzen, steigt. 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 nächstgelegene Stadt zu erreichen.



Zunahme der Fahrgäste mit dem Fahrtzweck Freizeit

## 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.

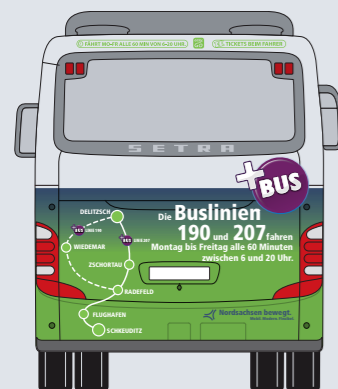
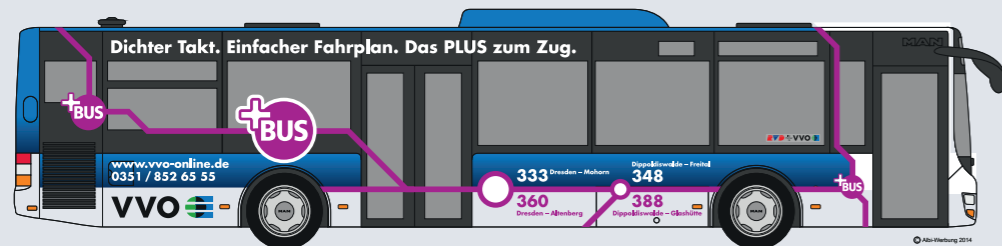
Dem Beispiel schlossen sich in den vergangenen Jahren weitere Verkehrsverbünde an, sodass mit Stand 2024 in den Bundesländern Brandenburg, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen Buslinien unter dem Markennamen und dem PlusBus-Signet verkehren.

Insgesamt gibt es demnach im Jahr 2024 mehr als 160 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. 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 Busbklebungen aus anderen Verkehrsverbänden

## 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 vereinzelt 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 Einfluss 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 erreicht 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 Rahmenbedingungen können Stichfahrten zugelassen werden?

Generell sollten Stichfahrten vermieden werden. In Ausnahmefällen ist der VBB bereit, übergangsweise Stichfahrten zu genehmigen.

## Impressum

### Redaktionsschluss:

März 2024

### Herausgeber:

VBB Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg GmbH  
Stralauer Platz 29  
10243 Berlin

[vbb.de/plusbus](https://vbb.de/plusbus)  
[plusbus@vbb.de](mailto:plusbus@vbb.de)

### V.i.S.d.P.

Ute Bonde

### Fotos:

Die Hoffotografen, 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.