

# PlusBus & TaktBus

Das Qualitätsversprechen im öffentlichen Nahverkehr



## VORWORT

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

mehr als 10.000 Haltestellen und Hunderte Buslinien gibt es im Freistaat Thüringen. Viele Angebote orientieren sich am vorrangigen Bedarf und damit am Schülerverkehr. In der Folge entstehen unregelmäßige Verkehre und diese unterscheiden sich zudem nach Schul- oder Ferientagen.

Nur wenige Fachleute wissen, wie die tatsächliche Nutzung aussieht und dass Busverkehr in der Region viel mehr als nur die Schülerbeförderung darstellt.

Der Slogan der Branche „**Angebot schafft Nachfrage**“ wurde auch im Busbereich vielfach umgesetzt. Regelmäßige Verbindungen mit hoher Fahrtenzahl, auch am Wochenende, kontinuierlichem Takt und abgestimmten Verknüpfungen zu anderen Bus- oder Bahnlinien erzeugen eine hohe Qualität und damit hohe Nutzerzahlen. An diesem Punkt knüpft ein **Konzept der Qualitätszertifizierung und Markenbildung** erfolgreich an – der **PlusBus**.

Der Begriff steht für eine hohe Angebotsqualität im Regionalverkehr mit mindestens stündlich verkehrenden Linien, klarem Linienweg, strengen Takten und garantieren Anschläßen.

Zusammen mit der zweiten Marke **TaktBus**, welche Taktverkehre mit mindestens zweistündiger Bedienung und ebenfalls hoher Qualität beschreibt, entsteht ein Marketingkonzept, was den Regionalbus zu einer Marke mit definiertem Qualitätsanspruch aufwertet. Fahrgäste und potenzielle Neukunden können sofort erkennen, dass die Busse auf diesen Linien ein verbessertes Angebot besitzen und damit Qualität garantieren.

Die langjährigen Erfahrungen aus anderen Bundesländern zeigen: Dort, wo bereits Buslinien aufgewertet wurden, konnten zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden – zum Teil bis zu 30 Prozent! Das ist ein schöner Erfolg der bisherigen PlusBus-Linien und zeigt, dass PlusBus mit seiner Taktung den ländlichen Raum ideal erschließt.

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

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, auch zu Bewerbung und Fahrgastinformation.

Unser Verein Bus & Bahn Thüringen e.V., in dem sich zahlreiche Thüringer Bus- und Bahnunternehmen zum Zweck des gemeinsamen Marketings und der Angebotsoptimierung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zusammengeschlossen haben, besitzt seit 2020 die Lizenz zur Vergabe der Zertifizierungen PlusBus und TaktBus im Freistaat Thüringen.

Dazu lade ich Sie herzlich ein! Machen Sie mit!

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



## Inhalt

Vorwort .....	2
Inhalt .....	3
<b>1</b> Einleitung .....	4
<b>1.1</b> Allgemein .....	4
<b>1.2</b> Ziele .....	4
<b>1.3</b> Vorteile .....	4
<b>2</b> Zertifizierungs-Konzept .....	7
<b>2.1</b> PlusBus .....	8
<b>2.2</b> TaktBus .....	9
<b>2.3</b> Kriterien im Überblick .....	10
<b>3</b> Kommunikation .....	12
<b>3.1</b> Die Marken .....	12
<b>3.2</b> Der Name .....	12
<b>3.3</b> Das Motiv .....	12
<b>3.4</b> Liniennetzdarstellung .....	12
<b>3.5</b> Fahrplandarstellung .....	12
<b>3.6</b> Kennzeichnung der Haltestellen .....	12
<b>3.7</b> Information der Fahrgäste und Bewerbung .....	13
<b>3.8</b> Informationsflyer .....	13
<b>3.9</b> Kundenmagazine, Fahrgastzeitungen .....	13
<b>3.10</b> Eröffnungsveranstaltungen .....	13
<b>4</b> Linienübersicht .....	14
<b>4.1</b> Auftakt im Wartburgkreis .....	14
<b>4.2</b> Ausblick .....	14
<b>4.3</b> Bisherige Entwicklung .....	14
<b>5</b> Das Zertifizierungsverfahren .....	15
<b>5.1</b> Beantragung .....	15
<b>5.2</b> Aufgaben von BBT .....	15
<b>5.3</b> Förderung „Landesbedeutsamer Buslinien“ .....	16
<b>6</b> Evaluation .....	17
<b>7</b> Zusammenfassung .....	18
<b>7.1</b> Botschaft des Konzeptes .....	18
<b>7.2</b> Chancen und Zukunftsperspektiven .....	18
<b>8</b> . FAQs .....	19
<b>9</b> . Gestaltungsbeispiele .....	20
Notizen und Anmerkungen .....	22
Impressum .....	23

