

# PlusBus & TaktBus

Das Qualitätsversprechen im öffentlichen Personennahverkehr

3. Ausgabe | 2024



**bus & bahn  
thüringen**  
...wir fahren Sie.



[www.plusbus-taktbus.de](http://www.plusbus-taktbus.de)

Inhaltsverzeichnis	02
Vorwort	03
Ein kurzer Überblick	04
Zertifizierungskonzept	06
Zertifizierungsverfahren	10
Kommunikation	12
Linienübersicht	14
Veranstaltungen	15
ITF – Der Integrale Taktfahrplan für Thüringen	20
Zusammenfassung	22
FAQ	24
Exkurs	25
Blick über den Tellerrand	26
Impressum	27

## **Bus & Bahn Thüringen e. V.**

Stotternheimer Straße 6/7  
99086 Erfurt  
Telefon: 0361 789 837 20

info@bus-bahn-thueringen.de  
www.bus-bahn-thueringen.de





Tilman Wagenknecht

**Sehr geehrte Verkehrsunternehmen,  
sehr geehrte Vertreter der Politik  
und der Aufgabenträger,  
sehr geehrte Partner,  
sehr geehrte Leserinnen und Leser,**

PlusBus und TaktBus nehmen in Thüringen weiter Fahrt auf. Im letzten Jahr sind zu den bereits existierenden PlusBus/TaktBus-Linien fünf weitere im Ilm-Kreis und im Landkreis Hildburghausen dazugekommen. Mit dieser Broschüre erläutern wir Ihnen das Konzept von PlusBus und TaktBus umfassend – die Qualitätskriterien, die diese Linien erfüllen müssen, Ziele und Nutzen, ebenso Chancen und Risiken. Alle Interessenten einer neuen PlusBus- oder TaktBus-Linie finden hier ausführliche und ganz konkrete Handlungsempfehlungen und einen Bericht über die letztjährigen Zertifizierungsveranstaltungen.

PlusBusse und TaktBusse sind das Fundament für die Umsetzung der übergeordneten Verkehrsstrategie des Freistaates Thüringen, dem Integralen Taktfahrplan Thüringen (ITF). Auch hier gibt es wichtige Entwicklungen, die für die fristge-

mäße Umsetzung dieses ehrgeizigen und ambitionierten Projektes von großer Bedeutung sind. Diese stellen wir Ihnen ebenfalls in dieser Broschüre vor.

Seit dem 1. Mai 2023 gibt es in der Bundesrepublik das Deutschland-Ticket. Es grenzt an ein kleines bis mittelgroßes Wunder, dass dieses gemeinsame Ticket so schnell, bundesweit und flächendeckend auf die Beine gestellt wurde und nun aus der ÖPNV-Landschaft nicht mehr wegzudenken ist. Natürlich treten bei der Einführung eines solch gewaltigen Umschwungs auch einige Probleme zu Tage, die es nun zu bewältigen gilt.

Die mediale Aufmerksamkeit für den ÖPNV ist immer sehr hoch, die Branche steht auch weiterhin unverändert im Fokus der Öffentlichkeit. Durch das Deutschland-Ticket ist die Tarifrfrage weitestgehend geklärt. Obwohl schon viele Menschen umgestiegen sind, ist bezüglich der tatsächlichen Steigerung der Fahrgastzahlen noch Luft nach oben. Da es sich hierbei um die Grundvoraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende handelt, muss meines Erachtens genau an dieser Stelle angesetzt werden.

Warum sind bisher nicht noch mehr Menschen in den ÖPNV umgestiegen? Das ist die zentrale Frage, die es dringend zu beantworten gilt. Auf der Suche nach Antworten kommt man zwangsläufig an einer Verbesserung des Angebots im ÖPNV nicht

vorbei. „Angebot schafft Nachfrage“ ist seit Jahren unser Slogan. Die Aufwertung des Angebots ist – unbestritten – eine Mammutaufgabe, gerade in einer durch viele Kostensteigerungen geprägten Zeit.

Das Konzept PlusBus/TaktBus ist auch weiterhin der richtige Weg, Bus und Bahn optimal zu vernetzen und gute Angebote im öffentlichen Personennahverkehr als Alternative bzw. Ergänzung zum Auto zu schaffen. Regelmäßige Verbindungen, eine hohe Fahrtenzahl (auch am Wochenende), ein kontinuierlicher Takt und abgestimmte Verknüpfungen zu anderen Bus- oder Bahnlinien sind nicht nur die Grundpfeiler von PlusBus und TaktBus, sondern auch gleichzeitig die eines guten ÖPNV. Die Umsetzung all dieser Punkte erzeugt hohe Qualität und macht damit hohe Nutzerzahlen möglich.

Unser Verein Bus & Bahn Thüringen e. V. besitzt seit 2020 die Lizenz zur Vergabe der Zertifizierungen Plus Bus und TaktBus im Freistaat Thüringen. Lassen Sie uns gemeinsam weiter an dem Gelingen der Verkehrswende durch die Etablierung von PlusBus und TaktBus arbeiten. Dazu lade ich Sie herzlich ein!

**Machen Sie mit!**

Ihr Tilman Wagenknecht  
Geschäftsführer  
Bus & Bahn Thüringen e. V.



## Ziele:

- attraktives Bus-System, das untereinander, aber auch eng mit dem Bahnverkehr verknüpft ist
- Erzeugung erhöhter Aufmerksamkeit beim Fahrgast
- Hervorhebung der garantierten Bedienungsqualität
- gezielte Vermarktung des Busverkehrs in Thüringen
- Ansprache neuer Kunden für straßengebundenen ÖPNV
- Stärkung der Motivation der Akteure, Qualitätsstandards anzupassen
- Schaffung eines attraktiven Angebots für den ländlichen Raum als Baustein zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Thüringen



## Vorteile:

### Für den Fahrgast:

- abgestimmtes regelmäßiges Taktangebot führt zu Gewinn an Flexibilität
- PlusBus kann intuitiv genutzt werden
- hier profitiert besonders der tägliche Pendlerverkehr, aber auch Ausflügler
- Kostenersparnis im Vergleich zum KFZ
- durch Verzicht auf KFZ auch Beitrag zur Umwelt

### Für die Verkehrsunternehmen:

- gut vernetzter Taktverkehr steigert die Kundenzufriedenheit
- hohe Kundenzufriedenheit steigert langfristig die Fahrgastzahlen
- Umsetzung politischer Vorgaben
- Kanalisierung von besonderen Kundenwünschen

## Vorteile:

### Für die Region:

- stärkere Nutzung des ÖPNV führt zu sinkenden bzw. gleichbleibenden Zuschüssen durch die Landkreise
- Verbesserung der Infrastruktur
- attraktive Taktverbindungen
- Verbesserung der Anbindung ländlicher Räume
- Regelmäßigkeit und gute Anschlussverbindungen werden Standortvorteil

### Für die Gesellschaft:

- ganzheitlicher und kosteneffizienter Ansatz für die Verkehrswende
- Schutz der Umwelt
- Schaffung von Mobilitätsangeboten-Alternative zum PKW

### Für den Tourismus:

- Erschließen von Urlaubsregionen
- Ausflugsziele sind für Tagestouristen und Ausflügler schnell und problemlos erreichbar
- Erhöhung der wahrgenommenen Erreichbarkeit der Region für Touristen und Unternehmen
- Sicherung eines modernen, nachhaltigen Tourismus in Thüringen

### Für das Klima:

- Ausbau des PlusBus/TaktBus Netzes schafft eine Alternative zum KFZ
- Gesamtaufkommen des PKW-Verkehrs kann reduziert werden  
→ Reduzierung von Emissionen
- großer Beitrag zur Dekarbonisierung



Übersicht über die Lizenznehmer der Marken PlusBus und TaktBus in Mitteldeutschland – Eine starke Markenfamilie hat sich gebildet



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, allerdings ohne Angaben zur Vertaktung und zu Mindestübergangszeiten beim Umstieg auf die Bahn.

