

Nahverkehrsplan 2022-2026

Stadt Suhl





Inhaltsverzeichnis

1. Gesetzliche Grundlagen	4
1.1 Anlass und rechtliche Grundlagen.....	4
1.2 Europäischer Rechtsrahmen	4
1.3 Bundesrecht	5
2. Die Stadt Suhl als Nahverkehrsraum	6
2.1 Suhl im Freistaat Thüringen	6
2.2 Die Einwohnerentwicklung.....	7
2.3 Wirtschaft und Tourismus	10
3. Bestandsaufnahme des ÖPNV.....	12
3.1 Organisation des StPNV-Angebotes	12
3.2 Weitere ÖPNV-Angebote	14
3.3 Infrastruktur	15
3.4 Finanzierung und Tarifsysteem	17
3.7 Anhörung der Beteiligten	17
4. Ziele und Standards für den ÖPNV in Suhl	18
4.1 Verkehrspolitische Ziele	18
4.2 Standards für den ÖPNV.....	19
5. Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV	21
5.1 Rechtlicher Rahmen und Organisationskonzept.....	21
5.2 Einflussfaktoren auf die Entwicklung des ÖPNV 2022-2026	22
5.2.1 Siedlungsentwicklung.....	22
5.2.2 Schülerzahlen	23
5.2.3 Wirtschaft und Arbeitsmarkt.....	24
5.2.4 Freizeit und Tourismus	24
5.3 Das ÖPNV-Angebot – Liniennetz der Stadt Suhl	24
5.4 Veränderungen des ÖPNV-Angebotes im Planungszeitraum	30
5.4.1 Allgemein.....	30
5.4.2 Entwicklung der Linien	31
5.5 Entwicklung der Infrastruktur	33
5.5.1 Fahrzeuge	33
5.5.2 Straßen-Infrastruktur	34
5.5.3 Haltestellen	35
5.5.4 Sonstige Infrastruktur.....	36
5.6 Tarifkonzept und Finanzierung.....	36



5.6.1 Tarife.....	36
5.6.2 Finanzierung	37

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einwohner- und Geburtenentwicklung 1955 – 2020 (Einwohner mit Hauptwohnsitz)	7
Abbildung 2: Anteil der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung.....	8
Abbildung 3: Entwicklung des Verhältnisses jüngerer zu älteren Einwohnern.....	9
Abbildung 4: Einwohner und Durchschnittsalter der Ortsteile.....	9
Abbildung 5: Liniennetz Stadtverkehr Suhl Bestand (2021).....	133
Abbildung 6: Liniennetzkonzept NVP 2022-2026.....	255
Abbildung 7: Liniennetz Zielkonzept 2027/2028.....	333

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte jeweils zum 30.6. in Personen.....	10
Tabelle 2: Unternehmen nach Beschäftigtengrößenklassen	10
Tabelle 3: Ankünfte und Übernachtungen pro Jahr	11
Tabelle 4: Linien im straßengebundenen ÖPNV, Bestand	13
Tabelle 5: Einwohnerentwicklung nach Stadtteilen.....	22
Tabelle 6: Schülerzahlen (Prognose)	24
Tabelle 7: Mindestanforderungen NVP 2022-2026	29



1. Gesetzliche Grundlagen

1.1 Anlass und rechtliche Grundlagen

Nach § 3 Abs. 1 Punkt 2 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 2005 ist die Stadt Suhl als kreisfreie Stadt Aufgabenträger für den Straßenpersonennahverkehr auf ihrem Gebiet. Als solcher hat sie lt. § 3 Abs. 2 ThürÖPNVG den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren.

Das Gesetz schreibt zu diesem Zweck in den §§ 5 und 6 die Aufstellung eines Nahverkehrsplanes vor. Dieser stellt auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar. Er beinhaltet insbesondere eine Bestandsanalyse des ÖPNV-Angebots und der Infrastruktur, Schätzungen über den zu erwartenden ÖPNV-Bedarf, Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV sowie Aussagen zur Angebotsgestaltung und Infrastrukturgestaltung.

Der Nahverkehrsplan hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen.

Gemäß Beschluss Nr. 291/20/2020 des Stadtrates vom 02.12.2020 und Beschluss Nr. 341/22/2021 vom 24.02.2021 wird der Nahverkehrsplan im Büro des Oberbürgermeisters unter Einbeziehung der am ÖPNV Beteiligten und der BPV Consult GmbH als Beraterfirma erarbeitet. Im ÖPNV-Gesetz ist dafür eine bedarfsgemäße Fortschreibung vorgesehen. Das bedeutet, dass auf den Erfahrungen mit den vorhergehenden Nahverkehrsplänen aufgebaut werden kann. Aufgrund der Abschätzung veränderter Erfordernisse und Entwicklungstendenzen müssen die Entwicklungsziele und das Realisierungskonzept bestimmt werden.

Der Nahverkehrsplan wird dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt und ist dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Thüringen zuzuleiten. Er ist nach § 5 Abs. 6 des ThürÖPNVG Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen des Landes für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung sowie für Investitionen. Da der Plan zuletzt für den Zeitraum 2017-2021 beschlossen worden ist, muss er in diesem Jahr erneut der Landesregierung vorgelegt werden.

1.2 Europäischer Rechtsrahmen

Nach Jahren intensiver Diskussion über einheitliche Vergaberegelungen für öffentliche Personenverkehrsdienste auf europäischer Ebene wurde die VO (EG) Nr. 1370/07 im Dezember 2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist mit Wirkung zum 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Die direkt gültige Verordnung befasst sich mit beihilferechtlichen und vergaberechtlichen Fragen, die für die Aufgabenträger ein neues Aufgabenspektrum bringen. Sie führt im Sinne der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes in der Rechtssache „Altmark Trans“ vom 24. Juli 2003 u. a. zu verschärften Transparenzpflichten bei der Finanzierung des ÖPNV. Bei Gewährung öffentlicher Mittel ist künftig deren Höhe objektiv und transparent zu ermitteln. Auch gewinnt der Wettbewerb um die Verkehrsbedienung an Bedeutung, da mindestens zwölf Monate vor der Gewährung öffentlicher Mittel die beabsichtigte Vergabe im Amtsblatt der Europäischen Union zu publizieren ist. Da es für die beihilferechtlichen Vorgaben weder Bestandsschutz noch Übergangsfristen gibt, muss jede Ausgleichsleistung ab dem 3. Dezember 2009 durch einen Betrauungsakt gedeckt sein, der die Kriterien der Verordnung erfüllt.



Die vergaberechtlichen Vorgaben der VO (EG) 1370/07 waren schrittweise bis zum 3. Dezember 2019 einzuführen. Nach den neuen Vergabevorschriften können die Aufgabenträger Verkehrsleistungen künftig ausschreiben, die Verkehrsleistungen selbst erbringen, im Wege der Direktvergabe einen internen Betreiber damit beauftragen oder bei Unterschreitung von Schwellenwerten direkt vergeben. Mit Beschluss Nr. 417/45/2017 des Stadtrates vom 24.05.2017 wurde die Direktvergabe im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an die Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis (SNG) beschlossen. Auf der Grundlage dieses Beschlusses betraut die Stadt Suhl die SNG mit der Durchführung des ÖPNV seit dem 01.01.2018.

Mit der Novellierung der VO (EG) 1370/07 in Gestalt der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338, in Kraft getreten am 24.12.2017, soll lt. Erwägung Nr. 3 dieser Verordnung v. a. der Zugang zum Eisenbahnmarkt durch Abbau von technischen, administrativen und rechtlichen Hindernissen verbessert werden. Relevanz auch für den straßengebundenen ÖPNV hat darin der neue Artikel 2a, der den Aufgabenträgern – als zuständige Behörden im Sinne der EU – unter dem Absatz 1 „Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“ die Hoheit der Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen einräumt. Diese dürfen auch anteilig kommerziell tragfähige Dienste umfassen (innerhalb eines vorhandenen Verkehrsnetzes oder geplanten Linienbündels), müssen verhältnismäßig sein und mit den politischen Zielen für den ÖPNV, wie sie im Nahverkehrsplan verankert sind, in Einklang stehen.

1.3 Bundesrecht

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG legt u. a. den Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV fest und gilt für den Linienverkehr mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen (insb. Omnibussen) sowie flexiblen Linienbedarfsverkehren (neu seit 01.08.2021). Als besonderes Gewerberecht regelt das PBefG die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen diese dort tätig sein dürfen sowie die Pflichten, die sich aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Es enthält in § 8 Absatz 3 Vorgaben und Zielsetzungen zum Nahverkehrsplan, wonach der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, Anforderungen an dessen Umweltqualität sowie Vorgaben für eine verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen festlegt. Dabei hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022, wonach Ausnahmen von dieser Frist im NVP zu benennen und zu begründen sind. Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind vorhandene Verkehrsunternehmen, Behindertenbeiräte, Verbände der in Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen und Fahrgastverbände frühzeitig zu beteiligen bzw. anzuhören und deren Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Im Jahr 2002 wurde das Behindertengleichstellungsgesetz verabschiedet. Dieses gibt im § 4 vor, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.



2. Die Stadt Suhl als Nahverkehrsraum

2.1 Suhl im Freistaat Thüringen

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) 2025 vom 15.04.2014 ist Suhl gemeinsam mit Zella-Mehlis als **Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums** ausgewiesen. In der Begründung zu Punkt 2.2.7 und 2.2.8 heißt es:

„Suhl/Zella-Mehlis besitzt als Wirtschafts- und Versorgungszentrum eine dominierende Stellung in Südthüringen. Aufgrund der Lage dieses funktionsteiligen Zentralen Ortes, insbesondere der großen Entfernungen zu benachbarten Oberzentren, kommt der Sicherung der oberzentralen Teilfunktionen neben der Stärkung als Innovations- und Wirtschaftsstandort besondere Bedeutung zu.

Als leistungsfähige Zentren der Versorgung und des Arbeitsmarkts erfüllen die Mittelzentren mit Teilfunktion eines Oberzentrums eine bedeutende Funktion zur Stärkung Thüringens und zur Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung. Sie tragen zur Erhaltung und Schaffung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in von den Oberzentren entfernter gelegenen, ländlich geprägten Räumen bei (überregionale Entwicklungs- und Stabilisierungsfunktion) und übernehmen insofern eine überregionale Steuerungsfunktion.

Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums weisen ein Stadtzentrum mit vielfältigem Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot auf. Sie sind als kreisfreie oder große kreisangehörige Städte in Bezug auf ihre Steuerungsfunktion selbständige Behördenstandorte.