## 1. Einleitung

### 1.1 Allgemein

Mit der Einführung sogenannter „Landesbedeutsamer Buslinien“ wurde in den vergangenen Jahren ein wichtiger Schritt zur Angebots- und Qualitätszertifizierung des Thüringer ÖPNV gemacht. Diese Linien bedienen festgelegte, überregional bedeutsame Relationen mit dem Ziel, die vorhandenen Lücken im thüringischen Eisenbahnnetz zu füllen. Im Zusammenwirken mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erschließen die landesbedeutsamen Buslinien weitere Teile des Freistaats in einem qualitativen hochwertigen Angebot.

Zwar sind zur Erlangung der Finanzierbarkeit der „Landesbedeutsamen Buslinien“ in Thüringen bereits Qualitätskriterien einzuhalten, diese haben jedoch wenig vermarktbare Merkmale. Dafür wurden die Marken PlusBus und TaktBus geschaffen. Die PlusBus- bzw. TaktBus-Initiative wird von den Thüringer Busunternehmen sehr begrüßt. Die Zertifizierung entspricht einem Qualitätsversprechen dem Fahrgäst gegenüber. Somit kann die Bedeutung der Taktverkehre im Rahmen bundesweiter Reiseketten stark erhöht werden und stützt zusätzlich das übergeordnete Projekt Deutschland-Takt des Bundesverkehrsministeriums und weiterer Partner.

Namensgeber für den PlusBus ist der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV). Dieser hat den PlusBus zeitgleich mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz im Dezember 2013 als Qualitätsprodukt zur Netzergänzung des Bahnverkehrs eingeführt.



Lizenznahmer der Marken PlusBus und TaktBus – eine starke Markenfamilie in Deutschland.

Im Ergebnis eines Abstimmungsprozesses zwischen den Verkehrsunternehmen fahren in Thüringen bereits aufgewertete Buslinien unter dem eingeführten Markennamen PlusBus. Insgesamt fahren neben dem MDV in acht weiteren Verkehrsverbünden und Regionen in Schleswig-Holstein, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen PlusBusse.

### 1.2 Ziele

**Das Konzept „PlusBus Thüringen“ verfolgt vorrangig folgende Ziele:**

- Einrichtung eines auch in der Fläche attraktiven Busystems, das eng mit dem Bahnverkehr verknüpft ist und diesen ergänzt
- Erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrgäste auf das integrierte Nahverkehrsnetz und dadurch Betonung der guten Bus-Bahn-Verknüpfung sowie der Vertaktung
- Hervorhebung des qualitativ hochwertigen Nahverkehrs durch die landes- und verbundweit übergreifenden Marken „PlusBus“ und „TaktBus“
- Gezielte Vermarktung des Busverkehrs in Thüringen und Ansprache neuer Kunden für den straßengebundenen Nahverkehr
- Stärkung der Motivation für Akteure, wichtige Buslinien hinsichtlich der PlusBus-/TaktBus-Qualitätsstandards anzupassen
- Schaffung eines attraktiven Angebots für den ländlichen Raum als Baustein zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Thüringen

### 1.3 Vorteile

#### Vorteile für den Fahrgäst

Im Mittelpunkt des Konzeptes stehen die heutigen und zukünftigen Fahrgäste. Mit dem abgestimmten und regelmäßigen Taktangebot gewinnen alle Fahrgäste an Flexibilität. Wo es vorher nötig war, die Fahrpläne zu studieren, kann der PlusBus nun intuitiv genutzt werden. Von diesen Vorteilen profitiert insbesondere der tägliche Pendlerverkehr. In einer immer flexibleren Arbeitswelt benötigt der öffentliche Personennahverkehr neue Angebote für die Stammkunden.