Die wichtigste Bedeutung für den Busverkehr in Thüringen hat der Schülerverkehr. In fast jeder noch so kleinen Siedlung in Thüringen wohnt auch mindestens ein Schüler. Diese müssen oft mit dem Bus zu den unterschiedlichsten Schultypen und -standorten 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 meiste Angebot zwischen 7.00 und 8.00 Uhr sowie 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 Thüringen viele Busse über lange Distanzen fahren und zum Teil große Umwege in Kauf genommen werden müssen. Für viele Fahrgäste bedeutet das hohe Zeitverluste. Doch ist dieses Angebot auch für andere Zielgruppen nutzbar? Für den Pendler, der auch abends wieder nach Hause



## URKUNDE

zur Zertifizierung am 00.00.2024 der folgenden Buslinien des Musterunternehmens ...

Musterunternehmen

Dem Verkehrsunternehmen werden nach Prüfung der Voraussetzung für die nachfolgend aufgeführten Regionalbuslinien die Zertifikate PlusBus bzw. TaktBus zuerkannt. Das Unternehmen ist berechtigt, mit den zugehörigen Marken zu werben. Die Zertifizierung erfolgt ohne zeitliche Begrenzung, solange die Voraussetzungen eingehalten werden.

Muster-Linie:

Muster-Linie:

Musterort / Musterdatum

Ort / Datum

Tilman Wagenknecht / Geschäftsführer Bus & Bahn Thüringen e.V.

muss, für den Schüler, der am Nachmittag einer Freizeitbeschäftigung nachgehen will? Für einen Einkauf nach der Schule oder Besorgungen in der Stadt? Wie ist die Mobilität mit Bussen in den Ferien gewährleistet? Verstehen potenzielle Zielgruppen überhaupt den (Schüler-)Fahrplan, der sich aus den o. g. Umständen und 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.

Grundlage des Konzeptes ist der in weiten Teilen Thüringens geltende Stundentakt im Schienenpersonennahverkehr. Bei Taktlücken der Bahn, z. B. Zweistundentakt, kann kein Bus- Bahn-Übergang innerhalb von 15 Minuten gewährleistet werden. Auch eine solche Buslinie wäre unter bestimmten Voraussetzungen als PlusBus-Linie zertifizierbar. 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. Die Qualitätskriterien für den PlusBus müssen sowohl an Schul- als auch an Ferientagen erfüllt werden.

## 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 5.00 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 vier Fahrtenpaare anzubieten sind.



## Der PlusBus:



... um eine gleichbleibende Qualität der PlusBusse in ganz Thüringen 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, kooperative Vermarktung sowie ggf. eine finanzielle Förderung durch das Land Thüringen.

- **Zeitnahe Verknüpfung:**  
Die Bahn-Bus- oder Bus-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem Zugangspunkt mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten 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.

## Nicht berücksichtigungsfähig für eine Zertifizierung 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.



## Der TaktBus:



... folgt den Grundprinzipien des stündlich verkehrenden PlusBusses, jedoch hauptsächlich im Zweistundentakt. Er wurde eingeführt, um den besonderen Anforderungen vieler Regionen zu genügen, welche zwar regelmäßige Verkehre vorhalten, aber diese nicht auf einen Stundentakt verdichten können. Das ist Realität in vielen Regionen, in denen auch die Regionalbahn nur im Zweistundentakt verkehrt. Andererseits kann auch ein TaktBus auf eine Bahnlinie verknüpfen, welche im Stundentakt fährt.

Grundsätzlich werden beide Marken gleichbehandelt und umgesetzt. Der TaktBus beschreibt allerdings Buslinien, die etwas weniger oft und weniger „streng“ organisiert werden, weil dies in der betreffenden Region anders nicht sinnvoll oder wirtschaftlich wäre. Perspektivisches Ziel bleibt dabei, aus jedem TaktBus einen PlusBus zu machen – wenn es die Fahrgastzahlen erlauben oder gar erfordern.

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

- **Regelmäßiger Taktverkehr:**  
An Werktagen außer Samstagen sind mindestens sieben Fahrtenpaare im Zweistundentakt über die gesamte Linienlänge anzubieten. Ab 18 Uhr kann ein zweites Fahrzeitprofil angesetzt werden.
- **Wochenendverkehr:**  
An Samstagen sind mindestens vier Fahrtenpaare anzubieten, für Sonntag gibt es keine Vorgaben, an beiden Tagen ist Rufbus auch im Grundangebot zugelassen

- **Zeitnahe Verknüpfung:**

Die Bahn-Bus- oder Bus-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem Zugangspunkt mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten 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. Kleinere Abweichungen sind möglich.

### Nicht berücksichtigungsfähig für eine Zertifizierung 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.

Grundsätzlich gilt für den TaktBus auch die Taktverknüpfung bei Umstiegen wie beim PlusBus. Angesichts der bisher geltenden Förderkriterien in Thüringen für die „Landesbedeutsame Buslinie“ (vergleiche Information auf Seite 25) kann einfach gesagt werden: **Jede landesbedeutsame Linie kann leicht auch als TaktBus-Linie zertifiziert werden.**



# Die Kriterien im Vergleich

Kriterium	Mindestvorgabe PlusBus		Mindestvorgabe TaktBus	
Grundangebot auf Stammlinienweg	1 Mo-Fr:	15 Fahrtenpaare im Zeitraum zwischen 5 und 21 Uhr	Mo-Fr:	7 Fahrtenpaare
	Sa:	6 Fahrtenpaare	Sa:	4 Fahrtenpaare
	So:	4 Fahrtenpaare	So:	keine Vorgabe
Linienweg	2	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/So/F	2	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/So/F
Exakter Takt	3	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/So/F, dabei ist Mo-Fr ein 60-min-Takt anzubieten  Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteigerichtung resultiert.	3	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/So/F, dabei ist Mo-Fr ein 120-min-Takt anzubieten  Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr.
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	4	gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen	4	gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende		einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte		Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein		Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein
Zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	5	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen	5	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz		Rufbus im Grundangebot nicht zugelassen		Rufbus Mo-Fr im Grundangebot nicht zugelassen

## Tolerierte Abweichungen:

Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei maximal drei Kriterien auftreten.

1 Mo-Fr ist je eine Taktlücke im Zeitraum 9-12 Uhr und 18-21 Uhr zugelassen; dabei müssen mindestens 13 Fahrtenpaare angeboten werden.

2 Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich:

- » sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzentren und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)

3 Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich:

- » Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung)
- » Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzentren und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)

4 Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend

5 max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen

Die Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot von Takt- oder PlusBus verkehren. D. h. es wird für eine erfolgreiche Zertifizierung ausschließlich die Einhaltung der Kriterien auf der Mindestleistung geprüft. Darüber hinausgehende Leistungen auf der Linie sind natürlich möglich.





## Das Zertifizierungsverfahren PlusBus/TaktBus

Während in anderen Bundesländern die Einführung von PlusBus/TaktBus meist durch eine Verwaltungsvorschrift und die zugehörige Leistungsförderung des Bundeslandes begleitet wird, kann ein solches Verfahren derzeit in Thüringen noch nicht angewendet werden. Die Einführung einer PlusBus-Linie ist grundsätzlich einfach und unkompliziert. BBT unterstützt interessierte Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei allen Fragen.

Die Finanzierung der Einführung und des Marketings der PlusBus-Angebote kann über die Kooperationsrichtlinie des Freistaates gefördert werden. Diese Aufgabe obliegt BBT als Lizenzgeber und wird als Bestandteil der jährlichen Förderanträge der Kooperation berücksichtigt. Damit können Aufwendungen für Zertifizierung, Marketing, Fahrplanerstellung und die notwendigen Personalkosten unterstützt werden. In der Regel erfolgt die Verrechnung im Rahmen einer Mitgliedschaft im Verein BBT, was sich aufgrund der Vereinsstruktur auch vertraglich am Einfachsten darstellt. Es ist aber auch eine vertragliche Vereinbarung möglich.

