

PlusBus & TaktBus

Das Qualitätsversprechen im öffentlichen Personennahverkehr



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



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

Inhaltsverzeichnis

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

Inhaltsverzeichnis	Seite 02
Vorwort	Seite 03
Ein kurzer Überblick	Seite 04
Zertifizierungskonzept	Seite 06
Zertifizierungsverfahren	Seite 10
Kommunikation	Seite 12
Linienübersicht	Seite 14
Veranstaltungen	Seite 15
ITF – Der Integrale Taktfahrplan für Thüringen	Seite 19
Zusammenfassung	Seite 22
FAQ	Seite 24
Exkurs	Seite 25
Impressum	Seite 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

Geschäftsführer Bus & Bahn Thüringen e. V.

Vorwort

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

noch nie war die mediale Aufmerksamkeit für den ÖPNV so hoch, noch nie stand unsere Branche so im Fokus der Öffentlichkeit. Noch nie wurde so positiv über den ÖPNV gesprochen, wie heute. Dies hat ohne Zweifel mit der Einführung des 9€-Tickets im Sommer 2022 und mit der Einführung des Nachfolgetickets im Frühjahr 2023, dem Deutschlandticket, zu tun. Durch diese Angebote sollten und sollen Pendler entlastet und gleichzeitig ein Anreiz für Kraftfahrer gesetzt werden, auf den ÖPNV umzusteigen.

Die zu erwartende Steigerung der Fahrgastzahlen ist eine Grundvoraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende und damit ein wichtiger Baustein um die politischen Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Gleichzeitig ist diese Entwicklung aber auch als große Herausforderung für den ÖPNV zu betrachten. In einer Zeit, die durch gestiegene Kosten, veränderte An-

triebe und Personalmangel in nahezu allen Bereichen geprägt ist, gilt es nicht nur die Qualität des ÖPNV zu erhalten, sondern diese weiterhin stetig auszubauen und zu verbessern – eine Herkulesaufgabe.

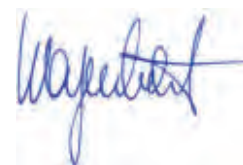
Das Konzept PlusBus/TaktBus ist auch zukünftig der Weg, Bus und Bahn optimal zu vernetzen und gute Angebote im öffentlichen Personennahverkehr als Alternative zum Auto zu schaffen. „Angebot schafft Nachfrage“ ist der seit Jahren verfolgte Grundgedanke. Regelmäßige Verbindungen mit hoher Fahrtenzahl, auch am Wochenende, kontinuierlichem Takt und abgestimmten Verknüpfungen zu anderen Bus- oder Bahnlinien erzeugen hohe Qualität und machen damit hohe Nutzerzahlen möglich.

Mit dieser Broschüre erläutern wir Ihnen das Konzept von PlusBus und TaktBus. Alle Interessenten einer neuen PlusBus- oder TaktBus-Linie finden hier ausführliche und ganz konkrete Handlungsempfehlungen sowie einen Bericht über die Zertifizierungsveranstaltung unseres Pilotprojekt-Partners im Wartburgkreis.

PlusBusse & TaktBusse sind das Fundament für die Umsetzung der übergeordneten Verkehrsstrategie des Freistaates Thüringen, dem Integralen Taktfahrplan Thüringen. Bis spätestens 2030 soll dieses ehrgeizige und ambitionierte Projekt realisiert werden. Aus diesem Grunde, stellen wir Ihnen die Idee des sogenannten „ITF“ ebenfalls in dieser Broschüre vor.

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

Machen Sie mit!



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



Ein kurzer Überblick

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.



Zertifizierungskonzept

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 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.





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.

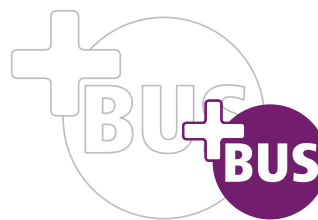
Weiterhin gelten folgende Kriterien:

- **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.



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 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	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 oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteigerichtung resultiert.		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, Freizeitzielen 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, Freizeitzielen 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. Darüberhinausgehende Leistungen auf der Linie sind natürlich möglich.



Zertifizierungsverfahren



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 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 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

5.2 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 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 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

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 (vergleiche Information auf Seite 25).