Das PlusBus-Konzept bietet gerade dieser Zielgruppe die Möglichkeit, auf das Auto zu verzichten und einen Beitrag für eine bessere Umwelt zu leisten, ohne dabei auf Fahrkomfort verzichten zu müssen. Denn wer PlusBus fährt, kommt mindestens stündlich zur Arbeit und muss auch abends nicht auf die Uhr schauen. Vor oder nach der Arbeit noch Emails bearbeiten ist durch WLAN im Bus kein

Problem. Ausflügler können ohne Aufwand Ausflüge planen, weil klar ist: Bus und Bahn bringen sie ans Ziel und auch wieder unproblematisch zurück. Alle Menschen in der Region profitieren somit als potenzielle Fahrgäste von einem einfachen nachhaltigen und kundenfreundlichen Bus-System vor Ort.

### Vorteile für die Verkehrsunternehmen

Besonders engagierte Verkehrsunternehmen wollen ihren Teil dazu beitragen, den Kunden ein attraktives Angebot bereitzustellen. Studien zeigen, dass gerade ein gut vernetzter Taktverkehr die Kundenzufriedenheit steigert und damit zu höheren Fahrgastzahlen führt. Steigende Fahrgastzahlen bedeuten mehr Einnahmen für die Verkehrsunternehmen. Letztendlich erhält der Busverkehr mit dem PlusBus ein Produkt, das nah beim Kunden ist.

Viele PlusBus-Unternehmen berichten davon, dass der Schichtplan mit dem Taktfahrplan für die Arbeitnehmer attraktiver wird, da so auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmer in der heutigen Arbeitswelt besser eingegangen werden kann und ein wichtiges und entscheidendes Argument im zunehmenden Wettbewerb um Fachkräfte ist.

### Vorteile für die Region

Wenn es dem regionalen Verkehrsunternehmen gut geht, gewinnt auch die Region. Steigende Einnahmen der Busunternehmen führen zu sinkenden oder wenigstens gleichbleibenden Zuschüssen durch die Landkreise. In einem ÖPNV-Qualitätssystem profitieren auch die Eisenbahnunternehmen und die Besteller des Schienenpersonennahverkehrs durch steigende Fahrgastzahlen und Einnahmen.

Damit können Mehrverkehre und Angebotsspielräume geschaffen werden. Mit einem geringen zusätzlichen Aufwand sowie wenigen Mehrkilometern können Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des Bus- und Schienenverkehrs überdurchschnittliche Erträge für den öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen erzielen. Gleichzeitig bietet der PlusBus für die Bürgerinnen und Bürger der ländlichen Räume klare Vorteile, da eine bessere Infrastruktur inklusive attraktiver Taktverbindungen bereitgestellt wird. Somit wird die Anbindung ländlicher Räume verbessert. 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.



## Vorteile für die Gesellschaft

Der demografische Wandel und der Schutz der Umwelt sind zwei Herausforderungen, denen sich die Regionen stellen. Das PlusBus-Konzept bietet dafür Lösungen. 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 Strand oder am 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. Gerade die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsort hat Auswirkungen auf die Entscheidung, ob man sich einen Pkw anschaffen muss oder nicht. Dies hat positive Auswirkungen sowohl auf eine Verkehrsminderung als auch auf die nachhaltige Reduzierung der Emissionen für die Umwelt.

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. Auch den Auswirkungen des demografischen Wandels kann mit dem PlusBus-Konzept entgegengewirkt werden.

## Vorteile für den Tourismus

Auch hinsichtlich der touristischen Erschließung von Urlaubsregionen oder für den Tagestourismus bietet das PlusBus-Konzept viele Vorteile. Durch die vorhandenen PlusBus-Linien sowie den regelmäßigen Takt und die gute Bahn-Bus-Anbindung lassen sich touristische Hotspots in Thüringen für Touristen und Ausflügler einfach und schnell problemlos erreichen.

Im Wettbewerb um Ansiedlungen von Unternehmen oder bei der Tourismusvermarktung braucht jede Region Werbebotschaften. Das PlusBus-Konzept ist einfach gegenüber Kommunen, 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 Stand-

ortvorteil bei Kommunen, Investoren und Touristen. Durch PlusBus und seine hohe Taktung wird sichergestellt, dass Abstandsregelungen und Hygienemaßnahmen gerade in Zeiten der aktuellen Pandemie eingehalten werden können und Touristen sicher zu ihren Ausflugszielen gelangen. PlusBus steht als Synonym für Qualität beim Fahrgäst und sichert so einen nachhaltigen Tourismus in der Region Thüringen sowie deutschlandweit im Projekt Deutschland-Takt.

## Vorteile hinsichtlich der Nachhaltigkeit

Darüber leistet das Konzept einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende.