Weiterhin kann die Förderung von PlusBus auch in ggf. aufgelegten Bundesförderprogrammen erfolgen. Diese Förderungen richten sich i. d. R. an Aufgabenträger. BBT wird alle Interessierten in diesen Fragen tatkräftig unterstützen.

Die Einbindung der Fahrplandaten ist durch die sogenannte „Thüringer Datendrehscheibe“ und die daran angeschlossenen Auskunftssysteme geregelt. Das System wird durch die darin bereits verankerte Kofinanzierung des Freistaates Thüringen unterstützt.

## Beantragung

In einem ersten Schritt sind durch den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen Fahrpläne zu entwerfen und gemeinsam mit BBT auf Zertifizierbarkeit zu prüfen. In dieser Vorbereitungsphase sind vorab die Anforderungen an die Linie zu evaluieren und verkehrsplanerische Konzepte abzuwägen. Wenn der PlusBus-Fahrplan fertig ist, erhält das durchführende Verkehrsunternehmen den Lizenzvertrag für die Marke PlusBus bzw. TaktBus durch BBT.

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

#### Vor Betriebsaufnahme:

- Angebotskonzeption durch Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
- Prüfung durch BBT auf Erfüllung der PlusBus- bzw. TaktBus-Kriterien
- Antragstellung auf Liniengenehmigung oder -änderung durch Verkehrsunternehmen beim Thüringer Landesverwaltungsamt
- Parallel zum Genehmigungsverfahren: Abschluss Markenvereinbarung Verkehrsunternehmen/BBT
- Betriebsaufnahme
- Marketingmaßnahmen durch Verkehrsunternehmen und BBT
- Eröffnungsveranstaltung

#### Aufgaben von BBT / Einmalige Aufgaben:

Durch die verkehrlichen Erhebungen der Verkehrsunternehmen werden die Potenziale der entsprechenden Linie überprüft. Darüber hinaus wird das Angebot in Absprache des Verkehrsunternehmens sowie dem Aufgabenträger gemäß den PlusBus-Kriterien abgestimmt und wenn nötig Änderungen und Anpassungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass die Kriterien auch im laufenden Betrieb eingehalten werden.

Außerdem wird durch BBT der Lizenzvertrag abgeschlossen und jede Linie dokumentiert. Des Weiteren unterstützt BBT die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger dabei, die neu eingeführte PlusBus-Linie zu vermarkten. Dies erfolgt unter anderem durch die Er-

stellung bzw. Anpassung des Liniennetzes, einer angepassten Fahrzeug- und Haltestellengestaltung sowie weiteren Medien wie beispielsweise Flyern. Auch ist BBT damit beauftragt, ein Evaluationskonzept zu erstellen, um die PlusBus-Linien in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, z. B. durch Fahrgastbefragungen.

#### **Dauerhafte Aufgaben:**

In den Folgejahren nach der Etablierung einer neuen PlusBus-Linie konzentrieren sich die Aufgaben von BBT zum einen auf das Controlling des Lizenzvertrages sowie die Überprüfung der Einhaltung der Kriterien, zum anderen auf die Berichterstattung. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die rechtliche Sicherung der Lizenzbedingungen der Marken PlusBus oder TaktBus, die BBT durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund vorgegeben sind.

Eine weitere Evaluation findet auf Grundlage der Daten der Verkehrsunternehmen statt, die BBT bei den Verkehrsunternehmen erheben wird.

Um kooperationsweit zum Thema PlusBus im Gespräch zu bleiben und sich abzustimmen, existieren bei BBT bereits ein Arbeitskreis „Angebot & Fahrplan“ und ein Aufgabenträger-Beirat. Hier findet ein Austausch zwischen beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern statt. Das Thema PlusBus wird in der Perspektive einen eigenen Arbeitskreis der interessierten Unternehmen erfordern. Dies kann im Rahmen einer Mitgliedschaft im Verein oder kooperativ über einen Vertrag erfolgen.

BBT wird außerdem das vorliegende Handbuch kontinuierlich fortschreiben, in der Regel jährlich. Dieses informiert über die Konzeptinhalte, die Beantragung und Finanzierung sowie Möglichkeiten des Marketings und gibt einen Überblick über bestehende PlusBus-Linien. Darüber hinaus steht BBT in Kontakt mit anderen Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden in Deutschland, um das Konzept PlusBus/TaktBus überregional und deutschlandweit weiterzuentwickeln.



#### **Übersicht:**

##### **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
- Evaluation auf Grundlage der Daten der Verkehrsunternehmen ergänzt durch ausgewählte eigene Zählungen und Befragungen
- Abstimmung aller Beteiligten im Rahmen eines Arbeitskreises PlusBus bei BBT
- Fortschreibung des Handbuchs PlusBus
- Weiterentwicklung des PlusBus-Konzeptes mit anderen Aufgabenträgern/Verbänden in Deutschland

#### **Förderung „Landesbedeutsamer Buslinien“**

Die in Thüringen nach der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie mögliche zusätzliche Förderung der sogenannten „Landesbedeutsamen Buslinien“ zwischen zentralen oder wirtschaftlich bzw. touristisch bedeutsamen Punkten, die nicht über Eisenbahnverkehr erschlossen sind, hat zunächst nichts mit der Qualitätszertifizierung der Marken PlusBus oder TaktBus zu tun. Das Zertifizierungsverfahren, wie es hier beschrieben ist, ist in Thüringen derzeit nicht unmittelbar mit einer Finanzierung verbunden (vergleiche Information auf Seite 25).

In anderen Bundesländern geht man in der Regel einen abweichenden Weg. Zusätzliche Finanzierung von Verkehrsmitteln ist an die Zertifizierung zum PlusBus gebunden.

Daher können in Thüringen auch Linien als PlusBus oder TaktBus zertifiziert werden, die nicht als landesbedeutsam im Sinne der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie eingestuft werden.



**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 einen übergreifenden Ansatz als auch den lokalen Bezug der einzelnen PlusBus-Linien auf.**

Thüringenweit steht das „Plus“ oder das „Takt“ für einen regelmäßigen Takt, optimale Übergangszeiten zwischen Bus und Bus oder 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 Rhön“) 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 Marken

Namensgeber für PlusBus ist die Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV). Diese hat den PlusBus mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Dezember 2013 eingeführt. Im Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen BBT, den Verkehrsunternehmen in Thüringen und dem MDV, können auch Thüringens stärkste Buslinien unter den eingeführten Markennamen fahren. Einheitlich wird das PlusBus- oder TaktBus-Signet für die Fahrgastinformation genutzt und ist bindend. Dieses wird auch in den anderen Verbänden

und Regionen Deutschlands für die Kennzeichnung der PlusBus- oder TaktBus-Linien verwendet.

## Der Name

In den einzelnen Regionalnetzen können zusätzliche Namen etabliert werden. Dadurch kann ein regionaler Bezug hergestellt und das Produkt PlusBus besser vermarktet werden.

## Das Motiv

BBT stellt den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Bildmarke zur Verfügung. Diese kann regional angepasst werden. Mit dem Slogan „Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können.“ wird die Bildmarke 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 Verkehrsgebiet garantiert und abbildet. Bus & Bahn Thüringen e. V. wird die Kampagne digital begleiten.

## Liniennetzdarstellung

Der PlusBus wird in ausgewählten Produkten im Liniennetz des Landes Thüringen hervorgehoben. Damit wird die Erweiterung des Schienenverkehrs in die Region durch das PlusBus-System dargestellt. Außerdem können in Teildarstellungen des Regionalnetzes Thüringen die Bahn-Verbindungen um die PlusBus-Linien ergänzt und zielgruppenspezifische Darstellungen für Flyer usw. entwickelt werden. An den Start- bzw. Zielhaltestellen werden die Liniennummern ebenfalls angegeben.

## „Tue Gutes & rede darüber“

**Grundsätze der Werbung:**  
(Maßstäbe für gute Werbung)

- Wahrheit
- Klarheit - Einfache Kommunikation
- Wirksamkeit: auf Ziele ausgerichtet, Maßnahmen
- Wirtschaftlichkeit
- Stetigkeit
- Wiedererkennungseffekt

## Fahrplandarstellung

Für Fahrplantabellen, vor allem in Fahrplanheften und Flyern, ist eine Kennzeichnung der PlusBus-Linie mit dem Zusatz „PlusBus“ und dem Namen des jeweiligen Verkehrsunternehmens vorgesehen.