In anderen Bundesländern geht man in der Regel einen abweichenden 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.



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 Takt Bus-Signet für die Fahrgastinforma-

tion genutzt und ist bindend. Dieses wird auch in den anderen Verbänden und Regionen Deutschlands für die Kennzeichnung der PlusBus- oder TaktBus-Linien verwendet.

3.2 Der Name

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

3.3 Das Motiv

BBT stellt den Verkehrsunternehmen eine einheitliche Bildmarke zur Verfügung. Dieses 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.

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

„Tue Gutes & rede darüber“

Grundsätze der Werbung:
(Maßstäbe für gute Werbung)

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

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 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 erklären- 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 optimalerweise mit dem entsprechenden Signet an

der Haltestellenfahne gekennzeichnet. BBT stellt die erforderlichen Signets (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

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 für VUW 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 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, die die BBT-Fahrgastzeitung



omni veröffentlicht, 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 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.



Linienübersicht



4.1 Auftakt im Wartburgkreis

Im Rahmen der Mobilitätsmesse „Eisenach macht mobil“ wurden am 15. Mai 2022 fünf Regionalbuslinien des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil (VUW) im Wartburgkreis als PlusBus- bzw. TaktBus-Linien zertifiziert.

PlusBus:

- **Linie 100** Bad Salzungen – Bad Hersfeld

TaktBus:

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

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.

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.

Veranstaltungen Veranstaltungen



PlusBus & TaktBus Zertifizierung im Wartburgkreis

Zielstellung:

Die Zertifizierung der fünf Omnibuslinien im Wartburgkreis ist der Auftakt für weitere Zertifizierungen in Thüringen. Das Pilotprojekt wurde über ein Jahr vorbereitet. Der Freistaat Thüringen unterstützte Verkehrsunternehmen und die Kooperation Bus & Bahn Thüringen e. V. mit Geldern aus der ÖPNV-Kooperationsförderung. Detaillierte Informationen zu den zertifizierten Linien können über jede Fahrplanauskunft tagaktuell abgefragt werden.



Die Macher:

Gründer der Initiative und Inhaber der Marken PlusBus und TaktBus ist die Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH (MDV), der erst kürzlich für die Initiative ausgezeichnet wurde. Die Umsetzung und Kontrolle des Zertifizierungsverfahrens sowie der zugehörigen Marketingkampagne erfolgen in Thüringen durch Bus & Bahn Thüringen e. V., welcher die alleinigen Rechte dafür besitzt.

Im Rahmen der Mobilitätsmesse „Eisenach macht mobil“ wurden am 15. Mai 2022 fünf Regionalbuslinien des Verkehrsunternehmens Wartburgmobil (VUW) im Wartburgkreis als PlusBus- bzw. TaktBus-Linien zertifiziert. Die Linie 100 erfüllt die PlusBus-Kriterien und die Linien 130, 140, 170 und 190 die TaktBus-Kriterien. Hierbei handelt es sich um Omnibuslinien, die einheitliche Kriterien für eine hohe Angebotsqualität im Regionalverkehr garantieren, z. B. einen regelmäßigen Taktverkehr, einen direkten Linienweg und eine zeitnahe Bus-Bahn-Verknüpfung.

So garantiert der PlusBus an Werktagen einen regelmäßigen Verkehr im Stundentakt sowohl in den Schul- als auch in den Ferienzeiten. Zudem verkehrt der PlusBus am Wochenende und an Feiertagen mindestens im festen Zweistundentakt. Die Etablierung von PlusBus- und TaktBus-Linien ist somit ein wichtiger Schritt in der Klima- und Mobilitätswende, um die politischen Nachhaltigkeitsziele umzusetzen.