Durch den Ausbau des PlusBus-Netzes kann eine höhere Nutzung und Akzeptanz des Busverkehrs erreicht und eine ansprechende Alternative zum Pkw geschaffen werden. Durch die höhere Verfügbarkeit und Qualität von Angeboten im öffentlichen Nahverkehr kann das Gesamtverkehrsaukommen von Pkw in Innenstädten reduziert werden. Dies hat Auswirkungen sowohl auf eine Verkehrsminderung als auch auf Reduzierung der Emissionen.

Aber auch im Überlandverkehr wird durch PlusBus und Takt-Bus Einwohnern von ländlichen Regionen die Möglichkeit eingeräumt, auf den Bus umzusteigen und gegebenenfalls auf den Zweitwagen zu verzichten. Damit wird ein großer Beitrag zur Dekarbonisierung geleistet, ohne das der Fahrgäst qualitative Einschränkungen in seiner Mobilität hat.

## 2. Zertifizierungs-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, 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 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 Thüringen 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 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 Fahrgästegruppen 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.



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

## 2.1 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.

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.
- 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,

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 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.

Die auf Seite 10 zusammengefassten Kriterien für den PlusBus gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren. D.h. es wird für eine erfolgreiche Zertifizierung ausschließlich das Einhalten der Kriterien auf der Mindestleistung geprüft. Darüber hinausgehende Leistungen auf der Linie können davon abweichen.

## 2.2 TaktBus

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 gleich behandelt und umgesetzt, der TaktBus beschreibt allerdings Buslinien, die etwas weniger oft und weniger „streu“ 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“ kann einfach gesagt werden: jede landesbedeutsame Linie kann leicht auch als TaktBus-Linie zertifiziert werden.

Die auf Seite 11 zusammengefassten Kriterien für den TaktBus gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren. D.h. es wird für eine erfolgreiche Zertifizierung ausschließlich das Einhalten der Kriterien auf der Mindestleistung geprüft. Darüber hinausgehende Leistungen auf der Linie können davon abweichen.





## 2.3 Kriterien im Überblick

### PlusBus-Kriterien

Kriterium	Mindestvorgabe		Tolerierte Abweichungen
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr:	15 Fahrtenpaare (FP) im Zeitraum zw. 5 und 21 Uhr	Mo-Fr ist je eine Taktlücke im Zeitraum 9-12 Uhr und 18-21 Uhr zugelassen; dabei müssen mindestens 13 Fahrtenpaare angeboten werden.
	Sa:	6 FP	
	So:	4 FP	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/ Sa/So/F		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: » sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	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 Taksprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteigerichtung resultiert.		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: » Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) » Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen		Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.		- entfällt -
Zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen		max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus im Grundangebot nicht zugelassen		- entfällt -



## TaktBus-Kriterien

Kriterium	Mindestvorgabe		Tolerierte Abweichungen
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr:	7 Fahrtenpaare (FP)	- entfällt -
	Sa:	4 FP	
	So:	keine Vorgabe	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/ Sa/So/F		<p>Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)</li> </ul>
Exakter Takt	<p>exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/ Sa/So/F, dabei ist Mo-Fr ein 120-min-Takt anzubieten</p> <p>Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr</p>		<p>Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>» Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung)</li> <li>» Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)</li> </ul>
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen		Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.		- entfällt -
Zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen		max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus Mo-Fr im Grundangebot nicht zugelassen		- entfällt -



### 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 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.

#### 3.1 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 Fahrgästinformation genutzt und ist bindend. Dieses wird auch in den anderen Verbünden und Regionen Deutschlands für die Kennzeichnung der PlusBus- oder TaktBus-Linien verwendet.

#### 3.2 Der Name

Die einzelnen Regionalnetze fahren jeweils unter eigenem Namen. Dadurch kann ein regionaler Bezug hergestellt und das Produkt PlusBus besser vermarktet werden.

#### 3.3 Das Motiv

BBT stellt den Verkehrsunternehmen in Thüringen ein einheitliches Bildmotiv zur Verfügung. Dieses kann regional angepasst werden. Mit dem Slogan „Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können.“ wird das Bildmotiv unter anderem zur Gestaltung der Busse, von Werbeplakaten und Broschüren adaptiert.

Auf dieser Grundlage kann für jede PlusBus-Region eine individuelle Erscheinungsweise mit regionalem Bezug entwickelt werden, die gleichzeitig aber eine Wiedererkennung

im gesamten Verkehrsgebiet garantiert und abbildet. Bus & Bahn Thüringen e.V. wird die Kampagne digital begleiten.