Die Fahrgastinformationsdienste (mobil, stationär, App, Routing) stellen bei einer Verbindungsanfrage 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 Fahrgastinformationen muss sich der Fahrgast dann nur noch den Linienweg (Umsteigepunkte) und die Abfahrtsminute merken. Einige Fahrgastinformationen können auch erklärende und weiterführende Texte verarbeiten. Die Umsetzung ist von den technischen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen abhängig.

## Kennzeichnung der Haltestellen

Haltestellen für PlusBusse oder TaktBusse werden optimalerweise mit dem entsprechenden Signet an der Haltestellenfahne gekennzeichnet. BBT stellt die erforderlichen Signets (als Aufkleber oder Datei) zur Verfügung.

### Information der Fahrgäste und Bewerbung

BBT 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.



### Informationsflyer

Die Erstellung von Informationsflyern hat sich bewährt. Hier soll vor allem das einfache Prinzip des Plus Busses vermittelt werden. Daher steht im Mittelpunkt der Informationsvermittlung die kurze Darstellung des Taktfahrplanes sowie der Hinweis auf die Anschlüsse zum Bahnverkehr. Es hat sich bewährt, für einzelne PlusBus- oder TaktBus-Linien Fahrplanflyer herauszugeben. BBT hat diese im DIN-Lang-Format erstellt. Das Kundeninteresse ist groß. Die Verknüpfung zum tagesaktuellen Fahrplanangebot kann zudem über feste QR-Codes erfolgen, welche direkt zur digitalen Fahrplanauskunft der jeweiligen Linie führt.

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. Somit können zum einen Touristen gezielt auf das Plus Bus-Angebot aufmerksam gemacht und zum anderen Berufspendler und Schüler mit den Vorzügen von PlusBus erreicht werden. Auch hier kann mit festen QR-Codes eine direkte Verlinkung zu den tagaktuellen Fahrplanangeboten der jeweiligen Haltestelle eingerichtet werden.

In den Darstellungen auf dem Titelbild des Flyers finden sich sowohl das Logo 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 Tourismusinformatoren können Neukunden angesprochen werden, die bislang das PlusBus-Angebot nicht nutzten. Außerdem kann die öffentliche Wahrnehmung der PlusBus-Linien gestärkt werden.

### Kundenmagazine, Fahrgastzeitungen

Sofern die Verkehrsunternehmen eigene Kundenmagazine veröffentlichen, stellt BBT den Unternehmen geeignete Mustertexte und Bilder zur Verfügung. Für die Unternehmen, die die BBT-Fahrgastzeitung **omni** veröffentlichen, wird das Thema PlusBus/TaktBus selbstverständlich regelmäßiger Bestandteil der Berichterstattung sein.

### Eröffnungsveranstaltungen

In vielen Regionen haben sich Eröffnungsveranstaltungen zur Einführung neuer PlusBus-Linien etabliert. Auch hier bietet BBT den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern Unterstützung bei der Planung der Veranstaltung und bei Presseinformationen an. Ziel der Veranstaltung ist es, das Konzept zu präsentieren, regional dafür zu werben und den Austausch zwischen Verkehrsbranche, Politik und regionalen Akteuren zu ermöglichen.

Gerade durch einen proaktiven Informationsaustausch kann eine hohe Reichweite und Akzeptanz von Plus Bus erzielt werden. 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.



## Von BBT zertifizierte Linien

### Landkreis Hildburghausen:

- Linie 200: Hildburghausen – Schleusingen – Suhl
- Linie 205: Coburg – Eisfeld – Schleusingen
- Linie 219: Hildburghausen – Römhild – Bad Königshofen

### Ilm-Kreis:

- Linie 350: Arnstadt – Ictershausen – Erfurt
- Linie 300: Ilmenau – Schmiedefeld – (300.1 Vesser – Frauenwald) – Frauenwald/Suhl

### Wartburgkreis:

- Linie 100: Bad Salzungen – Erlebnisbergwerk Merkers – Vacha – Bad Hersfeld (Frankfurt a.M.) BÄDERLINIE
- Linie 130: BAD SALZUNGEN – Langenfeld – DERMBACH
- Linie 140: EISENACH – Seebach – Ruhla – BAD LIEBENSTEIN
- Linie 170: EISENACH – Creuzburg – (Ifta) – TREFFURT (– Eschwege/-Falken)
- Linie 190: EISENACH – Gumpelstadt – Bad Liebenstein – Barchfeld – BAD SALZUNGEN



## Anderweitig zertifizierte Linien

### Landkreis Altenburger Land:

- Linie 350: ALTENBURG – Großstörnitz – SCHMÖLLN
- Linie 500: ALTENBURG – Meuselwitz – ZEITZ
- Linie 580: ALTENBURG – Rositz – Meuselwitz – LUCKA
- Linie 510: ALTENBURG – Windischleuba – Pahna – Eschefeld – FROHBURG
- Linie 590: ALTENBURG – Thräna – BORNA
- Linie 710: ALTENBURG – Molbitz – Rositz – Zechau – MEUSELWITZ

### Landkreis Greiz:

- Linie 81: GREIZ – Friesen – REICHENBACH

# Veranstaltungen



Bild: Eisenach, 15. Mai 2022

[www.plusbus-taktbus.de](http://www.plusbus-taktbus.de)



**bus & bahn  
thüringen**  
...wir fahren Sie.



## Einführung von PlusBus- & TaktBus-Linien im Ilm-Kreis

Mit dem Fahrplanwechsel im Sommer 2023 ist es gelungen, zwei Regionalbuslinien des Verkehrsunternehmens IOV GmbH im Ilm-Kreis als PlusBus- bzw. TaktBus-Linien zu zertifizieren. Die Linie 350 erfüllt die PlusBus-Kriterien und verbindet Arnstadt über Ichtershausen nach Erfurt. Die legendäre Linie 300 führt quer über den Rennsteig von Ilmenau nach Suhl. Sie erfüllt die entsprechenden TaktBus-Kriterien.

Sarah Höring fand sichtlich Gefallen an der Zertifizierung der beiden IOV-Linien. „Es ist echt schön, dass wir heute, gerade zu unserem 30. Firmen-Jubiläum, die PlusBus/ TaktBus-Urkunde in unseren Händen halten können. Die Einhaltung der Zertifizierungskriterien ist für uns selbstverständlich und auch ein Stück weit Ansporn, stets die hohe Qualität unserer Busverkehre zu garantieren, umzusetzen und zu erhalten. Daran arbeiten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter täglich mit viel Energie und Leidenschaft.“

Mit über 145 Mitarbeitenden, 60 Linienbussen und mehr als 30 Jahren Erfahrung sorgt der IOV für pünktlichen, sicheren und zuverlässigen Linienverkehr im Ilm-Kreis. Mehr Informationen zum Thema finden Sie unter [www.plusbus-taktbus.de](http://www.plusbus-taktbus.de). Details zu den zertifizierten Linien finden sich tagaktuell in jeder Fahrplanauskunft.



Übergabe der Zertifizierungsurkunde PlusBus & TaktBus an IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau am 1. Juli 2023 (v. l. n. r.): Sarah Höring, Geschäftsführerin der IOV GmbH, Dirk Bergner, Geschäftsführer der KomBus GmbH  
Foto: Bus & Bahn Thüringen e.V.