Anlässlich der Übergabe der Zertifizierungsurkunden erklärte Udo Schilling, erster Beigeordneter des Wartburgkreises, die hohe Bedeutung des ÖPNV in der Region. „Ohne Überlandlinienbusse wäre der Landkreis um Vieles ärmer. Wir freuen uns über die Zertifizierung und sind stolz darauf, das Pilotprojekt für die erste Zertifizierung der PlusBus- und TaktBus-Linien in Thüringen ausrichten zu dürfen. Unser Ansporn ist es, in den kommenden Jahren die bisher zweistündlich verkehrenden TaktBus- auch zu Plus

Bus-Linien mit Stundentakt auszubauen. Das sind wir unseren Bürgern schuldig und wir bitten die Landesregierung um weitere finanzielle Unterstützung für das ambitionierte Vorhaben.“

Hohe Qualität

Sina Fleischmann zeigte sich erfreut über die Veranstaltung und bat besonders die Bürger des Wartburgkreises, die nun frisch zertifizierten Linien noch intensiver zu nutzen:



„Wir versprechen die Vorgaben der Zertifizierung strikt einzuhalten und unsere Busverkehre mit hoher Qualität anzubieten. Die Mitarbeiter der VUW werden dabei täglich gefordert und sie nehmen diese Herausforderung gern an.“, betonte Sina Fleischman, Vorstand Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW)



„Wir arbeiten bereits an weiteren Zertifizierungen, auch in anderen Landkreisen Thüringens.“

Tilman Wagenknecht



Hintergrund-Information

Verkehrsunternehmen Wartburgmobil:



verkehrsunternehmen
wartburgmobil

Durch Fusion zweier Betriebe in 2017 gegründet, bietet das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil öffentliche Mobilitätsangebote im Wartburgkreis mit dem Omnibus an. Darüber hinaus werden Verbindungen in die Nachbarregionen z. B. nach Fladungen in Bayern, nach Hünfeld, Bad Hersfeld und Eschwege in Hessen und innerhalb von Thüringen nach Bad Tabarz, Mühlhausen und Bad Langensalza angeboten. Insgesamt werden 118 VUW-eigene Busse und zusätzlich 40 Linienbusse sowie 50 Kleinbusse von privaten Unternehmen eingesetzt. Organisiert wird diese Aufgabe von ca. 300 Mitarbeitern in den Unternehmen und Partnerbetrieben.

Bedeutung des Modellprojekts

Anforderungen:

Das Modellprojekt im Wartburgkreis hat für Bus & Bahn Thüringen e. V. als Zertifizierungsstelle eine hohe Bedeutung. Damit werden Überlandbuslinien sichtbarer und für den Kunden wertvoller. 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-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 Unternehmen genügend.

Deutscher Verkehrswendepreis 2022

Deutscher Verkehrswendepreis 2022 für das Projekt PlusBus verliehen – ein starkes Signal!

„Klimaschutz im Verkehr ist eine Mammutaufgabe, an der man verzweifeln kann. Deshalb haben wir uns bundesweit auf die Suche nach ermutigenden Praxisbeispielen vor Ort gemacht. Die frohe Botschaft: Wir sind fündig geworden. Die Verkehrswende in Deutschland beginnt vor Ort“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Bundesweit wurden Leuchtturmprojekte mit dem Deutschen Verkehrswendepreis ausgezeichnet. Diese Projekte haben alle etwas gemeinsam. Sie zeigen, wie mit klugen Konzepten die Verkehrswende auf Straße und Schiene gelingen kann und warum sie nachahmenswert sind. Die Formel ist an dieser Stelle relativ einfach: **Ohne gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr gibt es keine Verkehrswende!**

Um den ÖPNV dahingehend zu stärken, fordern Verkehrsverbände gemeinsam mit dem Bündnis Allianz pro Schiene e. V. ein stärkeres Engagement von Bund & Ländern.

„Sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr zeigen die Preisträger Wege auf, wie unser aller Mobilität schnell besser und nachhaltiger werden kann. Und das Beste ist, alle Erfolgsbeispiele sind übertragbar auf andere Regionen in Deutschland und Europa.“

Ausgerechnet das Bündnis Allianz pro Schiene wählte u. a. das Projekt PlusBus als letztjährigen Preisträger aus – eine kuriose Konstellation. Die Frage nachdem „Warum“ wurde dann in der Preisverleihung sehr eindrücklich erläutert. „Es wächst zusammen, was zusammengehört.“ Das Thema PlusBus ist in einer modernen Vernetzung mit Verknüpfung von Bus und Bahn nicht mehr wegzudenken. Dieses Verkehrswende - Leuchtturmprojekt wurde nun folgerichtig in