#### 3.4 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.

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

#### 3.6 Kennzeichnung der Haltestellen

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



### 3.7 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.

### 3.8 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. Die Verknüpfung zum tagaktuellen aktuellen Fahrplanangebot kann 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 PlusBus-Angebot aufmerksam gemacht und zum anderen Berufspendler und Schüler mit den Vorteilen 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 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 gestärkt werden.



### 3.9 Kundenmagazine, Fahrgastzeitungen

Sofern die Verkehrsunternehmen eigene Kundenmagazine veröffentlichen, stellt BBT den Unternehmen geeignete Mustertexte und Bilder zur Verfügung. Für die Unternehmen, welche die BBT-Fahrgastzeitung *omni* veröffentlichen, wird das Thema PlusBus selbstverständlich ein zentrales Thema der regelmäßigen Berichterstattung sein.



### 3.10 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 PlusBus 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.



## 4. Linienübersicht

### 4.1 Auftakt im Wartburgkreis

Zum Fahrplanwechsel im September 2021 sind mehrere Pilotlinien im Wartburgkreis als PlusBus-Linien geplant. Dies bildet den Auftakt für die landesweite Vermarktung der Marken PlusBus und TaktBus in Thüringen.

Es befinden sich vier Linien der Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAöR in der Zertifizierung zum PlusBus:

- \* Linie 130 Bad Salzungen – Dermbach
- \* Linie 140 Eisenach – Ruhla
- \* Linie 170 Eisenach – Eschwege
- \* Linie 190\_195 Eisenach – Bad Liebenstein

### 4.2 Ausblick

Das PlusBus/TaktBus-Netz in Thüringen soll stetig ausgebaut werden. Basis der erhofften Entwicklung sind bereits bestehende gut bediente Linien, welche die PlusBus-Kriterien noch nicht erfüllen. Dies sind meist die bereits als landesbedeutend im Sinne des Thüringer ÖPNV-Gesetzes geltenden Linien, aber auch andere.

Insbesondere im Bereich „TaktBus“ gibt es bereits zahlreiche Linien, die nach Aufwertung und Anpassung relativ schnell zertifiziert werden könnten. Die Grundlagen dafür müssen in der Regionalplanung und den darauffolgenden Nahverkehrsplanungen der ÖPNV-Aufgabenträger gelegt werden.

Die Branchenverbände VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., Landesgruppe Sachsen/Thüringen) und MDO (Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmer e.V.) haben Anfang 2021 einen entsprechenden Vorschlag zur Fortschreibung der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie im Freistaat Thüringen vorgelegt (siehe auch 5.3).

### 4.3 Bisherige Entwicklung

#### Bereits bestehende Linien im Landkreis Altenburger Land

Mit der Einführung der PlusBus Linien 350 und 416 konnte die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH ihr Serviceangebot ausbauen. Eine stündliche Taktung und die Anbindung zur S-Bahn und anderen Buslinien stellten die Erweiterung der persönlichen Mobilität dar und gaben insbesondere den Pendlern die Sicherheit, ihre gewohnte Mobilität auch an schulfreien Tagen vollumfänglich nutzen zu können.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die PlusBus Linien dazu geeignet sind, Fahrgäste von der

Nutzung des Nahverkehrs zu überzeugen. Die Fahrgastzahlen entwickelten sich kontinuierlich positiv und brachten in den vergangenen Jahren einen durchschnittlichen Zuwachs von etwa fünf Prozent. Die PlusBus Linien im Verkehrsgebiet der THÜSAC sind ein wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilität und tragen deutlich zur Stärkung der Attraktivität des ÖPNV bei.

Die Linie 350 verkehrt zwischen Altenburg und Schmölln montags bis freitags im Stundentakt, samstags, sonntags sowie an Feiertagen alle zwei Stunden. Es besteht direkter Anschluss an die S-Bahn.

Linie 416 verkehrt zwischen Altenburg – Meuselwitz – Lucka montags bis freitags im Stundentakt, an Wochenenden und Feiertagen im Zweistundentakt. Es besteht direkter Anschluss an die S-Bahn. In Meuselwitz können Fahrgäste in die PlusBus-Linie 844 nach Zeitz (betrieben vom Busunternehmen PVG Burgenlandkreis mbH) umsteigen.