Von besonderer Bedeutung für den territorialen Zusammenhalt Thüringens, den hochwertigen Leistungsaustausch zwischen den Zentren sowie für die gleichwertigen Erreichbarkeitsverhältnisse ist die teilweise Einbindung in das transeuropäische Verkehrsnetz über leistungsfähige Fernverkehrsstraßen. Das Niveau der Einbindung der Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums in das Straßennetz ist dem der Oberzentren überwiegend ähnlich und wird zudem durch geeignete Vorhaben (insbesondere Ortsumgehungen) weiter angehoben.“

In den Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums sollen die höherwertigen Funktionen der Daseinsvorsorge mit in der Regel überregionaler Bedeutung konzentriert und zukunftsfähig weiterentwickelt werden. Dazu zählt lt. Punkt 2.2.8 des LEP insbesondere:

- überregionale Entwicklungs-, Stabilisierungs- und Steuerungsfunktion,
- überregionale Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion,
- überregionale Verkehrsknotenfunktion (Fernstraßenverbindung sowie schneller SPNV bzw. SPNV),
- Bildungs-, Gesundheits-, Kultur- und Freizeitfunktion.

Die landesweiten Ziele der Raumordnung werden mit dem Regionalplan (RP) für die Region Südwestthüringen untersetzt. Dieser ist am 09.05.2011 in Kraft getreten und wurde am 30.07.2012 ergänzt. Aufgrund des LEP 2025 wurde am 17.03.2015 ein Beschluss zur Änderung des Regionalplans Südwestthüringen gefasst und damit das Änderungsverfahren eingeleitet. Zum ersten Entwurf des neuen Regionalplans wurden 2019 die Anhörung und die öffentliche Auslegung durchgeführt. 2022 ist eine erneute Anhörung und erneute öffentliche Auslegung vorgesehen, bevor der neue Regionalplan beschlossen werden kann.



Unter 3.1.3 „Netz des öffentlichen Verkehrs“ ist der Grundsatz formuliert, dass das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs auf die zentralen Orte ausgerichtet werden soll. Dabei ist es vorrangiges Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und einer Ausweitung des motorisierten Individualverkehrs entgegen zu wirken. Weiterhin wird auf günstige Erreichbarkeitsverhältnisse zwischen den zentralen Orten bzw. zu ihren Versorgungsbereichen und die dafür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen abgestellt. Dazu sollen zentral gelegene Umsteigepunkte miteinander verknüpft sowie die Zugangsstellen zum ÖPNV erhalten bzw. ausgebaut werden. Die Leistungsangebote der Nahverkehrsträger sollen regionsübergreifend abgestimmt werden.

Ein weiteres Ziel ist die Sicherung der Erreichbarkeit und Erschließung der Vorbehaltsgebiete Tourismus und Erholung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, um die touristische Funktion der Orte zu stärken.

2.2 Die Einwohnerentwicklung

Die Einwohnerzahl, ihre Zusammensetzung und Entwicklung sind die entscheidenden Ausgangsgrößen für die Planung des ÖPNV. Diese Problematik ist im Integrierten Stadtentwicklungs-konzept umfassend behandelt worden. Die nachfolgenden Aussagen sind daraus entnommen.

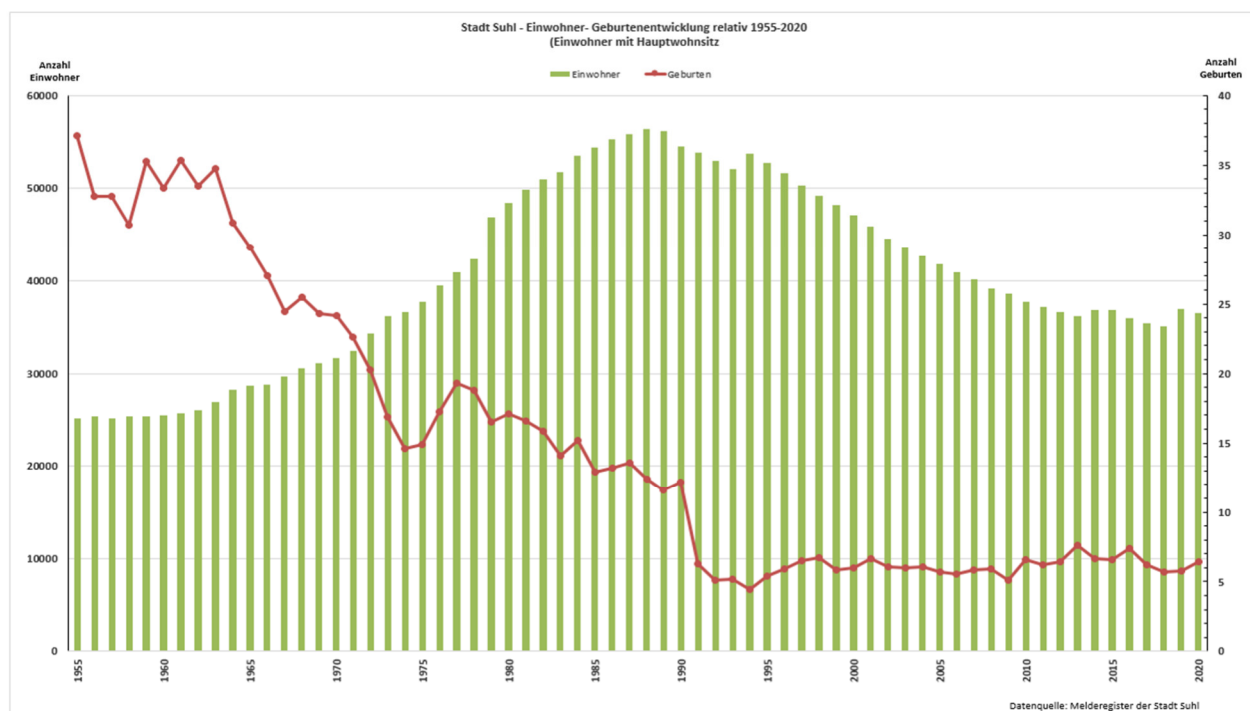


Abbildung 1: Einwohner- und Geburtenentwicklung 1955 – 2020 (Einwohner mit Hauptwohnsitz)
Quelle: Melderegister der Stadtverwaltung Suhl

Die aktuelle Prognose für die Einwohnerentwicklung der Stadt Suhl berücksichtigt die spezifische Altersstruktur, die Fruchtbarkeitsziffer und das Sterbegeschehen sowie das Wanderungsverhalten in der Suhler Bevölkerung. Die Prognose geht für die nächsten 10 Jahre von einem Einwohnerverlust von überschlägig -1 % bis -2 % pro Jahr aus. Die in der Grafik ersichtliche Veränderung in 2014 und 2015 ist



vorrangig durch die Flüchtlinge, die auf dem Friedberg untergebracht sind, entstanden. Die Veränderung aus 2019 und 2020 begründet sich auf die Eingemeindung der Ortsteile Schmiedefeld und Gehlberg.

Wichtig für die Einschätzung des Fahrgastpotentials ist die Altersstruktur der Bevölkerung:

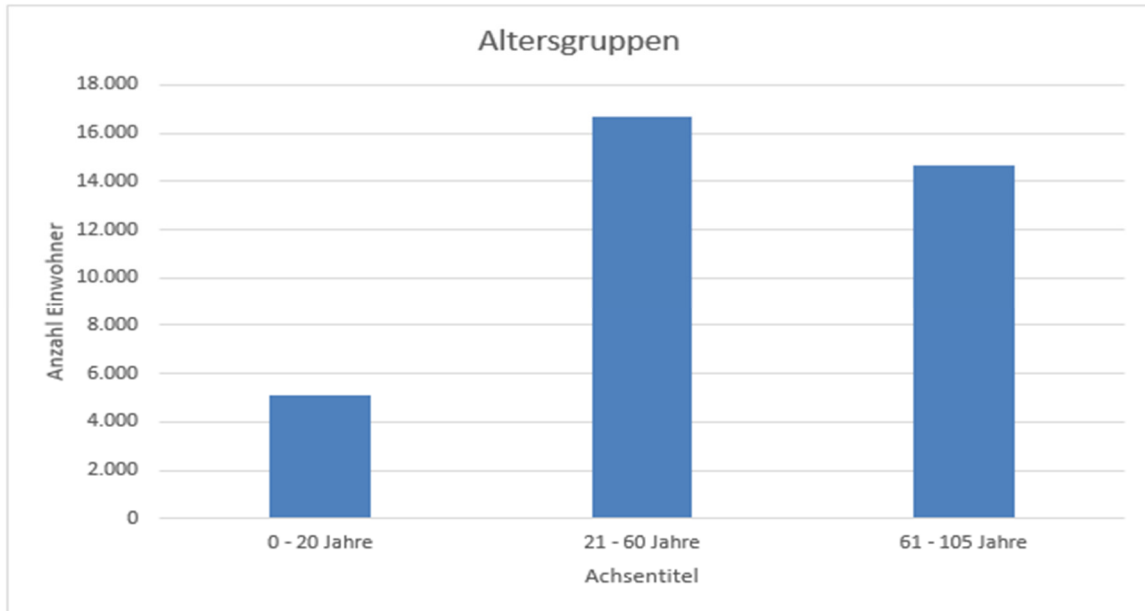


Abbildung 2: Anteil der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung
Quelle: Melderegister der Stadtverwaltung Suhl

Dabei ist der, aus folgender Grafik, ablesbare Trend von Bedeutung für die Belange des ÖPNV, wobei die Altersgruppe von 0 – 18 Jahre ebenfalls durch die jungen Flüchtlinge beeinflusst wird:

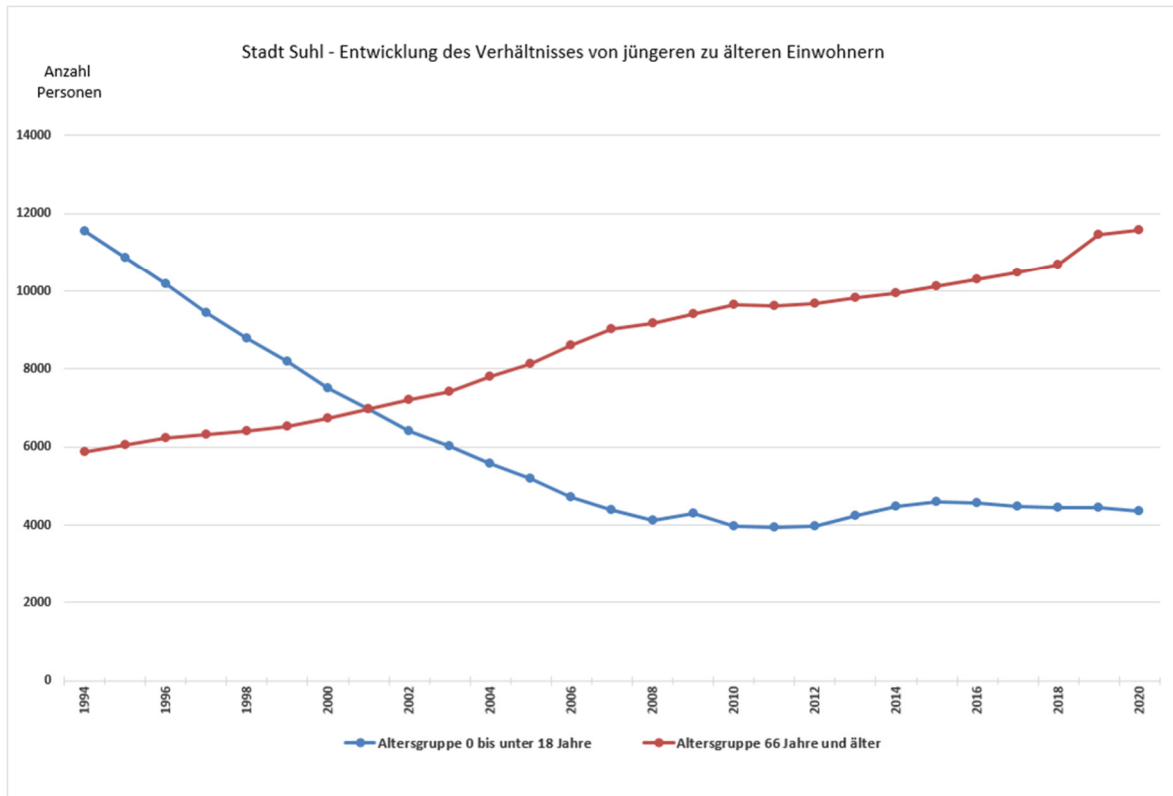


Abbildung 3: Entwicklung des Verhältnisses jüngerer zu älteren Einwohnern
Quelle: Melderegister der Stadtverwaltung Suhl

Des Weiteren ist die räumliche Verteilung der Bevölkerung wichtig, auch in Verbindung mit dem Durchschnittsalter.