### Zitat Dirk Bergner, Geschäftsführer KomBus GmbH:

„Ein Höhepunkt des Festes war die Zertifizierung der beiden Linien. Mich freut riesig, dass ich heute zum 30-jährigen Bestehen der IOV GmbH in Ilmenau sein und stellvertretend für Bus & Bahn Thüringen e. V. die Zertifizierungs-Urkunde an Frau Höring überreichen durfte.“

### Zusammenfassung:

„Mit den zertifizierten Linien werden nun wieder neue Wege im ÖPNV im Landkreis Hildburghausen und im Ilm-Kreis beschritten“, meinte Tilman Wagenknecht, Geschäftsführer von Bus & Bahn Thüringen e. V. „Mit diesen Projekten sind Überlandbuslinien sichtbarer und damit wertvoller für

den Fahrgast. Das Qualitätsversprechen zahlt sich für alle aus. Für den ÖPNV ist allerdings eine deutlich verbesserte Finanzierung notwendig, damit viel mehr solcher Qualitätslinien eingerichtet werden können. Die notwendige Verkehrswende erfordert einen umgehenden Ausbau des ÖPNV-

## Einführung von PlusBus- & TaktBus-Linien im Landkreis Hildburghausen

Drei Regionalbuslinien des Verkehrsunternehmens WerraBus GmbH im Landkreis Hildburghausen sind als PlusBus- bzw. TaktBus-Linien zertifiziert worden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 erfüllen die Linie 200 die PlusBus-Kriterien und die länderübergreifenden Linien 205 und 219 nach Bayern die entsprechenden TaktBus-Kriterien.

Anlässlich der Übergabe der Zertifizierungsurkunde am 06. Februar 2024 in Hildburghausen unterstrich Dirk Lindner, stellvertretender Landrat des Landkreises Hildburghausen, **die immens hohe Bedeutung des ÖPNV für die Region:** „Ohne Überlandlinienbusse wäre unser Landkreis um Vieles ärmer. Wir freuen uns riesig über die Zertifizierung und sind stolz darauf, nun eine PlusBus- und zwei TaktBus-Linien im Landkreis zu haben. Unser Ansporn ist es, in den kommenden Jahren das Liniennetz im Landkreis Hildburghausen im Sinne eines integralen Taktfahrplans zu optimieren und so weitere Linien auf den PlusBus- bzw. TaktBus-Standard auszubauen.“

Susanne Gaurun, Geschäftsführerin der WerraBus GmbH, ist ebenfalls sehr erfreut über die Zertifizierung und sieht darin für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Hildburghausen eine Verbesserung der Mobilität: „Wir



Übergabe der Zertifizierungsurkunde PlusBus & TaktBus an WerraBus GmbH am 6. Februar 2024 in Hildburghausen (v. l. n. r.): Dirk Lindner, stellvertretender Landrat des Landkreises Hildburghausen, Susanne Gaurun, Geschäftsführerin der WerraBus GmbH, und Tilman Wagenknecht, Geschäftsführer von Bus & Bahn Thüringen e. V.  
Foto: WerraBus GmbH

hoffen, dass mehr Komfort und bessere Anschlussmöglichkeiten dazu beitragen, dass noch mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen“, so die WerraBus-Geschäftsführerin. „Deshalb gehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WerraBus GmbH diese Aufgabe auch aus Überzeugung an.“

Angebotes. Dazu brauchen die Unternehmen und Landkreise vorrangig Geld vom Freistaat Thüringen. Ideen, wie das Geld sinnvoll zum Wohle der Bevölkerung eingesetzt wird, haben die Verkehrsunternehmen genügend.“

Mehr Informationen zum Thema finden Sie unter [www.plusbus-taktbus.de](http://www.plusbus-taktbus.de).

Details zu den zertifizierten Linien finden sich tagaktuell in jeder Fahrplanauskunft.

bus & bahn  
thüringen  
...wir fahren Sie.



## Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) feiert zehnjähriges Jubiläum seines erfolgreichen PlusBus-Konzepts. Wir werfen einen Blick zurück zu den Anfängen und in eine mögliche Zukunft.

Wie können wir den Nahverkehr auf dem Land verbessern? Das fragte sich der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) vor 10 Jahren. Die Antwort: regelmäßige Fahrpläne, nicht nur morgens während der Schulzeit. Und eine bessere Anbindung an andere Verkehrsmittel. Ohne lange Wartezeiten. Und wenn möglich, das Ganze auch am Wochenende.

Gefragt, getan. Um die Wünsche zu erfüllen, schufen die im MDV zusammen geschlossenen Partnerinnen und Partner ein völlig neues Angebot: den PlusBus. Der ging im Dezember 2013 an den Start. Nicht von ungefähr zeitgleich mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz und dem Start des Leipziger Citytunnels. Zum zehnjährigen Jubiläum zeigt sich: Der PlusBus war und ist ein großer Erfolg - und findet mehr und mehr bundesweite Nachahmer.

### Vernetzungs- und Taktgedanke im Vordergrund

Der PlusBus hat neue Standards im ÖPNV gesetzt. Er fährt täglich, unter der Woche und am Wochenende, einmal pro Stunde. Das ist so verlässlich wie leicht zu merken - aber noch nicht alles. Der PlusBus ist das zentrale Glied in einer langen Mobilitätskette. Er verbindet kleinere Orte im ländlichen Raum der Metropolregion Halle/Leipzig mit den Zügen des Personennahverkehrs und natürlich mit anderen wichtigen Buslinien. „Wir erkannten die Chance, unsere Region über die Schiene hinaus feingliedriger zu erschließen“, sagt MDV Geschäftsführer Steffen Lehmann. „Wir wollten die Wirkung des Schienenpersonennahverkehrs dorthin tragen, wo kein Zug fährt - mit dem Bus in die Landkreise.“ Der PlusBus verbindet „die Fläche“ und den Nah- und Fernverkehr, er fährt auf seiner Strecke wichtige Knotenpunkte und Bahnhöfe an. Dort können Fahrgäste ohne lange Wartezeiten umsteigen.

Das ist möglich, weil das PlusBus-Angebot gleichzeitig mit dem damals neuen Mitteldeutschen S-Bahn-System startete. So konnten alle Verkehrsunternehmen unter dem Dach des MDV insgesamt 26 PlusBus-Linien in einen schnellen Takt mit dem Zugverkehr bringen. Es war das erste Mal, dass landkreisübergreifende Busse und der Schienenverkehr miteinander verbunden und Fahrpläne minutengenau aufeinander verzahnt wurden.



Bild: © Christian Hüller

### Nicht weniger als ein Paradigmenwechsel

Der Anfang war gemacht - und trotzdem schwer. Daran erinnert sich auch Steffen Lehmann noch: „Viele Bürger und Bürgerinnen wussten damals nicht, dass unsere Busse neben den Schulen noch andere Ziele ansteuern.“ Es war viel Informationsarbeit notwendig, bis die Menschen im MDV-Gebiet auf das neue PlusBus-Angebot aufmerksam wurden. Dann aber stiegen sie ein und überzeugten sich selbst. „Der PlusBus war ein Paradigmenwechsel für die Erschließung des ländlichen Raums durch den ÖPNV“, sagt Lehmann heute, „und der Beweis, dass die Menschen ein gutes ÖPNV-Angebot annehmen.“ Die Entwicklung zeigt: Seit Einführung vor zehn Jahren sind die Fahrgastzahlen um 86 Prozent gestiegen, manche Linien konnten sie gar verdoppeln. Und das, bevor das 49-Euro-Ticket eingeführt wurde. Doch gerade die Kombination, PlusBus und Deutschlandticket, macht den ÖPNV für viele Menschen richtig attraktiv. „Das Interesse in der Bevölkerung an engvernetzter und getakteter Mobilität zu einem einheitlichen Preis ist groß, sagt Lehmann.“

### Premiumprodukt mit klaren Anforderungen

Der MDV hat sich die Marke PlusBus schützen lassen. Dennoch lädt er interessierte Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen dazu ein, sich der PlusBus-Familie anzuschließen. „Kooperationen mit anderen Regionen sind ausdrücklich gewünscht“, betont der Chef-Verkehrsplaner beim MDV Ron Böhme. „Die Verwendung des Markennamens steigert den Wiedererkennungswert. Er



bietet auch die Verlässlichkeit, dass ein Bus mit dem Plus alle folgenden Anforderungen erfüllt: Er fährt werktäglich mit stündlicher Taktung zwischen sechs bis 20 Uhr, unabhängig von Schul- und Ferienzeiten. An Samstagen gibt es mindestens sechs, an Sonn- und Feiertagen mindestens vier Fahrten je Richtung. Und der PlusBus bietet Anschluss an S- und Regionalbahnen. Die Fahrzeuge sind überwiegend Niederflerbusse, möglichst mit WLAN ausgestattet, also komfortabel und möglichst barrierefrei."