#### Bereits bestehende Linie im Landkreis Greiz

Die Linie 81 ist eine der ersten PlusBus-Linien in Thüringen. Dass die PlusBus-Linien im Vogtland beziehungsweise im Landkreis Greiz eingeführt wurden, ist ein klares Bekenntnis des Landkreises Greiz und des Zweckverbands ÖPNV Vogtland als zuständige Aufgabenträger für einen attraktiven ländlichen Raum, zu welchem auch ein leistungsstarker und zuverlässiger Nahverkehr gehört. Durch die grenzüberschreitende Verbindung wachsen das Ostthüringer Vogtland und der westsächsische Raum noch enger zusammen.



## 5. 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 Verkehrunternehmen 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 abgedeckt werden. In der Regel erfolgt die Verrechnung im Rahmen einer Mitgliedschaft im Verein BBT, was sich aufgrund der Vereinsstruktur auch vergaberechtlich 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.

### 5.1 Beantragung

In einem ersten Schritt sind durch den Aufgabenträger und das Verkehrunternehmen 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 Verkehrunternehmen 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 Verkehrunternehmen

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

### 5.2 Aufgaben von BBT

#### Einmalige Aufgaben

Durch die verkehrlichen Erhebungen der Verkehrunternehmen werden die Potenziale der entsprechenden Linie überprüft. Darüber hinaus wird das Angebot in Absprache des Verkehrunternehmens 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 Verkehrunternehmen und Aufgabenträger dabei, die neu eingeführte PlusBus-Linie zu vermarkten. Dies erfolgt unter anderem durch die Erstellung 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 Verkehrunternehmen statt, die BBT bei den Verkehrunternehmen 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 forschreiben, 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 Verkehrsverbünden 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/Verbünden in Deutschland

### 5.3 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.

In anderen Bundesländern geht man in der Regel einen anderen Weg. Zusätzliche Finanzierung von Verkehren 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.



## 6. Evaluation

BBT zählt und befragt stichprobenartig die Fahrgäste in den PlusBussen. Die Ergebnisse werden genutzt, um das Angebot stetig zu verbessern und die Wirkung des Konzeptes PlusBus zu evaluieren. Bei den bisherigen Befragungen in etablierten Angeboten zeigte sich, dass im Schnitt von über zehn Prozent Fahrgastwachstum ausgegangen werden kann. In der gleichen Zeit erhöhte sich auch die Gesamt- und Anschlusszufriedenheit der Fahrgäste und die Anzahl der umsteigenden Fahrgäste. An diesen Erfolgen soll angeknüpft und das Konzept weiter vorangetrieben werden. Vor allem qualitativ ist der PlusBus ein großer Gewinn für die ländlichen Regionen.

### Große Bedeutung des Fahrtangebotes

Aus den bisher erfolgten Befragungen ergab sich, dass gerade die Kernangebote des PlusBusses, ein regelmäßiger Taktverkehr von früh bis spät und ein Angebot am Wochenende, als wichtigste Produktmerkmale von den Fahrgästen eingefordert werden. Dies bestärkt die beteiligten Akteure, diesen Weg fortzusetzen. Natürlich sind auch zusätzliche Ausstattungsmerkmale wie die Bereitstellung von WLAN gern gesehen. Die Verfügbarkeit von WLAN ist in einem Teil der Busse bereits Standard und wird gut genutzt. Im Verhältnis zu den Basiskriterien (Fahrtenhäufigkeit, Takt, Angebotszeit) ist diese Serviceleistung jedoch als nicht ganz so wichtig anzusehen.

### Deutliche Nachfragesteigerung

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

### Mehr Fahrgäste an ausgewählten Orten

Regionale ländliche Zentren gewinnen durch die Einführung der PlusBus-Linien an Fahrgästen. Daher sind besonders die Fahrgastzuwächse in Gemeinden mit geringen Einwohnerzahlen hervorzuheben. Der PlusBus ist dementsprechend ein zentraler Lösungsansatz für den ländlichen Raum.

### Diversifizierung der Fahrtzwecke

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

### Zunahme der Umsteiger

Durch die Etablierung eines zeitnahen Bus-Bahn-Übergangs kann außerdem die Zahl der Umsteiger gesteigert werden.



## 7. Zusammenfassung

### 7.1 Botschaft des Konzeptes

Thüringen hat ein starkes Busnetz, das eng untereinander und mit der Bahn verknüpft ist!