einer feierlichen Veranstaltung Ende September 2022 in Leipzig ausgezeichnet. Hier diskutierten im Rahmen der Festveranstaltung Expert*Innen darüber, wie wichtig und unverzichtbar Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr, gerade im ländlichen Raum sind. Nur mit einer gesicherten Finanzierung könnten solche Angebote bundesweit etabliert werden. „Bus und Bahn strategisch zu verbinden, dafür steht PlusBus. So geht Verkehrswende“, fasste Dirk Flege, der Geschäftsführer des Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene e. V. kurz und sehr treffend zusammen. Der vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund entwickelte Qualitätsbus-Ansatz ist problemlos auf verschiedene Regionen in ganz Deutschland übertragbar. Bereits mehr als 130 PlusBus-Linien in sechs Bundesländern – Tendenz steigend – sind beachtlich und zeigen, dass ein deutliches Wachstumspotential besteht.



Fotograf: Christian Hüller für MDV

ITF – Der Integrale Taktfahrplan für Thüringen

Mein Thüringen-Takt. Einfach ankommen.

Gefunden – Ein Mobilitätskonzept, das passt. Im Auftrag des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft erarbeiten Stadt- und Regionalentwickler:innen der Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH (LEG Thüringen) ein tragfähiges Zukunftskonzept für die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Thüringen. Um dieses Ziel für den Freistaat umzusetzen, arbeiteten sie eng mit Expert:innen der Fahrplangesellschaft B&B mbH und des Planungsbüros MOBILE ZEITEN zusammen. In einem öffentlichen Diskurs werden und wurden zudem Ideen all jener mit einbezogen, die an einer Verbesserung der Mobilität, speziell des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Freistaat mitwirken möchten.

Um eine passende Diskussionsgrundlage und die entsprechend fundierte Basis für die Erstellung eines leistungsfähigen ÖPNV-Netztes in Thüringen



Ein Projekt im Auftrag des:

Freistaat
Thüringen  Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

Bild: LEG / Franziska Gerlach

zu erhalten, haben die Stadt- und Regionalentwickler:innen der LEG Thüringen einen ITF-Rahmenplan der etwas anderen Art erstellt: Er bildet umfassend den gewünschten Zustand des ÖPNV-Hauptnetzes in Thüringen ab.

In der ersten Phase, die 2022 endete, wurde ein Netz-Knoten-Rahmenplan, der sog. Integrale Taktfahrplan erstellt. Dieser ist in einem leistungsstarken, dichten ÖPNV-Netz für ganz Thüringen von zentraler Bedeutung.

Er bildet ab, wie dicht das Netz an Strecken ist und in welchem Takt und mit welchen Anschlussmöglichkeiten es genutzt werden kann. Gleichzeitig zeigt dieser Plan die Komplexität dieses Vorhabens auf. Zudem wurde in der Phase 1 das Modell-Projekt Saale-Orla-Kreis verwirklicht. Es wurde ein umfassendes Verkehrskonzept mit Fahrplan für den Linienverkehr und die Zubringer erstellt. Darüber hinaus wurde die Schülerbeförderung weitestgehend in den Linienverkehr des Landkreises integriert.

– Phase 1 - 2022 –

Konzeption Rahmenplan und Modellprojekt

Erstellung eines aussagekräftigen Netz-Knoten Rahmenplans (Integraler Taktfahrplan) für ganz Thüringen (siehe Seite 20/21).

Modellprojekt Saale-Orla-Kreis

Erstellung eines umfassenden Verkehrskonzeptes und Fahrplans für Linienverkehr und Zubringer. Darüber hinaus: Planung und Integration der Schülerbeförderung in das Verkehrskonzept des Landkreises.

