PlusBus

Zielsetzung
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Attraktivitätssteigerung
- Erreichbarkeiten verbessern
- Reisezeit optimieren
- Taktung erhöhen
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe
- Beschäftigte
- Erwachsene
- mobilitätseingeschränkte Personen
- Pendler
- Touristen

Fahrtzweck
- Arztbesuch
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)

Raumstruktur
- überwiegend ländlich

Investitionskosten
- Fallen nicht an

Quelle: Mobilikon 2021

Was ist ein PlusBus?

Das Konzept des PlusBusses wurde 2010 vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern (ÖSPV und SPNV) entwickelt. Es wurde 2013 flankierend zur Einführung der S-Bahn Mitteldeutschland umgesetzt. Die Marke PlusBus ist zwar vom MDV rechtlich geschützt, die Verwendung der Marke durch andere Regionen ist aber nach vorheriger Abstimmung ausdrücklich erwünscht, um das Produkt PlusBus deutschlandweit zu etablieren und den Wiedererkennungswert für den Fahrgast zu steigern. Es wird angestrebt, das Produkt „PlusBus“ so bekannt zu machen wie beispielsweise im SPNV das Produkt „Regionalexpress“.

Der MDV definiert den PlusBus über folgende Angebotsmerkmale:

- Vertaktung mit dem SPNV: An bedeutenden Verknüpfungspunkten (in der Regel Bahnhöfe bzw. Busbahnhöfe) gewährleistet der PlusBus den Übergang zum SPNV bzw. zu anderen Bussen mit einer maximalen Umsteigezeit von 15 Minuten.
- Direkte Linienführung: Die Linienführung ist direkt und erlaubt keine Stichfahrten. Der Linienverlauf wird auf allen Fahrten eingehalten, auch Hin- und Rückwege finden über die gleiche Linienstrecke statt.
- Stundentakt von Montag bis Freitag: Von Montag bis Freitag, an Schultagen sowie an Ferientagen werden mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt angeboten. Die erste Abfahrt findet bis spätestens um 06:00 Uhr statt, die letzte frühestens um 20:00 Uhr. Der Stundentakt gilt für die gesamte Linienlänge. Die Vermeidung einer Angebotsausdünnung in den Schulferien soll insbesondere Pendlerinnen und Pendler ansprechen.
- Wochenendverkehr: An Wochenenden werden über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare angeboten, wobei auf den Samstag mindestens sechs und auf den Sonntag mindestens vier entfallen müssen.

Seit dem Start der ersten PlusBus-Linien im Dezember 2013 im MDV sind bundesweit inzwischen weit über 100 PlusBus-Linien unterwegs. In Brandenburg fahren beispielsweise 41 PlusBus-Linien in 13 Landkreisen.

Je nach Betreiber zeichnet sich der PlusBus durch weitere, in der Regel „weiche“ Faktoren aus. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark erfüllen die PlusBusse über die MDV-Kriterien hinaus Qualitätsstandards wie die Verfügbarkeit von WLAN und USB-Steckdosen. Zum Einsatz kommen vergleichsweise neue Fahrzeuge. Erfahrungswerte zeigen, dass solche Zusatzmerkmale wesentlich sein können für den Erfolg von PlusBus-Linien.

Welche Vorteile bietet der PlusBus?

Mit einem PlusBus soll das SPNV-Netz besonders komfortabel und hochwertig ergänzt werden. Der PlusBus wird ausdrücklich als „Premiumprodukt“ vermarktet, das ein Qualitätserlebnis ermöglicht und einen positiven Beitrag zur Wahrnehmung des ÖPNV leistet. Als SPNV-Zubringer zielt der PlusBus insbesondere auf Fahrgäste ab, die bislang mit dem MIV zum nächstgelegenen Verknüpfungspunkt gelangen oder die bisher gar keinen ÖPNV nutzen.

Ein Vorteil des PlusBusses liegt im klar strukturierten und damit leicht verständlichen Angebot. Das Konzept, insbesondere der gleichmäßige Takt, ist einprägsam. So muss nicht zwingend in den Fahrplan geschaut werden. Da Fahrten regelmäßig von morgens bis abends angeboten werden, ist die Nutzung für unterschiedliche Fahrgastgruppen sinnvoll, wie z. B. Pendlerinnen und Pendler, ältere Menschen etc. Für Touristen ist insbesondere der gleichmäßige Takt und die unkomplizierte Bus-Bahn-Verknüpfung attraktiv, um Ausflugsziele abseits der Ober- und Mittelzentren zu erreichen.

Aus Sicht der Betreiber schafft die Einrichtung von PlusBus-Linien zudem höherwertigere Arbeitsplätze, die, beispielsweise für Fahrkräfte, einen zusätzlichen Anreiz darstellen können.

Was ist bei der Umsetzung zu beachten?

Zunächst müssen die Potenziale der möglichen PlusBus-Linie überprüft werden. In einigen Regionen ist der Einführung einer PlusBus-Linie eine Bürgerbefragung vorausgegangen, um das Angebot auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abzustimmen. Auch Erreichbarkeitsanalysen sind bei der Angebotsentwicklung sinnvoll.