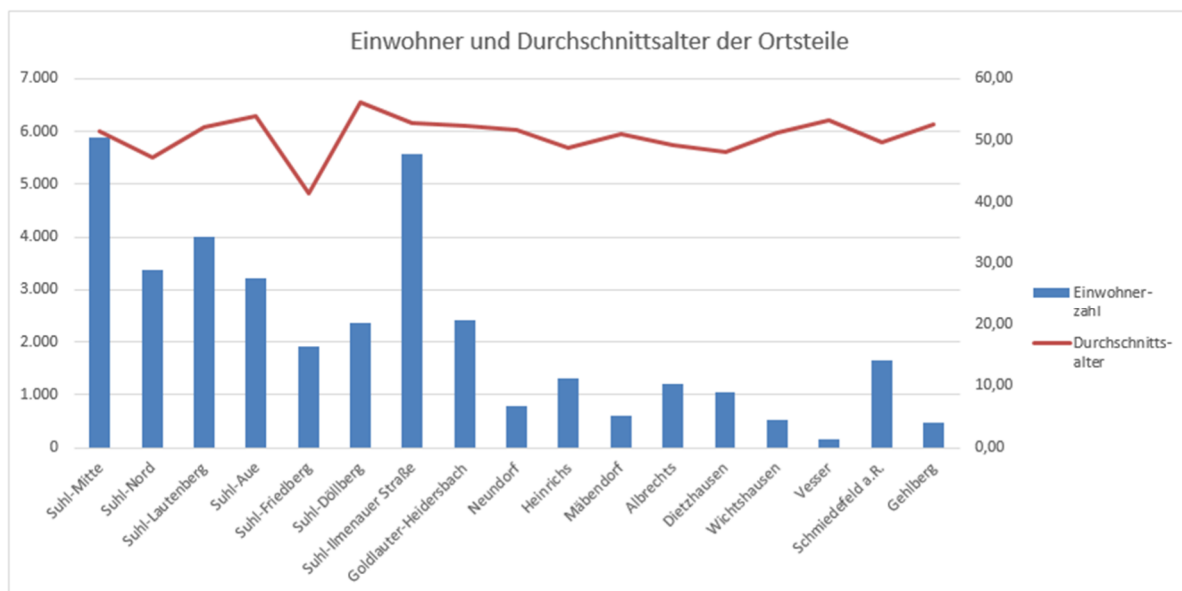


Abbildung 4: Einwohner und Durchschnittsalter der Ortsteile
Quelle: Melderegister der Stadtverwaltung Suhl



Zu Beginn des Jahres 2021 betrug das Durchschnittsalter der mit Hauptwohnsitz in Suhl gemeldeten Einwohner 50,8 Jahre. Betrachten wir das Stadtgebiet etwas differenzierter, so finden wir einerseits Wohngebiete mit einem sehr hohen Durchschnittsalter (Döllberg 56,2 und Aue 54,0 Jahre), andererseits aber auch solche mit vergleichsweise junger Bevölkerung, wie Dietzhausen mit 48,01 Jahren und Suhl-Nord (47,16 Jahre). Die einzige Ausnahme bleibt der Friedberg durch seinen hohen Anteil an Ausländern.

2.3 Wirtschaft und Tourismus

Aus der folgenden Tabelle wird die Wirtschaftsstruktur der Stadt deutlich: die Dienstleistungs-bereiche überwiegen in der Zahl der Arbeitsplätze, wobei das produzierende Gewerbe die Grundlage für viele wirtschaftsnahe Dienstleistungsunternehmen ist.

		30.06.2016	30.06.2017	30.06.2018	30.06.2019	30.06.2020
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte insgesamt		15 675	15 888	15 670	15 947	15 463
darunter	Land- und Forstwirtschaft; Fischerei (A)
	Produzierendes Gewerbe (B-F)	3 534	3 449	3 312	3 452	3 423
davon	Produzierendes Gewerbe ohne Baugewerbe (B-E)	2 861	2 818	2 747	2 837	2 810
	darunter					
	Verarbeitendes Gewerbe (C)	2 624	2 585	2 490	2 584	2 541
	Baugewerbe (F)	673	631	565	615	613
Dienstleistungsbereiche (G-U)		12 141	12 439	12 358	12 495	12 040
davon	Handel, Verkehr, Gastgewerbe (G-I)	3 156	3 273	3 200	3 326	3 123
	Information und Kommunikation (J)	374	384	402	322	307
	Finanz- und Versicherungsdienstleistungen (K)	493	467	448	397	395
	Grundstücks- und Wohnungswesen (L)	203	197	200	215	190
	Freiberufliche, wissenschaftliche, technische Dienstleistungen; sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen (M-N)	1 876	1 937	1 946	2 002	1 851
	Öff. Verwaltung, Verteidigung, Sozialversicherung; Erziehung und Unterricht; Gesundheits- und Sozialwesen (O-Q)	5 304	5 432	5 368	5 407	5 340
	Kunst, Unterhaltung und Erholung; sonstige Dienstleistungen; Private Haushalte; Exterritoriale Organisationen (R-U)	735	749	794	826	834

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte jeweils zum 30.6. in Personen
Quelle: Melderegister der Stadtverwaltung Suhl

Die Anzahl der **Erwerbstätigen** (dazu gehören auch Selbständige, mithelfende Familienangehörige und Beamte) im Jahr 2019 betrug **20.900**.

Aus folgender Tabelle ist ersichtlich, dass die Unternehmen der kleinen Größenklassen überwiegen.

			2015	2016	2017	2018	2019
Insgesamt		Anzahl	1 791	1 780	1 746	1 800	1 824
Niederlassungen mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von ... bis ...	0 - 9	Anzahl	1 558	1 528	1 496	1 557	1 552
		Anteil in %	87	85,8	85,7	86,5	85,1
	10 - 49	Anzahl	175	196	193	186	209
		Anteil in %	9,8	11	11,1	10,3	11,5
	50 - 249	Anzahl	55	52	53	53	59
		Anteil in %	3,1	2,9	3	2,9	3,2
	250 und mehr	Anzahl	3	4	4	4	4
		Anteil in %	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

Tabelle 2: Unternehmen nach Beschäftigtengrößenklassen
Quelle: Melderegister der Stadtverwaltung Suhl



Die Standorte der Arbeitsplätze verteilen sich nahezu über das gesamte Stadtgebiet. Schwerpunkte sind der Gewerbepark Friedberg, das Industriegebiet Nord (Suhl und Zella-Mehlis), der Simson-Gewerbepark in Heinrichs, das Gewerbegebiet Sehmar sowie Gewerbe- und Mischgebiete in verschiedenen Ortsteilen. Arbeitsstätten des Dienstleistungsbereiches befinden sich darüber hinaus auch im Innenstadtbereich (Stadtzentrum, Seelenbinderstraße, Karl-Liebknecht-Straße) sowie im Bereich Hölderlinstraße.

Der Tourismus ist für die Stadt Suhl wie die gesamte Region Südthüringen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Die Stadt Suhl ist seit 30. August 2013 als „Staatlich anerkannter Erholungsort“ prädikatisiert. Im Jahr 2019 waren 5 Erholungs- und Ferienheime mit 162 Betten sowie 26 Hotels, Gasthöfe und Pensionen mit 1.963 Betten statistisch erfasst. Die Auslastung der Bettenkapazität dieser Beherbergungen lag im Jahr 2019 bei 35,6 %.

Weitere Betten werden in Privatquartieren, Ferienwohnungen, Ferienhäusern und Wanderhütten angeboten.

	Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ankünfte	insgesamt	92.396	89.208	91.446	91.087	117.095	67.050
	darunter Auslandsgäste	3.922	4.298	5.646	4.089	6.077	1.892
Übernachtungen	insgesamt	240.187	246.052	253.886	233.175	275.853	170.236
	darunter Auslandsgäste	17.779	19.717	23.787	13.253	15.988	5.607
Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	insgesamt	2,60	2,80	2,80	2,60	2,40	2,50
	darunter Auslandsgäste	4,50	4,60	4,20	3,20	2,60	3,00

*Tabelle 3: Ankünfte und Übernachtungen pro Jahr
Quelle: Stadtverwaltung Suhl*

Das Bundesland Thüringen ist vorrangig als sogenanntes „Dritturlaubsland“ eingestuft, sodass überwiegend Kurz- und Wochenendurlauber die Stadt Suhl als Städtetouristen besuchen, d. h. meist mit 1-2 Übernachtungen verbunden.

Durch das Ringberg-Hotel, als ferien- und kinderfreundlichstes Hotel Thüringens bekannt, werden fast 50 % der Übernachtungen (mit deutlich höherer Aufenthaltsdauer durch Feriengäste) erbracht, sodass sich dies auch auf die höhere Verweildauer in Suhl (2,5 Tage) als bei anderen Thüringer Städtetourismuszielen auswirkt.

Der Tourismus (auch als Fremdenverkehr bezeichnet) konzentriert sich auf das Stadtzentrum (3 ****Hotels), den Stadtrand (großes ****Ferienhotel auf dem Ringberg sowie 1 ****Hotel auf dem Friedberg) sowie kleinere Beherbergungseinrichtungen im Stadtzentrum und in den Ortsteilen.

Der Einbruch der Übernachtungszahlen im Jahr 2020 zeigt die Auswirkungen der Corona-Pandemie.