Dieses Projekt ist in 3 Phasen gegliedert:

– Phase 2 - ab 2023 –

Konzeptplanung in den Landkreisen

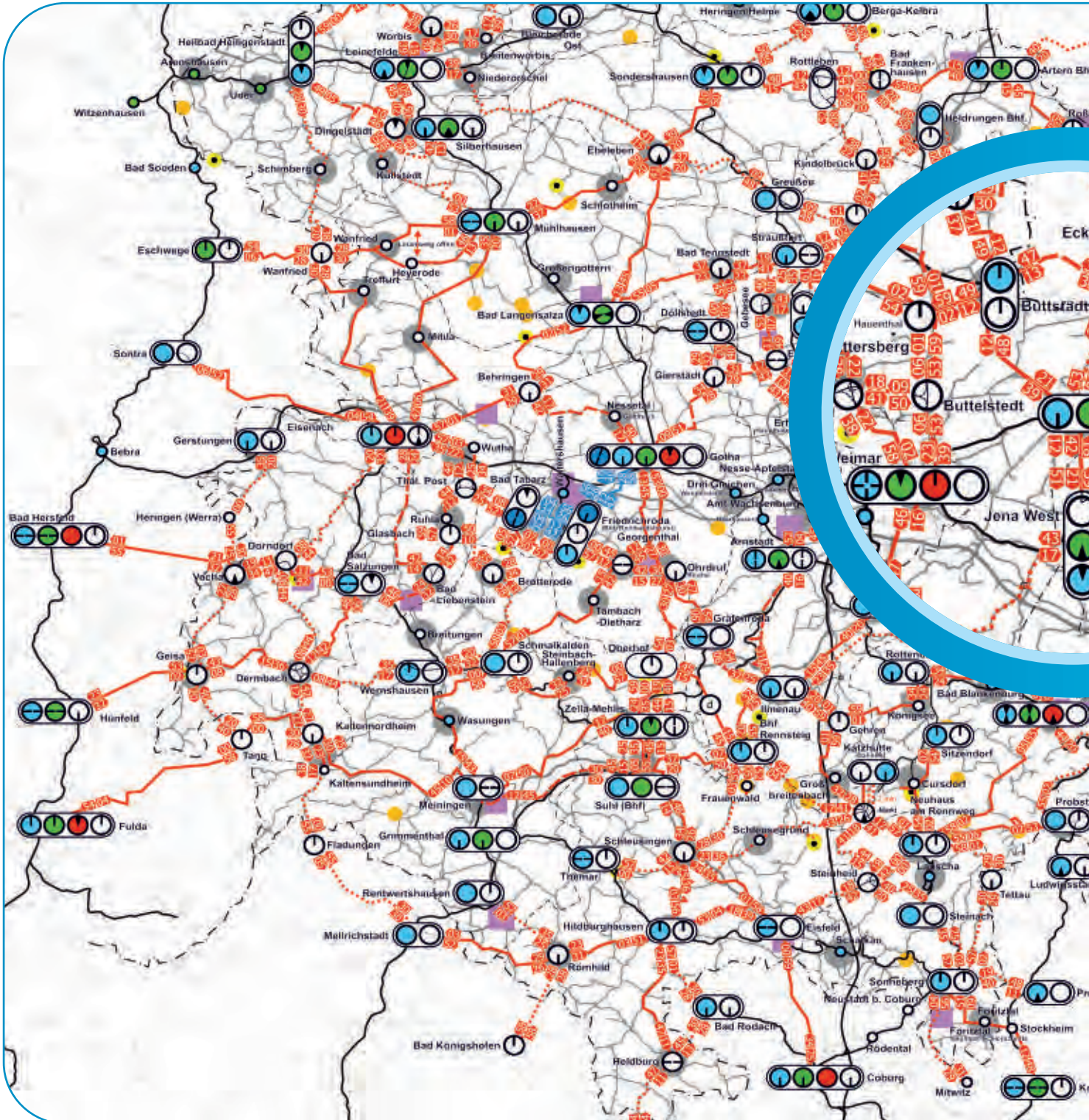
In der zweiten Phase erfolgt die konkrete Planung in den einzelnen Landkreisen oder für mehrere angrenzende Landkreise. Der so entstehende Konzeptfahrplan bildet dabei alle Linien ab, die für einen integralen Taktverkehr in Frage kommen.

– Phase 3 - ab 2024 –

In dieser Phase werden vollständige Fahrpläne der einzelnen Landkreise für das gesamte ÖPNV-Netz erstellt. Die Basis hierfür bildet die Konzeptplanung aus Phase 2. Zudem erfolgt die Planung und der Nachweis der Schülerbeförderung und die Ermittlung der Leistungsmengen.



