PlusBusse im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Zielsetzung
- Attraktivitätssteigerung
- Erreichbarkeiten verbessern
- Region/Standort erschließen
- Reisezeit optimieren
- Taktung erhöhen
- Verkehrsmittel verknüpfen

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

Fahrtzweck
- Erledigung

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)

Projektstatus
- dauerhaft umgesetzt

Bundesland
- Brandenburg

Gemeinde
- Bad Belzig, Stadt
- Beelitz, Stadt
- Brandenburg an der Havel, Stadt
- Golzow
- Kloster Lehnin
- Michendorf
- Niemegk, Stadt
- Potsdam, Stadt
- Rietz-Neuendorf
- Stahnsdorf
- Teltow, Stadt
- Treuenbrietzen, Stadt
- Werder (Havel), Stadt
- Wittenberg, Lutherstadt

Weniger anzeigenMehr anzeigen

Quelle: regiobusPM

Was sind die PlusBusse im Landkreis Potsdam-Mittelmark?

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark wurden seit Dezember 2014 insgesamt acht PlusBus-Linien eingeführt. Diese erfüllen die Anforderungen des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) an PlusBusse, die in Abstimmung mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) entwickelt worden sind. Im Stundentakt stellen sie die Anbindung an eines der beiden angrenzenden Oberzentren und/oder an eines der vier Mittelzentren sicher. Die Bahn-Bus-Verknüpfung ist mit einer maximalen Umsteigezeit von 15 Minuten an mindestens einem SPNV -Zugangspunkt gesichert. Es werden ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Die PlusBus-Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark zeichnen sich durch einen höheren Komfort aus.

Mit einigen PlusBus-Linien wurden neue Linienverbindungen geschaffen, mit anderen bestehende Linienverbindungen aufgewertet und z. B. eine ehemalige Rufbuslinie ausgebaut.

Welche Ziele werden mit dem PlusBus im Landkreis Potsdam-Mittelmark verfolgt?

Im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 des Landkreises Potsdam-Mittelmark wurde das Ziel definiert, das ÖPNV -Angebot in der Bedienung der Hauptachsen und im Umlandverkehr mit Berlin und Potsdam als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu stärken. Wesentlicher Bestandteil sollte die Ausrichtung des Busverkehrs auf den bestehenden SPNV sein: zum einen die Regional-Express-

Verbindung nach Potsdam und Berlin, zum anderen die S-Bahn-Anbindung an das Berliner S-Bahn-Netz. Bedeutende Pendlerverflechtungen bestehen im Landkreis Potsdam-Mittelmark mit Berlin (24.000 Ein- und Auspendlerinnen und -pendler), Potsdam (20.500) und Brandenburg an der Havel (8.000). Mit der Einführung des Stundentakts auf einer Hauptbedienungsachse von und nach Potsdam sowie zwei Hauptbedienungsachsen von und nach Brandenburg an der Havel sollte das Angebot insbesondere auf Pendlerinnen und Pendler ausgerichtet werden, um so Anreize zum Umstieg von MIV auf den ÖPNV zu schaffen. Zuvor war das ÖPNV-Angebot vor allem auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern ausgerichtet, was beispielsweise zu einer Ausdünnung des Angebots in den Ferien führte. Die Verknüpfung von Bus und Bahn war ebenfalls ungenügend. Zudem wurde die Linienführung mit vielen Umwegen und damit langen Fahrtzeiten kritisiert.

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark leben rund 215.000 Menschen, die Einwohnerdichte beträgt 83 Einwohnerinnen und Einwohner pro km². Der Landkreis grenzt an zwei Oberzentren, die Landeshauptstadt Potsdam und die kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel, wodurch Teile des Landkreises als Berliner Umland kategorisiert werden. Dort leben 62 Prozent der Bevölkerung auf lediglich 19 Prozent der Landkreisfläche. Aktuelle Bevölkerungsprognosen gehen bis 2030 von einem Zuwachs für die im Berliner Umland liegenden Gemeinden aus, während in den übrigen Gemeinden ein Bevölkerungsrückgang erwartet wird.

Wie erfolgte die konkrete Umsetzung?

Wesentlicher Bestandteil der Einführung der PlusBus-Linien war eine Marketing- und Kommunikationsstrategie, für die etwa zehn Prozent der Umsetzungskosten aufgewendet wurden. So erfolgte beispielsweise eine Postwurfsendung, um sicherzustellen, dass potenzielle Fahrgäste von dem neuen Angebot erfahren.

Eine Fahrgastbefragung hat gezeigt, dass es aufgrund der neuen PlusBus-Linien einen Fahrgastzuwachs gab, insbesondere bei den Zwecken „Arbeit“ und „Einkauf/Freizeit“. Hervorzuheben ist, dass die Auslastung auch in Tagesrandzeiten hoch war.