Kulturelle und touristische Einrichtungen befinden sich vor allem in der Innenstadt (Congress Centrum Suhl, Ottilienbad, Galerie, Bibliothek, Waffenmuseum, Fahrzeugmuseum, Kino). Darüber hinaus gibt es periphere Standorte, wie das Internationale Schießsportzentrum auf dem Friedberg, die Sternwarte mit Planetarium auf dem Döllberg, das Sportcenter in Suhl-Nord, den Tierpark im Rimbachtal, das



Besucherbergwerk und Bergbaumuseum „Schwarzer Crux“ sowie die Herbert-Roth-Ausstellung im Ortsteil Vesser, den Segel- und Motorsportflugplatz in Goldlauter-Heidersbach, das Fachwerk-Ensemble des Heinrichser Straßenmarktes usw.

Gebiete für die aktive Naherholung befinden sich vor allem in den Ortsteilen (vor allem in Goldlauter-Heidersbach, Gehlberg, Schmiedefeld und Vesser) sowie den umliegenden Wäldern und Tälern, aber auch in Stadtnähe (z. B. Dombergsgebiet). Mit über 300 km Wanderwegenetz und insbesondere den 4-malig ausgezeichneten Qualitätswanderweg „Gipfelwanderweg Suhl“ sowie weitere thematische Wanderwege, bietet die Stadt am Rennsteig abwechslungsreiche Wanderangebote.

Durch die günstige Lage und Verkehrsanbindung ist die Stadt per PKW, Bus oder Bahn sehr gut und in kurzer Zeit überall aus Deutschland her erreichbar, nicht zuletzt durch die neue Anbindung über die Fernbus-Haltestelle Suhl/Zella-Mehlis.

3. Bestandsaufnahme des ÖPNV

3.1 Organisation des StPNV-Angebotes

Der Straßenpersonennahverkehr, für den die Stadt Suhl die Aufgabenträgerschaft innehat, wird durch die Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis (SNG mbH) betrieben.

Dafür wurden im Jahre 1994 vom Landesverwaltungsamt die Konzessionen für alle Linien erteilt.

Aktuell gibt es folgende Liniengenehmigungen:

Linien-Nr.	Linienführung		Linienlänge	Genehmigungszeitraum	
	von	nach		von	bis
A/G	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, Friedberg	26,2	16.10.18	15.10.26
B/F	Suhl, ZH Kommerstraße	Zella-Mehlis, Mehli Markt	25,9	16.10.18	15.10.26
C12	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl-Wichtshausen, Bauwi	33,2	16.10.18	15.10.26
A1	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, ZH Kommerstraße	9,9	16.10.18	15.10.26
A2	Suhl, Zentrum	Suhl, ZH Kommerstraße	9,5	16.10.18	15.10.26
A3	Suhl, Senfte/Kreuzkirche	Suhl, Marktplatz	16,2	16.10.18	15.10.26
A4	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, Am Himmelreich	8,4	16.10.18	15.10.26



B	Suhl, ZH Kommerstraße	Mehlis, Markt	23,8	16.10.18	15.10.26
C1	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, Simson	18,7	16.10.18	15.10.26
C2	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, Wichtshausen	22,1	16.10.18	15.10.26
D1	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, ZH Kommerstraße	15,2	16.10.18	15.10.26
D2	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, ZH Kommerstraße	15,0	16.10.18	15.10.26
E	Suhl, Neuendorf	Suhl, Hohe Feldstraße	11,1	16.10.18	15.10.26
F	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, Sportcenter Suhl-Nord	11,4	16.10.18	15.10.26
G	Suhl, ZH Kommerstraße	Suhl, Friedberg	24,5	16.10.18	15.10.26
H	Suhl, Friedberg	Zella-Mehlis, Gewerbestraße/ Berufsschule	36,7	16.10.18	15.10.26
K	Suhl, ZH Kommerstraße	Vesser	34,9	16.10.18	15.10.26
R	Suhl, Am Bahndamm	Gräfenroda über Gehlberg	84,0	15.12.19	14.12.27

Tabelle 4: Linien im straßengebundenen ÖPNV, Bestand
Quelle: SNG mbH

Das Liniennetz im Bestand ist in schematischer Darstellung folgender Abbildung zu entnehmen:

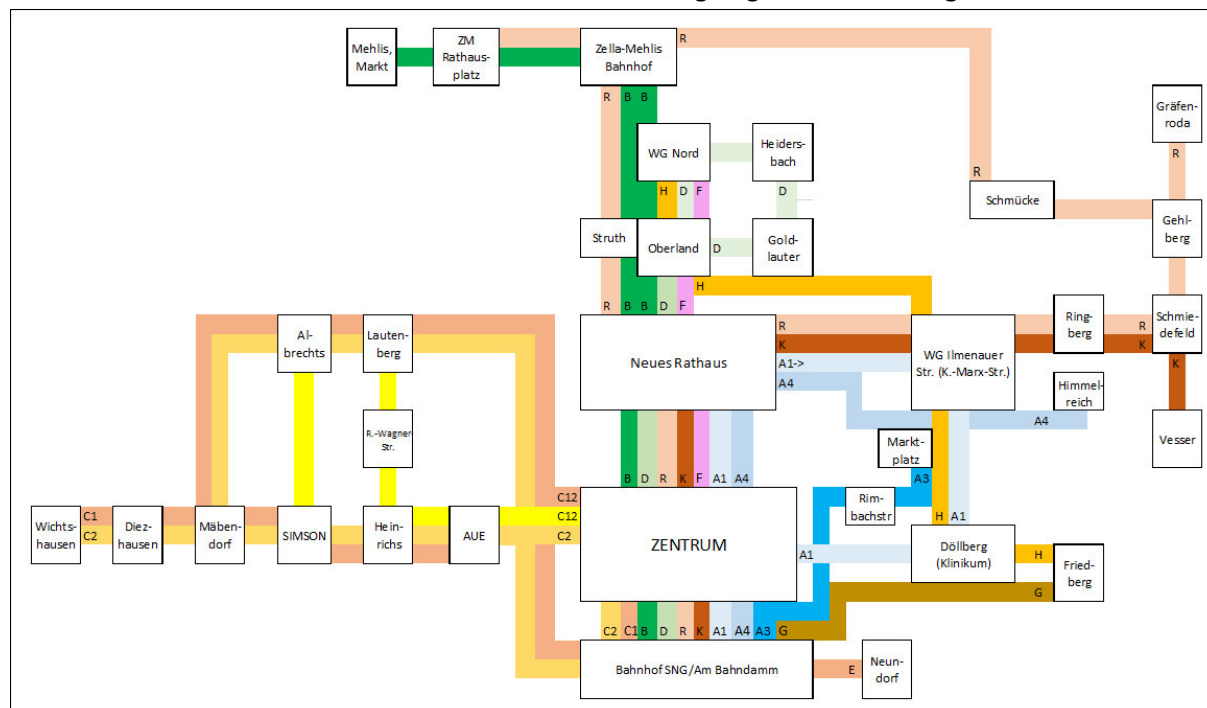


Abbildung 5: Liniennetz Stadtverkehr Suhl Bestand (2021)
Darstellung: BPV Consult GmbH



Bei den Linien B/F, B, H und R handelt es sich um sogenannte „abgehende“ Linien, welche in ihrem Verlauf das Stadtgebiet Suhl in Gebiete der benachbarten Aufgabenträger verlassen. Hier erfolgt eine Abstimmung mit den Landkreisen Schmalkalden-Meiningen bzw. dem Ilm-Kreis hinsichtlich der Angebotsgestaltung und Anrechnung evtl. Landesfördermaßnahmen im Sinne des ThürÖPNVG.

Wie bereits erwähnt führt die SNG mbH den Linienverkehr seit dem 01.01.2018 im Rahmen der Direktvergabe durch die Stadt Suhl durch.

Die SNG mbH bedient sich derzeit jeweils eines Subunternehmers als Partner für die Städte Suhl (Fa. Bufe) und den Ortsteil Gehlberg (Fa. Moveas GmbH). Die Leistungen werden befristet vergeben und sind mit Qualitätsanforderungen verbunden.

Die Städte Suhl und Zella-Mehlis sind Gesellschafter der SNG mbH im Verhältnis 87 % (Suhl) und 13 % (Zella-Mehlis). Die Stadt Suhl hat ihren Anteil zur Nutzung des Querverbundes an die Suhler Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft mbH übertragen. Das Stimmrecht als Gesellschafter wird aber weiterhin vom Oberbürgermeister wahrgenommen. Die Stadt Zella-Mehlis hat ihre Anteile an der SNG mbH in die LSIM, Lerchenberg Service und Immobilienmanagement GmbH eingelegt. Die Organe der Gesellschaft sind die Gesellschafterversammlung, der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung. Die SNG mbH ist im Handelsregister beim Amtsgericht Jena eingetragen (HRB 301279).

3.2 Weitere ÖPNV-Angebote

Bus-Regionalverkehr

Die Stadt Suhl wird gegenwärtig von 9 sogenannten „einbrechenden“ Linien berührt. Diese stellen die Verbindung zu Kreisen Südthüringens her. Die Linien befinden sich nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt, welche jedoch bei der Aufstellung und Fortschreibung der jeweiligen benachbarten Nahverkehrspläne zu beteiligen ist und gem. ThürÖPNVG eine Abstimmung über die Angebotsgestaltung und über evtl. Landesförderungen zu erfolgen hat. Die SNG mbH ist Mitglied bei BBT e.V. (Bus und Bahn Thüringen), durch den die Abstimmung des Linienverkehrs der verschiedenen Verkehrsbetriebe vorgenommen und ein gemeinsamer Fahrplan herausgegeben wird.

Schienenpersonennahverkehr

Suhl wird von folgenden Linien erschlossen, die zurzeit von der Deutschen Bahn AG bzw. der Südthüringen-Bahn betrieben werden:

- Regionalexpress Würzburg – Erfurt
- Regionalbahn Erfurt – Arnstadt – Suhl – Meiningen
- Regionalbahn Suhl – Zella-Mehlis – Schmalkalden – Wernshausen.

Der Einsatz von Neigezügen auf der dafür ausgebauten Strecke ermöglicht kürzere Reisezeiten zu den Bahnknoten Erfurt und Würzburg.

Die Zugangsstelle mit der größten Frequenz ist der Bahnhof Suhl. Weitere Haltepunkte befinden sich in Suhl-Heinrichs, Dietzhausen und Gehlberg.



Taxi- und Mietwagenverkehr

Stand 31.12.2020 sind folgende Daten zu Taxi- und Mietwagenunternehmen in der Stadt Suhl ermittelt:

- 33 Taxigenehmigungen (= 33 Fahrzeuge) verteilt auf 16 Unternehmen
- 26 Mietwagengenehmigungen (= 26 Fahrzeuge, keine Selbstfahrvermietung) verteilt auf 18 Unternehmen.

Altersbedingt ist die Anzahl der Unternehmer gesunken, ebenso die Anzahl der Fahrzeuge insgesamt.

Auch wenn die Zahl der Taxen und Mietwagen gesunken ist, besteht kein Bedarf für die Neuzulassung, da die Nachfrage nach diesen Beförderungsleistungen seit mehreren Jahren stark sinkt (Ursachen: sinkende Bevölkerungszahl, Einführung Mindestlohn - dadurch hohe Tarife, gutes Busliniennetz in der Stadt Suhl, Corona bedingter Rückgang in den letzten 1 ½ Jahren).