Der ITF-Rahmenplan für Thüringen



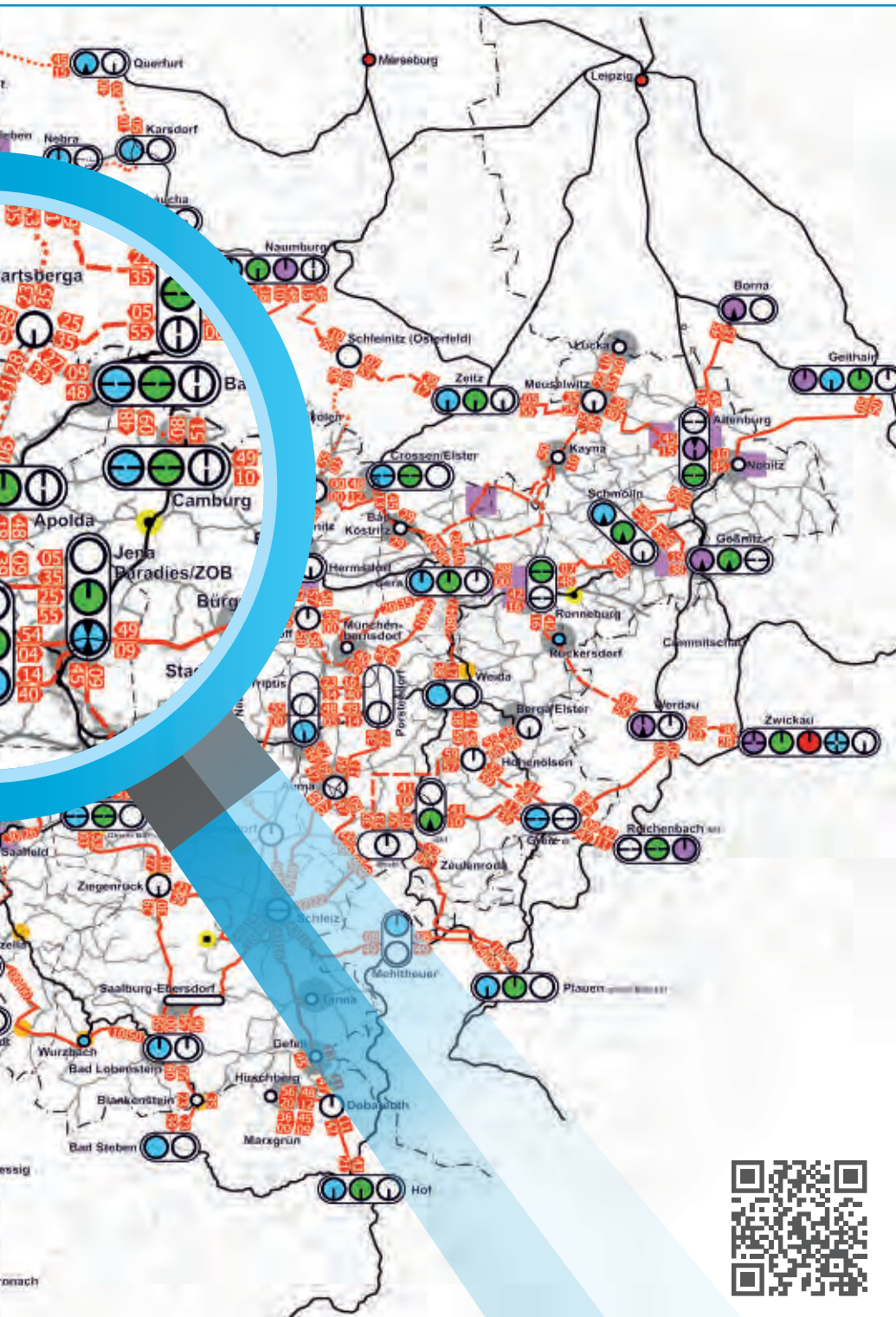
Mit dem ITF erfolgt die Umstellung von einer nachfrageorientierten Planung hin zu einer angebotsorientierten Planung. Rückgrat des ITF stellen die 136 Knotenpunkte dar, an denen sich bis zu acht Regionalbuslinien (und wenn vorhanden

auch die Bahn) stündlich treffen und so das Angebot an Reisezielen vervielfältigen. Wöchentlich (Montag bis Sonntag) gibt es auf jeder landesbedeutsamen Regionalbuslinie ca. 90 Busfahrten. Zwischen den Hauptachsen wird ein Zubringer-

verkehr eingerichtet. Diese Planung soll Stück für Stück bis 2030 umgesetzt werden.