### Macht alle mit

Der Einladung des MDV sind schon zahlreiche Verkehrsunternehmen gefolgt. Das Konzept PlusBus ist ein Exportschlager: Heute fahren über 160 Linien in zahlreichen Bundesländern: Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Brandenburg, Saarland, Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Neben dem PlusBus hat der MDV noch weitere Busmarken definiert: Der TaktBus fährt beispielsweise von Montag bis Samstag alle zwei Stunden in den Abendstunden und in den Ferien. Daneben gibt es in den kleineren Städten im MDV-Gebiet den Stadtbus im 30 Minutentakt sowie den Rufbus, der auf Bestellung fährt.

### Ausgezeichnet, aber noch viel vor

Der PlusBus wurde vergangenes Jahr mit dem „Verkehrswendepreis“ der Allianz pro Schiene honoriert. In der Begründung hieß es, dass er „großflächig Mobilität im ländlichen Raum“ und gleichzeitig eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr geschaffen hat. Das Projekt ist ein Vorbild, der MDV-Pionier, der in immer mehr Verkehrsverbänden seine willkommenen

Nachahmer findet. Wichtiger als die Auszeichnung ist für den MDV-Geschäftsführer aber, dass das Angebot von den Menschen gut angenommen wurde.

### Deshalb will er sich nicht auf dem Erreichten ausruhen:

„Unsere Vision ist, die PlusBus-Linien in den nächsten zehn Jahren zu verdoppeln.“ Das hieße mehr Stadtbusse und beim PlusBus die Einführung des Halbstundentaktes. Dann habe die Mobilitätswende eine echte Chance, da ist sich Steffen Lehmann sicher.



Der Autor:  
Lutz Leukhardt  
DIE TEXTERKOLONIE  
Agentur für Text und Redaktion  
WINDORFER STRASSE 90/92  
04229 LEIPZIG  
[www.texterkolonie.de](http://www.texterkolonie.de)



Mein Thüringen-Takt. Einfach ankommen.

## Bahn und Bus aus einem Guss

Drei Säulen der ITF-Konzeption



Im letzten Magazin haben wir Ihnen das Projekt ITF Thüringen bereits vorgestellt, dessen übergeordnetes Ziel die sog. Erreichbarkeitsgarantie ist, d.h. die Verbindung mit den zentralen Orten auf den Hauptachsen im Stundentakt. Auf dem Weg dorthin sind jedoch mehrere Zwischenschritte erforderlich, die die Qualitätsverbesserung in Ausbau- und Erweiterungsstufen ermöglichen. Der Erfolg – also ein signifikant geändertes Nutzungsverhalten – ist dabei von verschiedenen Faktoren, wie bspw. der Akzeptanz durch Bürgerinnen und Bürger, von der finanziellen Untersetzung und nicht zuletzt von der personellen Situation abhängig. Im Projekt wurde zuerst ein Rahmennetzplan für Thüringen erstellt. Zahlreiche Hinweise hierzu sind eingegangen und wurden geprüft, so dass dieses Jahr ein überarbeiteter Rahmennetzplan als Grundlage für die ITF-Feinplanungen auf Landkreisebene veröffentlicht werden kann.

Zu den Gewinnern der ITF-Umsetzung werden die Schülerinnen und Schüler zählen. Es gibt mehr Flexibilität, mehr Fahralternativen und häufigere Busabfahrten. Vereinfacht lässt sich sagen: Je mehr Schulen in das ITF-System passen, umso mehr ÖPNV-Angebot ist möglich. Es geht darum, verschiedene Anforderungen in einem System zusammenzuführen und miteinander in Einklang zu bringen. Darüber hinaus wird das System ÖPNV für weitere Nutzergruppen geöffnet. Der ITF bietet auch Fahrgästen, die beruflich, in ihrer Freizeit oder zu Besorgungen und zum Einkaufen unterwegs sind eine Alternative zum privaten Pkw.

Erst wenn es gelingt, gute Anschlüsse und Umstiegsmöglichkeiten zu schaffen bzw. diese zu optimieren, führt dies letztendlich dort, wo das Angebot noch ausbaufähig ist, zu einer akzeptablen Reisezeit im Vergleich zu dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere im ländlichen Raum.

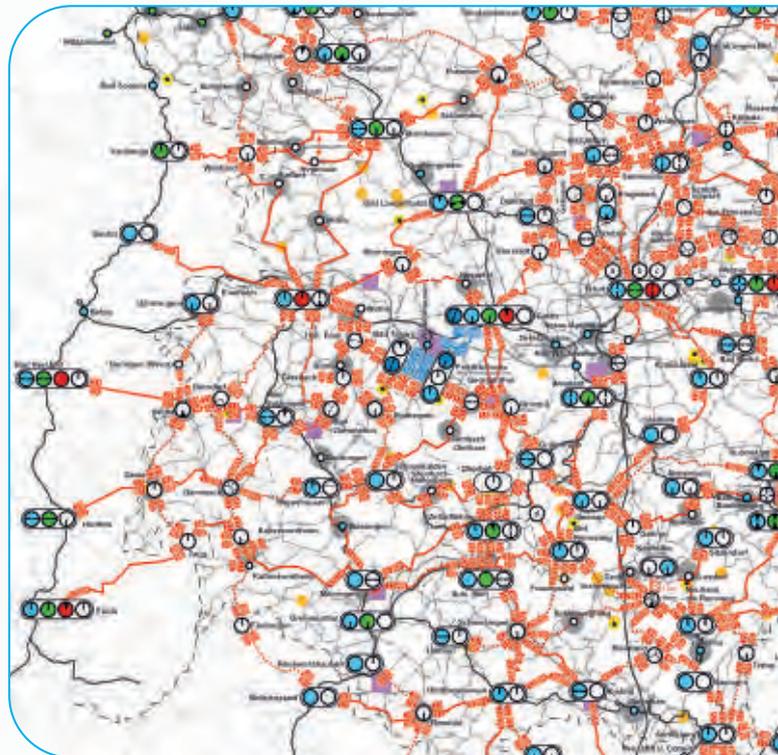
## Modellregion und Fokusregion

Modellregion Saale-Orla-Kreis & Saalfeld-Rudolstadt

Als Modellregion wurde der Saale-Orla-Kreis ausgewählt. Hinzugekommen ist kürzlich der Landkreis Saalfeld-Rudolstadt. Hier wird nun auf Landkreisebene der ITF geplant und umgesetzt. Im Planungsprozess erfolgen verkehrstechnologische und betriebliche Problemlösungen am Fahrplan auf Basis von Hinweisen vom Verkehrsunternehmen vor Ort, der KomBus GmbH. Wenn der erarbeitete Fahrplan endabgestimmt ist, folgt eine betriebliche Umsetzungsvorbereitung. Erst danach ist der Start des neuen Fahrplanes möglich. Zudem werden bezüglich der Einbindung der Schülerverkehre in den ITF zahlreiche Gespräche, z.B. mit Schuldirektor\*innen zu führen sein. Nach Aufstellung der Pläne in der Modellregion zeigt sich:

**Die Angebotsverbesserung entsteht durch Strukturverbesserung, verbesserte Effizienz, Abbau von Parallelstrukturen und auch die Überlagerung von Takten.**

Trotz der gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen bei den kommunalen Aufgabenträgern und beim Land ist die ITF-Einführung daher ein Qualitätsgewinn.





Ein Projekt im Auftrag des:

Freistaat  
**Thüringen**



Ministerium  
für Infrastruktur  
und Landwirtschaft

[www.itf-thueringen.de](http://www.itf-thueringen.de)



Bild: LEG Thüringen / Andreas Hultsch

**Übrigens:** Die Bahn bekommt erstmals ein systematisches Zubringersystem, das die Nachfrage und Akzeptanz des Bahnverkehrs deutlich steigert und die Attraktivität der Mobilität ohne eigenes Auto erhöht. Touristische Verkehre werden verstärkt in den ÖPNV integriert.