Auch die Nutzung der Taxistände ist zurückgegangen. Aktuell sind 3 Taxistände angeordnet:

- Friedrich-König-Straße (Stadtzentrum)
- Bahnhofstraße (Bahnhof, zentraler Busbahnhof)
- Arcadia-Hotel (hoteleigener).

Die Taxistände Bahnhofstraße und Klinikum sind nach Baumaßnahmen (IHK, Parkhaus Klinikum) wegen Nichtbedarf bzw. verkehrsorganisatorischer Änderungen entfallen.

3.3 Infrastruktur

Fahrzeuge

Die SNG mbH verfügt im Jahre 2021 über einen relativ modernen Fuhrpark. Dieser umfasst 30 Fahrzeuge (Solobus, 15-m-Bus, Gelenkbus), sämtlich in Niederflurbauweise mit entsprechender Fahrgastinformations- und Abfertigungstechnik. Der Fuhrpark wird stetig modernisiert. 2021 erfolgte erstmalig der Einsatz von drei Elektrobussen und der Aufbau der entsprechenden Infrastruktur zur stetigen Erweiterung der E-Bus-Flotte.

Haltestellen

Das Haltestellennetz besteht aus insgesamt ca. 260 Haltestellen mit einem dichten Erschließungsgrad. Die Haltestelle **Suhl, Zentrum** ist von großer Bedeutung und wichtigster Umsteigepunkt neben der Haltestelle **Suhl, Bahnhof**. Der Bereich Suhl, Bahnhof wurde als Verknüpfungspunkt der einzelnen Verkehrsträger Stadtbus, Regionalbus, Bahn und Taxi grundlegend umgebaut. Für den Individualverkehr steht hier ein P+R-Parkplatz zur Verfügung.

Aktuell sind von den Haltestellen ca. 95 barrierefrei und 9 mit akustischen Fahrgastinformationen (6 x Haltestelle Zentrum und 3 x Haltestelle Bahnhof).



Kundenservice und Ticketing

An der Haltestelle **Suhl, Zentrum** betreibt die SNG mbH ein Servicebüro, das durch optimale Kundennähe hohe Umsätze erwirtschaftet. Ein weiteres Servicebüro befindet sich am Verknüpfungspunkt **Suhl, Bahnhof**.

Für den Ticketvorverkauf sind 7 Fahrscheinautomaten an Haltestellen aufgestellt und es existieren 10 Vorverkaufsstellen in verschiedenen Shops. Seit 2019 besteht die Möglichkeit über die bundesweite Plattform **Handyticket Deutschland** das Ticket per Smartphone mit allen modernen Zahlverfahren zu erwerben. Das gesamte Sortiment kann zusätzlich beim Fahrpersonal über die Fahrscheindrucker/Bordcomputer erworben werden. Wobei hinsichtlich einer schnellen Abfertigung werbemäßig auf die anderen Vertriebswege orientiert wird.

Bedeutende Haltestellen sind mit einer dynamischen Fahrgastinformation inklusive Vorleseeinrichtung ausgestattet.

Mit der APP **DyfisTalk** (siehe auch https://www.sngonline.de/de/service/dyfisTalk_auskunftsap/) kann der Fahrgast für alle Haltestellen entsprechende Echtzeitinformationen abrufen. Diese APP ist hinsichtlich Optik und Akustik für eine Vielzahl von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen nutzbar.

Über die Homepage der SNG mbH www.sngonline.de sind aktuelle Informationen jederzeit abrufbar (Haltestellenabfahrten in Mapdarstellung und Echtzeitverbindungsankunft über die Datendrehscheibe Thüringen).

Straßen

Das Straßennetz der Stadt kann für den ÖPNV in seiner Befahrbarkeit als ausreichend angesehen werden. In den letzten Jahren wurden Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt, die kontinuierlich weitergeführt werden müssen, um dem Verschleiß zu begegnen.

Separate Busspuren werden mit Ausnahme des Teilstückes zwischen den Haltestellen Suhl, Zentrum und Neues Rathaus nicht benötigt. An den Verkehrsknoten am Neuen Rathaus, am Friedberg und an der Haltestelle Aue II sind die Lichtsignalanlagen mit Einrichtungen zur Busvorrechtigung ausgestattet.

Sonstige Infrastruktur

Das Betriebsgebäude der SNG mbH, welches im Jahre 1993 in Betrieb genommen wurde, dient als Sitz der Verwaltung, als zentraler Servicepunkt für Fahrscheinvorverkauf, Auskunftsstelle im Stadt-, Regional- und Bahnverkehr, als betriebliches Fundbüro sowie für sonstige Zwecke. Dort erfolgt auch Service- und Ticketing für die Regionalbahn und den Fernbus. Der Betriebshof der SNG (Inbetriebnahme 1994) befindet sich im Gewerbegebiet Zella-Mehlis auf einer Grundstücksfläche von 13.000 qm und ist für eine Fahrzeugkapazität von 50 Buseinheiten ausgelegt (1 Gelenkbus entspricht 1,5 Buseinheiten). Die Betriebshofanlage besteht aus den 3 Bereichen Werkstatt und Wartung, Abstellhalle und Betriebsdienstgebäude. Damit werden die notwendigen Funktionen der



Fahrzeugversorgung und –reinigung, Fahrzeuginstandsetzung und –untersuchung, das Abstellen der Busse und die Betankung an einem Standort abgesichert.

3.4 Finanzierung und Tarifsysteem

Die Einnahmen durch das Ticketing werden ergänzt durch

- Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG)
- Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten gemäß § 150 SGB IX
- Finanzhilfen des Landes an den Aufgabenträger
- Defizitausgleich gemäß Ergebnis-Abführungsvertrag mit dem Gesellschafter.

Die letzte Fahrpreisanpassung erfolgte per 01.01.2021.

Die SNG mbH bietet einen Einheitstarif (zwei Tarifzonen) an, welcher speziell für Dauerfahrgäste günstige Zeitkartenpreise beinhaltet. Zusätzlich bietet das Ticketing via **Handyticket Deutschland** eine größere Variabilität für den Kunden (flexible Zeitkarte).

Des Weiteren besteht die Möglichkeit, die Monatskarte im Abonnement zu erwerben.

Am AZUBI-Ticket Thüringen und am Schüler-Ferien-Ticket Thüringen beteiligt sich die SNG mbH aktiv. Die aktuellen Fahrpreise, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen finden sich unter <https://www.sngonline.de/de/service/fahrpreise/>.

3.7 Anhörung der Beteiligten

Um eine möglichst breite Übersicht der Wünsche und Bedürfnisse der am ÖPNV Interessierten zum Nahverkehrsplan zu erhalten, wurden 2021 die Dezernate der Stadtverwaltung, Landesbehörden, die Ortschaftsräte, Parteien, Verbände der Wirtschaft und andere Interessenvertreter in eine schriftliche Anhörung einbezogen.

Um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden und gleichzeitig eine möglichst breite Übersicht der Wünsche und Bedürfnisse der am ÖPNV Interessierten zum Nahverkehrsplan zu erhalten, wurden im Sommer 2021 die Dezernate der Stadtverwaltung, Landesbehörden, die Ortschaftsräte, Parteien, Verbände der Wirtschaft und andere Interessenvertreter in eine schriftliche Anhörung einbezogen.

Insgesamt wurden von 23 Absendern Stellungnahmen eingereicht (davon 19 innerhalb der gesetzten Rückmeldefrist; drei verfristete Stellungnahmen konnten zusätzlich noch berücksichtigt werden). Der Schwerpunkt bei den Anregungen und Hinweise betrifft zum einen die Angebotsplanung bzw. Linienkonzeption, zum anderen die Lage, Ausstattung und Barrierefreiheit von Haltestellen. Mehrere Rückmeldungen beschäftigen sich mit Fragen der Fahrzeugausstattung und des Tarifsystems. Die übrigen Beiträge „verteilen“ sich auf das gesamte Spektrum des ÖPNV aus den unterschiedlichen Betrachtungswinkeln.

Je nach Art und Inhalt des Beitrags erfolgt eine Aufnahme in den NVP-Entwurf zur Umsetzung oder weiteren Prüfung, oder enthaltene Statements werden zur Kenntnis genommen und in der alltäglichen



Bearbeitung Berücksichtigung finden. Anregungen oder Hinweise zum operativen Betrieb werden an das zuständige Verkehrsunternehmen zur Berücksichtigung bzw. weiteren Bearbeitung weitergeleitet.

Eine Übersicht aller Rückmeldungen und Inhalte der Stellungnahmen zum NVP-Entwurf nach unterschiedlichen Kategorien und jeweils mit Kommentierung/Reaktion durch die Stadtverwaltung Suhl kann im Finanzdezernat der Stadtverwaltung eingesehen werden.

4. Ziele und Standards für den ÖPNV in Suhl

4.1 Verkehrspolitische Ziele

Die Rahmenbedingungen für die Erstellung eines Nahverkehrsplanes sind dem Thüringer ÖPNV-Gesetz wie folgt zu entnehmen:

- der ÖPNV dient der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz
- Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglich
- Gestaltung und Organisation des ÖPNV als integriertes Verkehrsnetz
- Vorrang des ÖPNV bei Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Berücksichtigung der Belange behinderter oder anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sowie Gewährleistung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit.

Zielstellung des Nahverkehrsplanes ist es, günstige Bedingungen zur Nutzung des ÖPNV für alle Bürger zu schaffen. Durch die Gestaltung des Angebotes soll die Ausschöpfung der Fahrgastpotentiale ermöglicht und auf neue Verkehrserfordernisse reagiert werden.

So soll eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten werden. Damit wird den Notwendigkeiten des Umweltschutzes Rechnung getragen und eine Grundlage für die Verbesserung der Lebensqualität geschaffen. Es soll möglich sein, dass jeder die wichtigen Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen und zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.

Die Stadt Suhl orientiert sich dabei an folgenden **Grundsätzen**:

1. Das gesamte Stadtgebiet, insbesondere alle zusammenhängenden Wohn- und Gewerbeflächen, Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Ausbildungsstandorte, Freizeit- und Erholungsgebiete sollen vom Liniennetz des Straßen-Personennahverkehrs abgedeckt werden. Bei veränderter Verkehrsnachfrage sind die Leistungsangebote nach Prüfung wirtschaftlicher Kriterien anzupassen.
Der Bedienungszeitraum und die Bedienungshäufigkeit sowie das Platzangebot sind so zu gestalten, dass die Verkehrsnachfrage unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten abgedeckt werden kann, so dass ein Anreiz für die verstärkte Nutzung des ÖPNV entsteht.
2. Das Haltestellennetz ist so zu gestalten, dass sowohl den Bedürfnissen der Fahrgäste als auch einer attraktiven und effektiven Linienführung entsprochen wird. Auch hier muss sich ergebenden neuen Anforderungen Rechnung getragen werden.