Als Erfolgsfaktor wird vom VBB und den Betreibern der PlusBusse die Verzahnung der Angebotsmerkmale eines PlusBusses – durchgehender Stundentakt, Abstimmung auf den SPNV – mit weichen Faktoren wie der Verfügbarkeit von WLAN und USB-Steckdosen genannt.

Das PlusBus-Angebot wurde auch mit Blick auf (Tages-)Touristinnen und Touristen gestaltet. So stellen die PlusBus-Linien beispielsweise die Verbindung zum Erlebnis- und Spargelhof Klaistow oder zum Kloster Lehnin sicher. Der Tourismusverein Kloster Lehnin bezeichnete die entsprechende PlusBus-Linie als Gewinn für die Region.

Die Schaffung neuer Linien oder die Aufwertung bestehender Linien ist mit einem größeren finanziellen Aufwand verbunden. In Brandenburg wird dem mit erhöhten Zuweisungen Rechnung getragen. Nach einer 2018 erlassenen Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) erhalten die Aufgabenträger des ÖPNV eine zusätzliche Zuweisung von 0,40 Euro je Nutzwagen-Kilometer mit PlusBussen auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Eine Schwierigkeit stellte die Vereinbarkeit des einprägsamen Stundentakts, der den PlusBus auszeichnet, mit dem Schulbetrieb, der in 45-Minuten-Einheiten erfolgt, dar.

Verwandte Maßnahmen

PlusBus (https://www.mobilikon.de/massnahme/plusbus)

Verwandte Instrumente

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

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Festlegung einer Marketing- und Kommunikationsstrategie (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/festlegung-einer-marketing-und-kommunikationsstrategie)
Informationsveranstaltung (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/informationsveranstaltung)

Quellen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, o. J.: Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlun kreistypen/kreistypen.html?nn=2544954 [abgerufen am 15.12.2023].

Hennig, Hans-Jürgen, 01.02.2017: PlusBus Hoher Fläming: Fokussierung des Kernnetzes als Erfolgsmodell. Zugriff: https://www.nasa.de/fileadmin/content_nasa/inhalte/02_verkehr_planung/02_oepnv_plan/01_workshop/07_landes 02-01_OEPNV-L_Vortrag_Hennig.pdf [abgerufen am 15.12.2023].

Hennig, Hans-Jürgen, 27.10.2017: Vom „Schmerzverkehr“ zum Taktverkehr. Erfolgsfaktoren – für Mobilität im ländlichen Raum. Zugriff: https://www.forum-netzwerk-brandenburg.de [abgerufen am 25.03.2020].

Hennig, Hans-Jürgen, 2018: Der „PlusBus“- der „Regionalexpress“ auf der Straße. Zugriff: https://www.ib-sh.de/fileadmin/user_upload/downloads/kommunalkunden/fachveranstaltungen_fuer_kommunale_themen/nordba [abgerufen am 15.12.2023].

Landkreis Potsdam-Mittelmark, 21.05.2014: Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015 – 2019. Zugriff: https://www.potsdam-mittelmark.de, Landkreis & Verwaltung, strategische Kreisentwicklung, Fachkonzepte, Nahverkehrsplan 2015-2019 [abgerufen am 25.03.2020].

Landkreis Potsdam-Mittelmark, 15.01.2020: Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Potsdam-Mittelmark 2020 – 2024. Zugriff: https://www.potsdam-mittelmark.de, Bürgerservice, Dienstleistungen A bis Z, Verkehrsplanung und ÖPNV-Controlling, Nahverkehrsplan 2020-2024 [abgerufen am 15.12.2023].

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (Hrsg.), Mai 2009: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Zugriff: https://gl.berlin-brandenburg.de, Landesplanung, Landesentwicklungspläne [abgerufen am 25.03.2020].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 31.12.2018: Regionaldatenbank Deutschland. Zugriff: https://www.regionalstatistik.de, Themen, Bevölkerung, Bevölkerungsstand, -vorausberechnung,

Fortschreibung des Bevölkerungsstandes, Bevölkerung nach Geschlecht – Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Gemeinden [abgerufen am 25.03.2020].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 31.12.2018: Regionaldatenbank Deutschland. Zugriff: https://www.regionalstatistik.de, Themen, Gebiet, Gebietsstand, Feststellung des Gebietsstandes, Gebietsfläche in qkm – Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Kreise und krfr. Städte [abgerufen am 25.03.2020].

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), September 2019: Der PlusBus. Konzept. Hintergründe. Angebot. Zugriff: https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Bahnverkehr/plusbus-infobroschuere-2019.pdf [abgerufen am 15.12.2023].

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), 12.02.2020: Fünf Jahre PlusBus in Brandenburg. Zugriff: https://www.vbb.de/presse/fuenf-jahre-plusbus-im-land-brandenburg/ [abgerufen am 15.12.2023].

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), o. J.: PlusBus-Konzept. Zugriff: https://www.vbb.de/vbb-themen/buskonzepte/plusbus/plusbus-konzept/ [abgerufen am 15.12.2023].