### Fokusregion: Landkreise Schmalkalden-Meiningen, Hildburghausen und die kreisfreie Stadt Suhl

Die Landkreise Schmalkalden-Meiningen, Hildburghausen sowie die kreisfreie Stadt Suhl arbeiten an einem gemeinsamen Nahverkehrsplan, der sich für die Etablierung eines ITF in der Fokusregion als sehr günstig erweisen wird. Das Auftaktgespräch ist in den letzten Wochen bereits erfolgt, der Planungsprozess ist gestartet.

Eine Angebotsorientierung im ÖPNV unter Berücksichtigung aller Verkehrsbedürfnisse wird zu einer verstärkten Nutzung führen und damit die Effizienz steigern. Durch einen attraktiven ÖPNV gewinnen der Freizeitverkehr und die touristische Mobilität vermehrt an Bedeutung in der Fokusregion. Daher gibt es u. a. erste Ideen, einen Rennsteigbus als regionale ÖPNV-Achse über Landkreisgrenzen hinweg, unter Integration vorhandener ÖPNV-Angebote, einzusetzen. Die Umsetzung bedarf natürlich der Kooperation und Zusammenarbeit mit Tourismus, UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald sowie dem Regionalverbund Thüringer Wald e. V.

### Verknüpfungen mittels PlusBus/TaktBus

Die ÖPNV-Markenprodukte PlusBus und TaktBus sind in vielen Regionen etablierte Namen, die für ein hohes Angebotsniveau im regionalen ÖPNV stehen. Durch die ITF-Konzeption erhalten alle Regionalbusverkehre und auch die Bahn (wenn ein Bahnhalt vorhanden ist) an Verknüpfungspunkten verlässliche Anschlüsse. Die Taktung der ITF-Verkehre im „Thüringen-Takt“ bis zur Erreichbarkeitsgarantie auszubauen ist ein sukzessiv erfolgreicher Prozess, der neben optimierten Planungen mittelfristig auch finanzieller Anstrengungen der Aufgabenträger und der Unterstützung durch das Land bedarf. Ziel im ITF wird ein landesweit vereinheitlichter Standard sein, der den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen insbesondere in den ländlichen Regionen gerecht wird und durch verlässliche Alltagstauglichkeit eine Alternative zum Motorisierten Individualverkehr für Jedermann darstellen kann. Das System des ITF-Planungsprinzips ist vergleichbar mit der TaktBus-Qualität. Dieses System ist skalierbar, das heißt, wenn zusätzliche finanzielle Mittel vorhanden sind, kann jederzeit der Takt einzelner oder aller Linien verdichtet werden. Die Anzahl zusätzlicher Anschlüsse hängt allerdings von der Anzahl der aufgewerteten Linien ab.



## Botschaft:

Um weiter in puncto Verkehrswende voranzukommen, müssen wir stetig beweisen, dass Thüringen über ein leistungsfähiges & gut verknüpftes Bus- und Bahnnetz verfügt. Es ist zwingend notwendig, den weiteren Ausbau zu forcieren.

## Kern des Konzeptes:

- gute Verknüpfung durch kurze Umsteigezeiten zwischen Bus/Bus und Bus/Bahn
- Taktverkehr, d. h. regelmäßige Abfahrten
- regelmäßiger Wochenendverkehr

## Ziele:

- PlusBus und TaktBus in Thüringen etablieren
- Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn – Bus
- leicht merkbare und verständliche Angebote schaffen
- gute Erreichbarkeit etablieren und garantieren
- Steigerung von Fahrgastaufkommen & Umsatz



## Vorteile:

- Für den Fahrgast:**
  - mehr Flexibilität
- Für die Verkehrsunternehmen:**
  - Steigerung der Fahrgastzahlen
  - Erhöhung der Einnahmen
  - Verbesserung des Images
- Für die Regionen:**
  - verbesserte Erreichbarkeit
- Für die Gesellschaft:**
  - Beitrag für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land
  - Gelingen der Verkehrswende



### Wo besteht Handlungsbedarf:

- Strukturierung der Fahrpläne
- Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Verkehrsträgern
- Verbesserung der Qualität
- Verbesserung der Sichtbarkeit

### Umsetzung und Unterstützung:

- Sensibilisieren der politischen Akteure
- Überprüfen des Angebotes
- Akquirieren von zusätzlichen Mitteln
- bessere Vernetzung der Aktiven im öffentlichen Verkehr

### Zielgruppen des Angebotes:

- regelmäßige Nutzer
- regionale Fahrgäste
- Pendler und Schüler
- Gelegenheitsfahrer
- Besucher aus anderen Regionen
- Touristen und Ausflügler



## Chancen und Zukunftsperspektiven

Der PlusBus oder ein TaktBus ist der Schlüssel auf dem Weg zur Verkehrswende. Seine Einführung bietet für ländliche Räume die Chance, den Busverkehr deutlich attraktiver zu gestalten. Der Bevölkerung soll damit sowohl ein einfach verständliches als auch regelmäßiges verkehrendes Busangebot bereitgestellt werden. Weitere Linien sollen daher in Zukunft eingerichtet bzw. zu Qualitäts-Verkehren aufgewertet werden, um das Netz weiter auszubauen und das Konzept kontinuierlich vorantreiben zu können (siehe auch ITF).

Dem Beispiel schlossen sich in den vergangenen Jahren viele Verkehrsunternehmen in verschiedenen Regionen Deutschlands an, 10 Jahre nach Einführung fahren bereits über 150 PlusBus-Linien deutschlandweit in sechs Bundesländern und bieten den Fahrgästen Premiumqualität im Busverkehr. **Tendenz weiter steigend!**

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

Anlässlich der Verleihung des Deutschen Verkehrswendepreises 2022 für das PlusBus Projekt in Leipzig diskutiert. Auch in Zukunft wird auf eine gute bundesweite Zusammenarbeit gesetzt. Gemeinsam mit dem schnellen Schienenregionalverkehr bieten die bestehenden PlusBus- oder TaktBus-Linien bereits heute ein gutes Verkehrsangebot, das in Zukunft noch stärker ausgebaut werden wird. Ziel ist es, mit dem PlusBus oder TaktBus den **Deutschlandtakt** auch auf den Busverkehr zu übertragen, um somit ein einheitliches, überregional bekanntes und genutztes Angebot zu schaffen.





## 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. Die Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte 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 den Lizenzbedingungen, vgl. Seite 9

## Müssen alle PlusBusse auf einer Linie eine Beklebung haben?

Eine Beklebung der PlusBusse wird von BBT unterstützt und ist erwünscht. Eine Pflicht existiert jedoch nicht.

## Was passiert, wenn durch Baumaßnahmen oder Umleitungen die Anschlüsse nicht mehr erreicht werden können?

Baustellenbedingte Veränderungen haben keinen Einfluss auf die Zertifizierung. Bei langfristigen Baumaßnahmen (> 1 Monat) ist es immer sinnvoll, den Fahrplan anzupassen, besonders wenn Verknüpfungen bedient werden sollen.

Es sollte grundsätzlich bei allen Maßnahmen seitens der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf das Aufrechterhalten der Reisekette und das Erreichen der Verknüpfungen gedrungen werden. **Eine PlusBus- oder TaktBus-Linie ist ein Qualitätsprodukt. Dem haben sich andere Maßnahmen unterzuordnen. Das sollte der Anspruch sein.**

## Zählen WLAN und Fahrradmitnahme positiv?

WLAN oder die Fahrradmitnahme sind nicht obligatorisch, sondern eine freiwillige Zusatzleistung. Auf die Zertifizierung haben diese Angebote zunächst keinen Einfluss. Sie erhöhen aber die Qualität deutlich und werden von den Fahrgästen geschätzt.