www.itf-thueringen.de

Freistaat Thüringen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft



LEGENDE

Buslinien zur Erfüllung der Erreichbarkeitsstandards

- landesbedeutsame Linie laut SPNV-Richtlinie
- wichtige Linie (Status Quo oder NVP)
- zusätzlich erforderliche Linie

Knoten

- Knoten zur Symmetrieminute 0, 30, 15/45
- Knoten mit negativen Aufenthaltszeiten (siehe Hinweis auf Busfahrplan – über Busse von/zu den Gemeinden im Rahmen des ITF)
- Verbindung (Anschluss oder umsteigefrei)
- Verbindung umsteigefrei
- Knoten im ITF, Anbindung Zentraler Ort
- Bus, RegionalBahn, RegionalExpress
- IC/ICE, S-Bahn, Thüringerwaldbahn
- Straße
- Bahnstrecke mit SPNV
 - a Europaplatz
 - b Grubenstraße
 - c Marcel-Breuer-Ring
 - e Knoten Schmitzke (Klärung bei Umsetzung)

regional bedeutsame touristische POI

- Gemeinden mit Tourismusfunktion nach Regionalplanwürfen 2018
- Touristische POI mit Landesbedeutung (ITG)

zentrale Orte

- zentraler Ort
- zentraler Ort (funktionstaugliches Zentrum)

Industriegroßflächen

- Kategorie I Industriegroßflächen der Großschwenkwerke
- Kategorie II weitere Industriegroßflächen (Bestand, Erweiterung)
- Kategorie III weitere Industriegroßflächen (Neuzustände)

Abkürzungen

- Landesentwicklungsgesellschaft Thüringen mbH
- Mithras Stadt- und Regionalentwicklung
- Mithrasplaner AG, 08094 Erfurt

Integrierter Taktfahrplan (ITF) Thüringen 2030 Phase 1 Netzplanung

ITF-Rahmennetzplan (Arbeitsstand 06. März 2023)

Datum: 08.03.2023 | Entwurf: Dipl.-Ing. Christiane Pflüger
 Maßstab: 1:200.000 | Druck: Dipl.-Ing. Matthias Albrecht



Zusammenfassung

Botschaft des Konzeptes:

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.

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

Kern des Konzeptes:

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



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

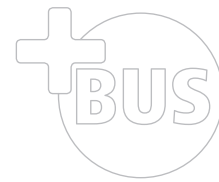


Vorteile:

- 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



Was ist zur Umsetzung zu tun, welche Unterstützung wird gebraucht?

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

Wer sind die Zielgruppen des Angebotes?

- regelmäßige Nutzer
- regionale Fahrgäste
- Pendler
- 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 aus-

zubauen 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, sodass es 2022 in insgesamt acht Verkehrsverbänden derzeit mehr als 130 PlusBus- oder TaktBus-Linien gibt, **Tendenz weiter steigend!**

Aber auch andere Bundesländer setzen auf ähnliche Kriterien hinsichtlich der Busverkehre im länd-

lichen Raum, um mehr Menschen vom ÖPNV überzeugen zu können. Diese und weitere Themen wurden Anlässlich der Verleihung des Deutschen Verkehrswendepreises 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.



FAQ



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. 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.



Blank area for notes with horizontal lines.



Notizen:

Notizen

Impressum

Impressum

Redaktionsschluss:
Februar 2023

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

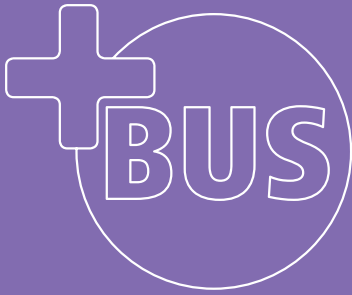
Fotos & Grafiken:
Mirko Peter, Bus & Bahn Thüringen e. V.,
Christian Hüller für MDV, freepik.com, BrandtDruck e.K.,
THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH,
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH,
www.leg-thueringen.de, LEG / Franziska Gerlach

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





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



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