3. Die Infrastruktur für den ÖPNV ist entsprechend der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadt Suhl bedarfsgemäß weiterzuentwickeln. Dazu zählen Anlagen, die einen flüssigen Fahrverlauf des Linienverkehrs gewährleisten, der Einsatz moderner, fahrgast- und umweltgerechter Fahrzeuge sowie Halte-/Umsteigestellen mit nutzungsfreundlichen Service- und Informationseinrichtungen.
4. Innerhalb des Liniennetzes der Stadt Suhl sind möglichst vertaktete Verkehrsangebote zu gewährleisten.
5. Bei der Gestaltung des Tarifsystems sind die Erfordernisse der Sozialverträglichkeit und der Finanzierbarkeit in vernünftiger Weise in Einklang zu bringen.
6. Bei der Gestaltung des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in Ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen (z. B. durch den vorrangigen Einsatz von Niederflurbussen) zu berücksichtigen.
7. Die Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern zu Angebot, Tarif, Fahrgastinformation und Service werden weitergeführt im Sinne der einheitlichen Gestaltung des ÖPNV.

4.2 Standards für den ÖPNV

Im Punkt 4.1 wurden die grundsätzlichen Zielstellungen bei der Gestaltung des ÖPNV beschrieben. Als konkreter Beurteilungsmaßstab für die Qualität des Angebotes dienen folgende als Mindeststandard einzuhaltende Bedingungen:

1. Der Linienweg und die Haltestellen sind entsprechend der im Nahverkehrsplan festgelegten Netzstruktur zu bedienen. Dabei sind Umsteigebeziehungen an ausgewählten Haltestellen zu sichern.
2. Als Verkehrszeiten gelten im Stadtverkehr in der Regel Montag – Freitag 06:00 – 20:00 Uhr, bei den Linien des Grundnetzes 05:00 – 22:00 Uhr sowie Samstag/Sonntag zu bedarfsgerechten Zeiten, mindestens 10:00 – 17:00 Uhr. Dabei ist ein benutzerfreundlicher Taktverkehr einzuhalten.
3. Die Fahrzeugkapazität muss eine Platzreserve auch für die Hauptverkehrszeit beinhalten. Der Fahrplan ist einzuhalten, darin enthaltene Anschlüsse sind grundsätzlich zu sichern. Ein operativer Verkehrsdienst muss während der Betriebszeiten auf evtl. Störungen reagieren, dazu sind Reservefahrzeuge vorzuhalten.
4. Dem Verhältnis zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Dazu gehören kundenfreundliche Einrichtungen der Fahrplanauskunft und des Fahrkartenverkaufs auf hohem Niveau (z. B. bargeldloser Zahlungsverkehr). Weiterhin muss durch Beratungsangebote, Beschwerdemanagement, Information über Störungen usw. die Kommunikation mit dem Fahrgast gesichert werden. Fahrpläne sind rechtzeitig und bedienungsfreundlich zur Verfügung zu stellen, die Haltestellen sind im Bus anzuzeigen und anzusagen.



5. Zur Begleitung und Unterstützung von ÖPNV-Maßnahmen dient ein Fahrgastbeirat, welcher die laufende Kommunikation zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sichert.
6. Die Tarife sollen zweckmäßig gestaltet werden und dem Mehrfach- bzw. Dauernutzer Anreize bieten. Tarifkooperationen sind beizubehalten und ggf. auszubauen.
7. Die Fahrzeuge sollen nicht älter als 15 Jahre sein und müssen in Technik und Umweltschutz alle Normen einhalten. Alle Fahrzeuge sollen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen zugänglich sein. Mit der Betriebszentrale ist Funkverbindung abzusichern. Die Abstellung muss auf befestigten und gesicherten Flächen unter Einhaltung von Umweltstandards erfolgen. Bei der Fahrzeugbeschaffung sind die Vorgaben der EU-weiten, sogenannten „**Clean-Vehicles-Directive**“ mit deren Übernahme in nationales Recht durch das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“, in Kraft seit 02.08.2021, zu beachten und umzusetzen.
8. Das Fahrpersonal muss fachlich kompetent sein, Berufserfahrung im Linienverkehr haben, Kundeninformationen erteilen können und durch Fortbildung und Training allen Erfordernissen gewachsen sein.
9. In der Stadt Suhl ist die vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV dem Grundsatz nach zu ermöglichen. Dies betrifft den Zugang und Aufenthalt in den eingesetzten Fahrzeugen ebenso wie die Fahrgastinformationen am und im Fahrzeug sowie an den Haltestellen, die nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu gestalten sind (z. B. optische, akustische oder haptische Informationsmöglichkeit). Die Stadt Suhl wird in ihrer Zuständigkeit als Straßenbaulastträgerin die Zugänge und Wartebereiche der Haltestellen kontinuierlich, mit geeigneter Prioritätensetzung, baulich und taktil ausbauen bzw. umrüsten, soweit dies von den örtlichen Gegebenheiten her möglich ist.
10. Die öffentlichkeitswirksame Beklebung der Busse und Werbung an den Buswartehallen erhebt in der Stadt Suhl den Anspruch, weder sexistisch, rassistisch oder anderweitig diskriminierend zu sein. Diese Diskriminierungsfreiheit findet sich auch im Leitbild des betrauten Nahverkehrsunternehmens SNG (siehe auch <https://www.sngonline.de/de/firma/leitbild/>).
11. Um in Zukunft auch aus touristischer Orientierung leistungsfähig zu sein und den Ansprüchen der regionalen und überregionalen Besucher gerecht zu werden, ist die Mitnahme von Wandergepäck sowie Fahrrädern innerhalb der betrieblichen Rahmenbedingungen zu ermöglichen. (siehe <https://thueringen.tourismusnetzwerk.info/2017/02/22/tourismuskonzeption-thueringer-wald-2025-als-download/>)
12. Das betraute Nahverkehrsunternehmen hat den ÖPNV im Stadtgebiet Suhl zur Kundengewinnung und Kundenbindung aktiv zu bewerben, ggfs. auch über gemeinsame Kampagnen mit Dritten.



5. Konzeption zur Gestaltung des ÖPNV

5.1 Rechtlicher Rahmen und Organisationskonzept

Die Organisation des ÖPNV zählt zu den Aufgaben der Daseinsvorsorge im eigenen Wirkungskreis der Kommunen. Konkretisiert wird diese Aufgabe durch das Thüringer ÖPNV-Gesetz, das den Kreisen und kreisfreien Städten die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr zuweist.

Die bisher gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Bündelung aller Linienverkehrskonzessionen in der Hand eines Verkehrsunternehmens eine effektive Aufgabenerfüllung ermöglicht. Deshalb wird diese Konstellation seitens des Aufgabenträgers weiter beibehalten. Die Doppelfunktion der Stadt als mittelbare Eigentümerin an der SNG und Aufgabenträgerin ermöglicht eine enge Zusammenarbeit über die Gremien der Gesellschaft (Aufsichtsrat, Gesellschafterversammlung) und der Stadt (Stadtrat, Ausschüsse u. a.).

Darüber hinaus ist das Netz als Linienbündel gemäß § 9 Abs. 2 PBefG zu sehen. Dieses stellt in seiner Gesamtheit ein einheitliches Angebot im ÖPNV dar. Hinsichtlich des Fahrplans, des Tarifs, Beratung, Werbung usw. wird ein einheitlicher Marktauftritt gewährleistet. Dadurch können auch die Verflechtungen zwischen den Linien (Einzugsgebiete, Umsteigebeziehungen) optimal ausgestaltet und gesichert werden.

Weiterhin wird durch die Verknüpfung der Linien die Ausnutzung betrieblicher Optimierungspotenziale (Fahrzeugumlaufplanung, Betriebshof) ermöglicht.

Der Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien, die im Übrigen miteinander verkehrlich kooperieren, ist für die Erfüllung der Verpflichtung zur Daseinsvorsorge als Aufgabenträger im ÖPNV für das gesamte Stadtgebiet von Bedeutung. Bei einer Herauslösung einzelner Linien wären die Vorteile gefährdet.

Mit dem Betrauungsbeschluss des Stadtrates vom 24. Mai 2017 wurde die Erbringung der Beförderungsleistungen, die Vorhaltung von Bussen und das Betreiben der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb, das Netzmanagement und die Anwendung des Beförderungstarifs für den Zeitraum von 10 Jahren geregelt. Nach Auslaufen der aktuellen Betrauung soll zum 01.01.2028 die erneute „Direktvergabe“ gemäß VO-Nr. 1370/07 vorbereitet werden.

Indem die Vorgaben der Landesplanung für das gemeinsame Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Suhl und Zella-Mehlis im Personennahverkehr abgesichert werden, liegt ein bedarfsgerechtes Fahrplanangebot im öffentlichen Interesse.

Die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes als ein im Grundsatz vertaktetes Netz von Linienbussen im Stadtverkehr, ggf. ergänzt durch flexible und bedarfsgesteuerte Bedienformen (wie Rufbus o. ä.) in Bereichen und Zeiten schwacher Nachfrage, entspricht den Erfordernissen und Bedingungen in der Stadt und stellt somit das geeignete öffentliche Verkehrsangebot dar.



Die Beförderungsentgelte und -bedingungen liegen im mittleren Preisniveau der Thüringer Stadtverkehrstarife und orientieren sich an sozialen Belangen. Damit gewährleistet die Stadt Suhl eine ausreichende Verkehrsbedienug im Sinne des § 8 Abs. 4 PBefG.

Das Stadtbus-Liniennetz erfasst das gesamte Gebiet der Stadt Suhl. Bei künftig neu entstehendem oder sich wandelndem Verkehrsbedarf können Linienführungen verändert oder erweitert werden.

5.2 Einflussfaktoren auf die Entwicklung des ÖPNV 2022-2026

5.2.1 Siedlungsentwicklung

Neben der in 2.2 dargestellten Entwicklung der Einwohnerzahl der Stadt spielt für die Gestaltung des ÖPNV deren Verteilung auf die Stadtgebiete eine Rolle. Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) sind Prinzipien der Wohnungsbestandsentwicklung formuliert worden, wie

- Aufwertung und Konsolidierung der kernstädtischen Bereiche
- Reduktion der entbehrlichen Teile des Plattenbauwohnungsbestandes in kernstadtfernen Lagen
- Vorhalten von Potenzialflächen in angemessenem Umfang für individuellen Wohnungsbau, vorzugsweise kernstadtnah.

Der folgenden Tabelle zu entnehmen sind die absoluten und prozentualen Veränderungen der Einwohnerzahlen in den jeweiligen Stadtteilen von 2015 zu 2020/21. Dabei ist zu erkennen, dass nicht nur Suhl Nord einem massiven Einwohnerverlust erliegt, sondern auch der Stadtteil Friedberg. Eine positive Entwicklung ist im Stadtteil Mitte zu verzeichnen. Die Stadtgebiete westlich vom Zentrum wie bspw. Aue, Lautenberg, Heinrichs sowie Mäbendorf, Albrechts und Wichtshausen weisen eine relativ stabile Entwicklung auf.