## Wie ist grundsätzlich mit Fahrplanänderungen der Bahn umzugehen?

Bei dauerhaften Fahrplanänderungen der Bahn muss der Fahrplan der Busse so angepasst werden, dass die Anschlüsse weiterhin gesichert sind. In Thüringen besteht seit Einführung des ICE-Knotens in Erfurt eine relativ stabile Fahrplanlage mit sehr wenigen Änderungen in den letzten Jahren. Auf diese Stabilität kann aufgebaut werden.

## Was ist, wenn es bei der Bahn Taktabweichungen oder Taktlücken gibt?

Der PlusBus oder TaktBus fährt weiterhin im Stunden- oder Zweistundentakt. 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. Auf die Zertifizierung sollte das keinen Einfluss haben, wenn grundlegend die Linie den Qualitätskriterien entspricht.

## Was ist eine landesbedeutsame Buslinie?

Landesbedeutsame Buslinien sind solche Linien, die auf vom Verkehr zuständigen Ministerium festgelegten Achsen zwischen Zentralen Orten direkte Busverbindungen mit einer festgelegten Mindestangebotsqualität bieten. Die Einführung und die damit verbundene Zusatzförderung für solche Linien sind an bestimmte Kriterien & Voraussetzungen geknüpft. In anderen Bundesländern ist die Finanzierung an die Zertifizierung zum PlusBus gebunden, in Thüringen jedoch noch nicht.



### Landesbedeutsame Buslinie:

Die landesbedeutsamen Buslinien sind ein Finanzierungsinstrument seitens des Freistaates Thüringen. Die nach der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie mögliche zusätzliche Förderung der sog. landesbedeutsamen Buslinien zwischen zentralen oder wirtschaftlich bzw. touristisch bedeutsamen Punkten, die nicht über Eisenbahnverkehr erschlossen sind, ist derzeit an folgende Kriterien gekoppelt:

#### a) Landesbedeutsamkeit der Straßen-Personen-Nahverkehrs-Achse

Die Reisezeit muss unter der Reisezeit vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (falls vorhanden) liegen.

#### b) Mindestbedienungshäufigkeit und Vertaktung

Auf betreffender Buslinie muss ein durchgehendes ÖPNV-Angebot montags bis freitags mit mind. 8 vertakteten Fahrtenpaaren, an Wochenenden und Feiertagen mit mind. 4 vertakteten Fahrtenpaaren, gewährleistet sein.

#### c) Fahrplanverknüpfung mit dem SPNV

Die betreffenden Fahrten (Buchstabe b) müssen in mindestens einem zentralen Ort an mindestens einem Verknüpfungspunkt bzw. an den unter a) genannten ÖPNV-Verknüpfungspunkten mit dem Angebot des SPNV verknüpft sein.

In anderen Bundesländern geht man einen anderen Weg. Hier ist die Finanzierung an die Zertifizierung zum PlusBus gebunden. Ein Modell, das durchaus auch für Thüringen denkbar wäre.





## Bus-Rendezvous im Elbe-Havel-Stern



(v.l.n.r) Dr. Steffen Burchhardt - Landrat Jerichower Land; Ministerin Lydia Hüskens; Daniela Krämper - Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land; Sarah Fretter - stendalbus; Peter Panitz - NASA GmbH; Patrick Puhlmann - Landrat Stendal

**In Anwesenheit von Infrastrukturministerin Dr. Lydia Hüskens wurde im Kloster Jerichow der Auftakt für ein völlig neues Busangebot in der Elbe-Havel-Region gefeiert: den Elbe-Havel-Stern. Ab 3. Februar 2024 verbinden zwei PlusBus-Linien die Städte Stendal, Havelberg, Genthin und Tangermünde. Das Besondere daran: Durch einen verlässlichen Anschluss in Fischbeck sind alle Orte entlang der beiden Linien stündlich miteinander verbunden.**

Gemeinsam mit den Landräten Patrick Puhlmann (Stendal) und Steffen Burchhardt (Jerichower Land) sowie Sarah Fretter (stendalbus GmbH) und Daniela Krämper (Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land, NJL) enthüllte die Ministerin feierlich einen der ersten Busse, die im Elbe-Havel-Stern eingesetzt werden. Die auffällig gestalteten Fahrzeuge bringen den Fahrgästen der Region mehr Verbindungen und einen dichteren Takt. Davon können 65.000 Menschen in 14 angrenzenden Ortschaften profitieren.

„Ich finde es beachtlich, was die Projektbeteiligten mit diesem neuen PlusBus-Konzept auf die Beine gestellt haben. Zwei getrennt voneinander agierende Verkehrsunternehmen ziehen zugunsten der Fahrgäste an einem Strang und schaffen eine ganz neue Mobilität in der

Region“, sagt Lydia Hüskens in Jerichow. „Mobilität bedeutet Freiheit. Zur Freiheit gehört auch eine echte Auswahl des Verkehrsmittels. Wir wollen, dass die Menschen in unserem Land alle Formen der Mobilität frei wählen können. Dafür braucht es gut ausgebaute Infrastrukturen und natürlich attraktive Angebote des öffentlichen Nahverkehrs“, betonte die Ministerin.

Für den Elbe-Havel-Stern wurde das bestehende Busangebot grundlegend überarbeitet. Die bisherige Linie 742 der NJL fährt künftig als PlusBus 790 im Stundentakt von Genthin über Jerichow nach Fischbeck und von dort abwechselnd weiter nach Tangermünde oder zum neuen Endpunkt am Stendaler Hauptbahnhof. Auch die Linie 900 von stendalbus wurde zum stündlichen PlusBus aufgewertet. Sie startet in Havelberg und bringt die Fahrgäste über Klietz, Schönhausen und Fischbeck ebenfalls im Wechsel nach Tangermünde oder Stendal.

Damit alle vier Endpunkte im Stundentakt miteinander verbunden sind, wurden die Fahrpläne beider Linien präzise aufeinander abgestimmt. An einer neu eingerichteten Rendezvous-Haltestelle in Fischbeck treffen sich alle Busse und warten aufeinander, so dass die Fahrgäste auf kürzestem Weg umsteigen können. Dadurch werden auch Fahrten möglich, die es bisher nicht gab, wie z. B. von Havelberg nach Jerichow und Genthin und von Stendal nach Genthin und Jerichow.

Zum Start des neuen Fahrplans rund um den Elbe-Havel-Stern gab es am 3. Februar in Fischbeck ein Bürgerfest, zu dem alle zukünftigen Fahrgäste und Interessierte eingeladen waren.



## Impressum

### Redaktionsschluss:

Februar 2024

### Herausgeber:

**Bus & Bahn Thüringen e. V.**

Stotternheimer Straße 6/7

99086 Erfurt

Telefon: 0361 789 837 20

info@bus-bahn-thueringen.de

www.bus-bahn-thueringen.de

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

Tilman Wagenknecht,

Geschäftsführer Bus & Bahn Thüringen e. V.

### Design & Print:

**BrandtDruck e.K.**

F.-F.-Greiner-Straße 9

98694 Ilmenau

info@BrandtDruck.de

www.BrandtDruck.de

### Fotos & Grafiken:

Mirko Peter, Bus & Bahn Thüringen e. V.,

Christian Hüller für MDV, freepik.com, BrandtDruck e.K.,

THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH,

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH,

www.leg-thueringen.de, LEG/Franziska Gerlach,

Texterkolonie Lutz Leukhardt

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

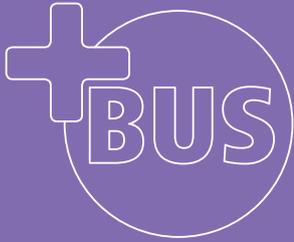
Gefördert vom Thüringer Ministerium  
für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL).

Freistaat  
**Thüringen**



Ministerium  
für Infrastruktur  
und Landwirtschaft





## PlusBus & TaktBus

Das Qualitätsversprechen im öffentlichen Personennahverkehr

[www.plusbus-taktbus.de](http://www.plusbus-taktbus.de)



**bus & bahn  
thüringen**  
...wir fahren Sie.