Ob mit der Einführung eines PlusBusses eine neue Buslinie geschaffen wird oder eine bestehende entsprechend dem Anforderungskatalog des PlusBus-Konzepts angepasst wird, ist situationsabhängig. Es bietet sich an, zunächst Linien in den Fokus zu nehmen, die die Anforderungen fast erfüllen, da die Schaffung neuer Linien in der Regel mit einem größeren finanziellen Aufwand verbunden ist. So lässt sich das Netz mit verhältnismäßig wenig Aufwand ergänzen. Die Aufwertung bestehender Linien zum PlusBus betrifft v. a. die Aufstockung des Angebots am Wochenende, den Anschluss von und zur Bahn und die Ergänzung von fehlenden Taktfahrten. Als straßengebundenes Verkehrsmittel, das mit dem SPNV vertaktet ist, erfordert der PlusBus die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen dem ÖSPV und dem SPNV. Eine gemeinsame Planung ist beispielsweise bei der Entwicklung eines neuen Nahverkehrsplans relevant.

Die Abstimmung zur Nutzung der rechtlich geschützten Marke PlusBus mit dem MDV kann auf der Ebene des betreffenden Verkehrsverbundes stattfinden. Vor der Antragsstellung auf Liniengenehmigung durch das Verkehrsunternehmen prüft der Verkehrsverbund die Erfüllung der gemeinsam abgestimmten PlusBus-Kriterien. Parallel zum Genehmigungsverfahren schließen der Aufgabenträger, der Verkehrsverbund und das Verkehrsunternehmen eine Markenvereinbarung ab.

Die Einführung einer PlusBus-Linie sollte von einer Marketingkampagne begleitet werden, die auf verschiedene Maßnahmen und Formate online und offline zurückgreift, damit potenzielle Fahrgäste vom Angebot erfahren. So hat es sich beispielsweise etabliert, zur Einführung neuer PlusBus-Linien eine Eröffnungsveranstaltung durchzuführen oder auf dem Postweg über das Angebot zu informieren. Haltstellen und Auskunftsdienste für PlusBus-Angebote sollen mit dem einheitlichen PlusBus-Logo gekennzeichnet werden. Erfahrungswerte zeigen, dass einer umfassenden Marketing- und Kommunikationsstrategie eine hohe Bedeutung für den Erfolg von PlusBus-Linien zukommt.

Bei der Bewertung des Erfolgs der PlusBus-Linien sollten nicht nur die einzelnen Linien betrachtet werden, sondern das gesamte Netz. Die Einführung von PlusBussen kann durch gute Umsteigemöglichkeiten auch Synergieeffekte bei anderen Buslinien bewirken und so die Attraktivität des gesamten Netzes steigern.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Wesentlich bei einer PlusBus-Linie ist die Einhaltung der Qualitätsstandards, beispielsweise der maximalen Umsteigezeit von 15 Minuten. Dies kann gegebenenfalls schwierig oder nur mit großem Aufwand zu gewährleisten sein.

Weitere Maßnahmen

Anschlussgarantien im ÖPNV (https://www.mobilikon.de/massnahme/anschlussgarantien-im-oepnv)
Barrierefreier ÖV (https://www.mobilikon.de/massnahme/barrierefreier-oev)
Differenziertes Mobilitätssystem (https://www.mobilikon.de/massnahme/differenziertes-mobilitaetssystem)
Integrierte Mobilitätsplattformen (https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen)
Mobilitätsstationen (https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)
Schnellbus (https://www.mobilikon.de/massnahme/schnellbus)
Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV (https://www.mobilikon.de/massnahme/takterhoehung-und-abstimmung-im-spnvoepnv)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

PlusBusse im Landkreis Potsdam-Mittelmark (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/plusbusse-im-landkreis-potsdam-mittelmark)
Schnellbusse der Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/schnellbusse-der-westfaelischen-verkehrsgesellschaft-mbh-wvg)

Verwandte Instrumente

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen)
Förderung von Schnellbussen im Verbandsgebiet des Nahverkehr Rheinland (https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-von-schnellbussen-im-verbandsgebiet-des-nahverkehr-rheinland)
Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept)
Integriertes ländliches Entwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-laendliches-entwicklungskonzept)
Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Kooperationsraumkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept)

ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender)
Pendlerkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept)
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (https://www.mobilikon.de/instrument/personenbefoerderungsgesetz-pbefg)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)
Regionales Entwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept)
Regionalisierungsgesetz (RegG) (https://www.mobilikon.de/instrument/regionalisierungsgesetz-regg)
Schulverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/schulverkehrskonzept)
Tourismuskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/tourismuskonzept)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Aufgabenträgerbefragung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/aufgabentraegerbefragung)
Bedarfsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse)
Erreichbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Fahrplanheft (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/fahrplanheft)
Fahrzeugwerbung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/fahrzeugwerbung)
Interkommunale Zusammenarbeit (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit)
Kundenbefragung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kundenbefragung)
Machbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/machbarkeitsanalyse)

Quellen

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), 24.08.2018: Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus). Zugriff: https://bravors.brandenburg.de/verwaltungsvorschriften/vvplusbus_2018 [abgerufen am 19.12.2023].

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), o. J.: Hintergründe des PlusBus. Zugriff: https://www.plusbus-deutschland.de [abgerufen am 19.12.2023].

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV), 26.06.2014: Fachtagung „Alles in Bewegung? SPNV in Sachsen“. Vorstellung PlusBus. Zugriff: https://www.vvo-online.de [abgerufen am 05.01.2023].

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), 28.03.2019: Plusbus sammelt Punkte in der Fläche. Zugriff: https://www.vdv-dasmagazin.de/story_02_plusbus.aspx [abgerufen am 19.12.2023].

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), o. A.: PlusBus-Konzept. Zugriff: https://www.vbb.de, VBB-Themen, Buskonzepte, PlusBus, PlusBus-Konzept [abgerufen am 19.12.2023].