Gebiet	Ew Ges 2015	Ew Ges 2020	Delta absolut	Delta proz.
01 Suhl-Mitte	5.739	5.884	145	2,5%
02 Suhl-Nord	4.207	3.382	-825	-19,6%
03 Suhl-Lautenberg	4.133	4.003	-130	-3,1%
04 Suhl-Aue	3.346	3.222	-124	-3,7%
05 Suhl-Friedberg	2.472	1.921	-551	-22,3%
06 Suhl-Döllberg	2.544	2.364	-180	-7,1%
07 Suhl-Ilmenauer Straße	5.992	5.565	-427	-7,1%
08 Goldlauter-Heidersbach	2.553	2.418	-135	-5,3%
09 Neundorf	820	778	-42	-5,1%
10 Heinrichs	1.354	1.318	-36	-2,7%
11 Mäbendorf	585	590	5	0,9%
12 Albrechts	1.252	1.206	-46	-3,7%
13 Dietzhausen	1.125	1.054	-71	-6,3%
14 Wichtshausen	514	516	2	0,4%
15 Vesser	185	167	-18	-9,7%
16 Schmiedefeld	1.717	1.651	-66	-3,8%
17 Gehlberg	505	485	-20	-4,0%

Tabelle 5: Einwohnerentwicklung nach Stadtteilen

Quelle: Stadtverwaltung Suhl, bearbeitet durch BPV Consult GmbH



Für einzelne Stadtgebiete werden folgende Zielstellungen ausgewiesen:

- Suhl-Nord:
 - Schwerpunkt des Wohnungsrückbaus bis 2035
 - schrittweise Umnutzung zum Gewerbegebiet

- Ilmenauer Straße:
 - Aufwertung des Wohngebietes einschließlich des Wohnungsbestandes (altersgerecht, barrierearm)
 - im Teilbereich Karl-Marx-Straße wird weiterer Rückbau erfolgen
 - Nachnutzung der Abrissflächen durch bedarfsgerechten Wohnungsneubau

- Aue:
 - Aufwertung des Wohngebietes und sozialer Infrastruktur (insbesondere Auestadion)
 - Schwerpunkt Rückbau im Teilbereich Aue I und bedarfsgerechter Wohnungsneubau

- Innenstadt (mit Aue III):
 - Modernisierung des innerstädtischen Wohnungsbestandes
 - Nachnutzung von leerstehenden Objekten, Brachen und Abrissflächen

- Friedberg:
 - Beibehaltung der Friedbergsiedlung und des Neuen Friedbergs als Wohngebiete
 - Beibehaltung der Gewerbegebiete Gewerbepark Friedberg 1. Bauabschnitt und 2. Bauabschnitt.

Die Entwicklungsrichtung ist aus diesen Planungen ableitbar. Schwieriger einzuschätzen ist der zeitliche Verlauf der daraus resultierenden Bevölkerungsentwicklung, da die angegebenen Zeiträume den Nahverkehrsplan jeweils teilweise tangieren.

Die ständige Beobachtung der Nutzungsintensität der Linien insgesamt und von Teilabschnitten dient der Ableitung von Anpassungen des Fahrplanangebotes. Diese müssen im Zusammenwirken zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mit den zuständigen Gremien vorgenommen werden. Der Nahverkehrsplan dient insofern als Rahmen für den Planungszeitraum, nicht zur Festschreibung der Verkehrsleistungen.

5.2.2 Schülerzahlen

Die Stadt Suhl bedient sich für eine bedarfsgerechte Schülerbeförderung überwiegend der SNG. Obwohl der Schülerverkehr in Kombination mit dem Linienverkehr durchgeführt wird, bildet er wegen des periodisch auftretenden Spitzenbedarfs eine wichtige Kenngröße bei der Planung. Eine Prognose der Schülerzahlen ergibt folgende Werte:



Schuljahr	Schülergesamt
2020/2021	2.333
2021/2022	2.399
2022/2023	2.466
2023/2024	2.459
2024/2025	2.462

Tabelle 6: Schülerzahlen (Prognose)

Quelle: Stadtverwaltung Suhl

Demnach bleiben die absoluten Schülerzahlen relativ konstant, jedoch sinken die seitens der Stadt Suhl finanzierten Fahrschüler ab. Dennoch können neue Bedingungen eintreten, die aus dem Schulsystem resultieren, wie z. B. andere Anfangs- und Endzeiten der Schulen. Diesen muss in Abstimmung zwischen den Schulen, dem Jugend- und Schulverwaltungsamt sowie dem Verkehrsbetrieb Rechnung getragen werden. Der tatsächliche Bedarf an Schülerverkehr wird maßgeblich von der Verteilung der Schulstandorte und deren Einzugsgebieten bestimmt.

Durch die Eingemeindung von Schmiedefeld und Gehlberg haben sich neue Schülerverkehrsrelationen ergeben, die in der zukünftigen Planung berücksichtigt werden.

Weiterhin hat der Schülerverkehr auf den C-Linien besondere Bedeutung.

5.2.3 Wirtschaft und Arbeitsmarkt

Von den 16 Gewerbegrundstücken im 2. Bauabschnitt und den 11 neu erschlossenen Gewerbegrundstücken aus dem 1. Bauabschnitt in der Johann-Wendel-Straße wurden mittlerweile insgesamt 18 Grundstücke verkauft. Davon wurden inzwischen 11 Grundstücke bebaut. Weitere 7 Grundstücke sind reserviert. Die Nachfrage nach günstigen Gewerbegrundstücken ist weiterhin groß. Ob sich daraus neuer Bedarf an ÖPNV-Leistungen ergibt, lässt sich noch nicht abschätzen.

5.2.4 Freizeit und Tourismus

Für die Stadt Suhl als Wohnort für ca. 37.000 Menschen, als Zentrum der Region und durch ihre Lage im Urlaubs- und Erholungsgebiet Thüringer Wald sind hier verschiedene Aspekte zu beachten. Dazu gehören sowohl die Erreichbarkeit der Ziele der Freizeitgestaltung, die sich sowohl im Stadtzentrum, in den Wohngebieten und Ortsteilen, aber auch außerhalb der geschlossenen Siedlungsgebiete befinden, als auch touristische Bedürfnisse. Wesentliche Änderungen in der Fremdenverkehrs-Infrastruktur sind aus heutiger Sicht nicht zu erwarten. Allerdings kann sich das Verkehrsverhalten der Bürger ändern. Die Möglichkeit, neuen oder erweiterten Beförderungsbedarf durch den ÖPNV mit abzudecken, muss unter Berücksichtigung der sachlichen Gegebenheiten und der Finanzierbarkeit geprüft werden.

5.3 Das ÖPNV-Angebot – Liniennetz der Stadt Suhl

Das nachfolgend festgelegte Liniennetz der SNG gewährleistet eine ausreichende Verkehrsbedienung und entspricht den Erfordernissen an den ÖPNV durch Einhaltung der Mindeststandards.



Linie A3: Alte Schmiedefelder Str. (Wendestelle) – M. A.-Nexö-Str – Döllberg/Klinikum – Rimbachstraße – Suhl-Zentrum – Lautenberg – Linsenhof - Linsenhof, Löschteich – Linsenhof, Am Bock - Albrechts CDA (Wendestelle) (Takt: 60')

Die Linie A3 wird neu als Durchmesserlinie und Alternative zur bisherigen Citylinie A3 konzipiert, nachdem die Kleinbus-Linie in den letzten Jahren einen Nachfragerückgang verzeichnen musste. Mit der neuen Linienführung und Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung zwischen Döllberg/Klinikum und Lautenberg als den nachfragestärksten Haltestellen in Suhl außerhalb des Stadtzentrums kann die Nachfrage deutlich stimuliert werden, dabei können wichtige Haltestellen mit zusätzlichem Potenzial in Suhl Mitte (z. B. Rimbachstr.) und Döllberg integriert werden. Die Linie A3 verkehrt zwischen Haltestelle Alte Schmiedefelder Straße und Haltestelle Albrechts CDA (Wendemöglichkeit). Zunächst wird die Linie als Ergänzungslinie im 60'-Takt konzipiert, eine Verdichtung zum 30'-Takt bei entsprechender Potenzial- bzw. Nachfrageentwicklung ist zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Mit einer Fahrleistung von ca. 210 km je Werktag und Wagenlauf (2 Busse) ist die Linie A3 für den Einsatz von Elektrobussen geeignet, darüber hinaus ist sie für den E-Bus-Betrieb prädestiniert, da sie durch Wohngebiete in zentraler Stadtlage führt, außerdem deutliche Höhenunterschiede zwischen Döllberg, dem Suhler Zentrum, Lautenberg und zurück zu überwinden hat.

Linie A/G: Suhl Bf – Zentrum – K.-Marx-Str. – Döllberg/Klinikum – Friedberg u. zurück (Takt: 30'/60')

Die Linie A/G übernimmt die Bedienung zu den Schwachverkehrszeiten im Abendverkehr nach 18 Uhr und am Wochenende anstelle der Linien A1 und G.

Planmäßig soll durch die Umsetzung der neuen Linie A2 die Linie A/G vor allem am Samstagvormittag entlastet werden.

Linie B: Suhl Bf – Zentrum – Zella-Mehlis Bahnhof – Zella-Mehlis Markt und zurück (Takt: 60')

Die Linie B als Teil des Grundnetzes soll parallel zur regionalen Linie 400 im Abschnitt zwischen Suhl und Zella-Mehlis über Henneberger Haus und Struth geführt werden. Beide Linien verkehren jeweils im 60'-Takt, am Wochenende jeweils im 120'-Takt. Dabei ist eine zeitversetzte Fahrplanlage beider Linien vorgesehen, so dass insgesamt zwei Fahrmöglichkeiten je Stunde und Richtung – am Wochenende eine Fahrmöglichkeit je Stunde und Richtung – gewährleistet werden können. Die Linien B und 400 sichern somit gemeinsam die umsteigefreie Verbindung im Abschnitt zwischen den Kernbereichen von Suhl und Zella-Mehlis. Im Unterschied zur Linie 400 bedient die stündliche Linie B weiterhin die nachfrageseitig wichtige Haltestelle Zella-Mehlis Markt. Insbesondere stellt die Linie B auch den Abendverkehr zwischen beiden Städten (nach 21 Uhr) sicher.

Um eine nutzerfreundliche gemeinsame Bedienung zwischen Suhl und Zella-Mehlis zu gewährleisten, müssen im Vorfeld der Linienänderung entsprechend Punkt 5.6.1 dieses Planes die Tarifkooperation zwischen SNG und MBB und ggfs. eine Anpassung der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Suhl und dem Landkreis Schmalkalden-Meiningen erfolgen. Gesprächen hierzu stehen sowohl die Stadt Suhl, als auch das betraute Verkehrsunternehmen SNG mbH offen gegenüber.