#### Was sind die Ziele?

- Marken PlusBus und TaktBus für den Qualitäts-Bus etablieren
- Gesamtsystem Bahn – Bus weiterentwickeln
- Leicht merkbares und verständliches Angebot machen
- Gute Erreichbarkeit zeigen
- Steigerung von Umsatz und Fahrgastaufkommen

#### Was ist der Kern des Konzeptes?

- Kurze Umsteigezeiten zwischen Bus/Bus und Bus/Bahn
- Taktverkehr, d.h. 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: bessere Erreichbarkeit
- Für die Gesellschaft: Antwort auf den demografischen Wandel

#### Wo besteht beim Angebot Handlungsbedarf?

- Strukturierung der Fahrpläne
- Abstimmung der Fahrpläne zwischen den Verkehrsträgern
- 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
- Akquirieren von zusätzlichen Mitteln
- bessere Vernetzung der Aktiven im Öffentlichen Verkehr

### 7.2 Chancen und Zukunftsperspektiven

Ein PlusBus oder ein TaktBus 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 Thüringen weitere Linien eingerichtet bzw. zu Qualitäts-Verkehren aufgewertet werden, um das Netz weiter auszubauen und das Konzept voranzutreiben.

Dem Beispiel schlossen sich in den vergangenen Jahren viele Verkehrsunternehmen in verschiedenen Regionen Deutschlands an, sodass 2021 in insgesamt acht Verkehrsverbünden und Regionen in Schleswig-Holstein, Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen Buslinien unter den Markennamen PlusBus und TaktBus verkehren bzw. in Planung sind. Insgesamt gibt es derzeit mehr als 80 PlusBus- oder TaktBus-Linien deutschlandweit. Und es werden immer mehr.

Aber auch andere Bundesländer setzen auf ähnliche Kriterien hinsichtlich der Busverkehre im ländlichen Raum, um mehr Menschen vom ÖPNV überzeugen zu können. Diese und weitere Themen wurden auf dem deutschlandweiten PlusBus-Fachaustausch in Potsdam im Jahr 2018 diskutiert. Auch in Zukunft wird auf eine gute bundesweite Zusammenarbeit gesetzt. Gemeinsam mit dem schnellen Schienenregionalverkehr bieten die bestehenden PlusBus- oder Takt-Bus-Linien bereits heute ein gutes Verkehrsangebot, das in Zukunft noch weiter ausgebaut werden wird. Ziel ist es, mit dem PlusBus oder TaktBus den Deutschlandtakt auch auf den Busverkehr zu übertragen, um somit ein einheitliches und überregional bekanntes Angebot zu schaffen.

## 8. FAQs

**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.

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

Eine Beklebung der PlusBusse wird von BBT unterstützt und ist erwünscht.

**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 vereinzelten 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.



## 9. Gestaltungsbeispiele



Das Bild zeigt einen Bus des Regionalverkehrs Dresden (RVD), welcher im Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) fährt. Die Darstellung nimmt Elemente der Fahrplaninformation auf und verweist auf spezielle Linien.



Bus der ersten PlusBus-Linie 129 im Landkreis Zwickau. Das Gestaltungsbeispiel setzt konsequent auf das zertifizierte Angebot und deren Farb- und Gestaltungselementen. Es bietet damit einen starken Auftritt mit hoher Wiedererkennung des PlusBusses.



## Notizen und Anmerkungen

## Impressum

### Redaktionsschluss:

April 2021

Herausgeber:  
 Bus & Bahn Thüringen e.V.  
 Steigerstraße 8  
 99096 Erfurt  
 Telefon: 0361 2262044  
[info@bus-bahn-thueringen.de](mailto:info@bus-bahn-thueringen.de)  
[www.bus-bahn-thueringen.de](http://www.bus-bahn-thueringen.de)

Wegen der besseren Lesbarkeit wird bei der Nennung der Marke „PlusBus“ meist auf die weitere Benennung der Marke „TaktBus“ verzichtet. Grundsätzlich beziehen sich alle Ausführungen auf beide Marken, es sei denn die Unterschiede werden herausgestellt.

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

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

### Fotos/Grafiken:

Mirko Peter  
 (Seiten 5, 8, 9, 13, 16, 19, 20, 21),  
 THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH  
 (Seite 12),  
 Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH  
 (Seite 4)

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

Wir danken dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH für die Unterstützung bei der Erstellung dieser Broschüre.

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