Linie B/F: Suhl Bf – Zentrum – Suhl-Nord – Zella-Mehlis Bf und zurück (Takt: 30'/60')

Für Linie B/F entfällt die Ortsbedienung von Zella-Mehlis; die Linie wird auf dem Abschnitt Suhl – Zella-Mehlis Bahnhof über Suhl-Nord reduziert und verkehrt als Teil des Grundnetzes ganztägig. Vorgesehen ist ein 30'-Takt zwischen 5 und 18 Uhr, danach ein 60'-Takt. Linienweg und Haltestellenabfolge in Suhl-



Nord entsprechen etwa dem bisherigen Verlauf der Linie F, ohne Bedienung nicht mehr erforderlicher Haltestellen entlang Ringberg- und Rennsteigstraße. In Zella-Mehlis Bahnhof wird der „Nullknoten“ bedient (Anschlussmöglichkeiten von und zu den SPNV-Linien RB43 und RB44), die Ankunft der Busse erfolgt demnach wenige Minuten vor, die Abfahrt wenige Minuten nach der vollen Stunde (beim 30-Minuten-Takt zusätzliche Ankunft/Abfahrt entsprechend zeitversetzt). Eine Verknüpfung ist auch am Bahnhof Suhl gegeben (Anschlussmöglichkeiten zu den Zügen in/aus Richtung Grimmenthal/Meiningen). Die Fahrtdauer zwischen den Bahnhöfen von Suhl und Zella-Mehlis beträgt dabei jeweils etwas mehr als 20 Minuten.

Linie C12 (Suhl Bf –) Zentrum – Heinrichs – Lautenberg – Albrechts – Simson Gewerbepark (– Wichtshausen) und zurück (Takt: 30')

Die Linie C12, die bisher abends und im Wochenendverkehr anstelle der gegenläufigen Schleifenlinien C1 und C2 betrieben wurde, könnte diese künftig ganztägig als Linie im Grundnetz ersetzen. Diese Möglichkeit ergibt sich in Verbindung mit der neuen Linienführung der Linie A3 zwischen Zentrum und Lautenberg. Vorteil ist die regelmäßige Bedienung der Haltestelle Richard-Wagner-Straße. Der Linienast von und nach Wichtshausen wird tagsüber (vor 18 Uhr) als eigenständige Linie C3 betrieben (s. dort). Für die C-Linien kann somit ein hohes Effizienzpotenzial ausgeschöpft werden: Der Aufwand für die Fahrleistung (Fahrplan-km) kann künftig um rd. 18 Prozent gegenüber dem Status quo gesenkt werden.

Die Möglichkeit abweichender Linienwege für einzelne Fahrten im Zeitbereich mittags/ nachmittags ist offenzuhalten, um Berufsschulen und Schulen am Lautenberg zum Schulschluss optimal bedienen zu können.

Linie C3: Suhl Bf – Zentrum – Mäbendorf – Wichtshausen und zurück (Takt: 60')

Der bisherige Linienast der Linie C1/C2 von und nach Wichtshausen erhält künftig die Liniennummer C3 als eigenständige Ergänzungslinie im Fahrplankonzept. Hierbei ist die Abstimmung mit den bestehenden Fahrten der MBB vorzunehmen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, an Sonn- und Feiertagen sowie abends Bedarfsverkehre einzurichten

Linie D: Suhl Bf – Zentrum – Goldlauter – Heidersbach und zurück (Takt: 30'/60')

Es ist geplant, die bisherigen Rundlinien D1 und D2 entfallen zu lassen und durch eine Radiallinie im Grundnetz mit der Linienführung zwischen Suhl-Zentrum und Heidersbach über Goldlauter zu ersetzen. Auf die Linienführung über Suhl-Nord wird bei dieser Linie verzichtet zur Verkürzung der Fahrwege und -zeiten bei Fokussierung auf für diese Linie wichtige Haltestellen.

Die Bedienung erfolgt bis 19.30 Uhr mindestens zu den Hauptverkehrszeiten im 30'-Takt, ansonsten (vormittags) ist auch ein 60'-Takt möglich. Bei entsprechend geringer Nachfrage nach 19 Uhr können flexible, bedarfsgesteuerte Bedienformen (Rufbus, AST o. ä.) zum Einsatz kommen. Vorzugsweise außerhalb der Hauptverkehrszeiten kann bei einem reduzierten Takt eine Verlängerung der Linie über Heidersbach hinaus bis in den Bereich Fröhlicher Mann/Am Steinsfelder Wasser, ggfs. auch Sportcenter (Wendestelle) erfolgen, um die Anbindung der Linie an die dort befindlichen Einkaufs- und Gewerbegebiete zu gewährleisten.

Bei gleicher Fahrtenzahl und gleichem Fahrzeugeinsatz wie bei den bisherigen Rundlinien können durch kürzere mittlere Haltestellenabstände rd. 15 Prozent mehr Haltestellenabfahrten pro Werktag erfolgen als bisher. Aufgrund der Fahrleistung von ca. 200 km je Werktag und Wagenumlauf (2 Busse)



eignet sich die Linie D besonders für den Einsatz von Elektrobussen. Die Verbindung zwischen Goldlauter/Heidersbach und der Grundschule an der Ringbergstraße erfolgt wie bisher weiterhin mit der Schülerlinie S21.

Linie E: Suhl-Zentrum – Bahnhof – Neundorf und zurück (Takt: 60' als Rufbus)

Die Linie E sollte in der jetzigen Linienführung und den Fahrplanzeiten beibehalten werden. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage könnte für die Linie E die Umstellung auf eine bedarfsgesteuerte Bedienform (Rufbus o. ä.) vorgesehen werden.

Linie G: Suhl Bf – Zentrum – Friedberg und zurück (Takt: 60')

Für die Linie G als Teil des Ergänzungsnetzes ist der Bedienungszeitraum auf dem entsprechenden Abschnitt auszuweiten. Dabei übernimmt die Linie G Fahrleistungen der Linien A/G bzw. H. Um Konflikte an der jetzigen Endhaltestelle Friedberg, Wendepplatz hinsichtlich Tarif zu vermeiden, sollte diese Linie als Ringlinie dargestellt werden.

Linie H: Gewerbegebiet Zella-Mehlis – Friedberg (über Wohngebiet Ilmenauer Straße) und zurück

Die Linie H bleibt in ihrem Verlauf und den Fahrten auf dem momentanen Stand, ggf. mit Verlängerung bis Bahnhof Zella-Mehlis. Die zwar wenigen aber ausgelasteten Fahrten sind wichtig als Zu- und Abbringer Gewerbegebiet Zella-Mehlis, für die Behindertenwerkstatt Friedberg und für die Schülerbeförderung Wohngebiet Friedberg – J.-Fucik-Straße.

Linie K: Suhl Bf – Zentrum – Ringberghaus – Schmiedefeld – Vesser (einzelne Fahrten)

Die Linie K verkehrt Montag bis Freitag als Ergänzungslinie auf weitgehend unverändertem Laufweg. Die Fahrtenpaare tagsüber sind mit dem Fahrplan der Linie R (s. unten) so zu synchronisieren, dass auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Suhl und Schmiedefeld je Richtung ein Angebot der SNG ca. im 120'-Takt realisiert wird. Durch zeitlichen Versatz der Linien K und R sowie in Fahrplanabstimmung mit der regionalen Linie 300 entsteht somit zwischen Suhl und Schmiedefeld ein Gesamtangebot mit ungefähr stündlicher Bedienung, dabei sind versetzte Taktlagen, soweit erforderlich, möglich.

Linie R: Suhl Bf – Zentrum – Ringberghaus – Schmiedefeld – Schmücke – Gehlberg (– Gräfenroda) (einzelne Fahrten)

Die Linie R soll künftig Montag bis Freitag als Ergänzungslinie mit allen Fahrten über Ringberghaus verkehren. Der bisherige Linienabschnitt über Zella-Mehlis und Oberhof/Rondell entfällt und soll zum Fahrplanwechsel 2021 von der MBB, Linie 448 übernommen werden. Der Fahrplan auf dem Abschnitt Gehlberg – Gräfenroda und zurück wird entsprechend der Anforderungen des Schülerverkehrs gestaltet. Um den möglichen Schulwechsel von Gehlberg nach Schmiedefeld bzw. Suhl zu erleichtern, sind eine zusätzliche Fahrt morgens und zwei zusätzliche Rückfahrten am Nachmittag zu prüfen. Hierzu kann es unter Effizienzgesichtspunkten sinnvoll sein, die nachmittäglichen Fahrten der Linien K und R zu bündeln, um alle Schüler der Ortsteile Gehlberg, Schmiedefeld und Vesser gleichzeitig befördern zu können und etwaige Parallelfahrten zu vermeiden. Das Busangebot ist zwischen Gehlberg und Gräfenroda unter Berücksichtigung der Schülernachfrage in den kommenden Jahren schrittweise anzupassen. Gleichzeitig sollen die Anschlussmöglichkeiten zur Bahn am Bahnhof Gehlberg (SPNV-Linie RB44 von und nach Erfurt) gestärkt werden. Zu prüfen ist dazu ein ergänzender Rufbus-Betrieb



zwischen Gehlberg und Gehlberg Bahnhof mit Ausrichtung auf die Zugfahrpläne vorwiegend in Richtung Suhl.

Linie K/R: Suhl Bf – Zentrum – Ringberghaus – Schmiedefeld – Vesser – Schmiedefeld – Bahnhof Rennsteig u. zurück (Takt: 120') / Gehlberg – Schmücke – Bahnhof Rennsteig u. zurück (Takt: 120')

Zur Verbesserung des touristischen Angebotes sollte folgende Konzeption geprüft werden:

Die Linien K und R verkehren am Wochenende kombiniert als Freizeitlinien mit vier Fahrtenpaaren auf zwei Linienabschnitten im 120'-Takt mit gemeinsamem Endpunkt am Bahnhof Rennsteig und Betriebszeiten zwischen ca. 9:30 Uhr (erste Abfahrt in Suhl) und ca. 17:15 Uhr (letzte Ankunft in Suhl). Die Fahrpläne sind am Bahnhof Rennsteig jeweils mit dem Fahrplan des „Rennsteig-Shuttles“ abzustimmen (Ankunft der Züge jeweils einige Minuten nach 10, 12, 14 und 16 Uhr). Für den Abschnitt zwischen Suhl und dem Bahnhof Rennsteig wird ein Fahrzeug benötigt. Für den Abschnitt zwischen Gehlberg Bf und dem Bahnhof Rennsteig ist ein weiteres Fahrzeug einzusetzen. Der Fahrplan ist hier an die Ankunft der SPNV-Linie RB44 aus Erfurt anzupassen. Zu prüfen auf zeitliche und betriebliche Machbarkeit und optional umzusetzen ist eine Stichfahrt der Fahrten zwischen Gehlberg und dem Bahnhof Rennsteig ab Schmücke zum Rennsteiggarten Oberhof/Rondell und zurück.

Grundlegend ist hier der Haltestellenausbau am Bahnhof Rennsteig mit Wendemöglichkeit nötig.

Nachfolgende Tabelle legt die Rahmen der Stadt Suhl für den Leistungsumfang der zuvor beschriebenen Linien als Mindestanforderungen fest. Diese beschreiben die geforderten gemeinwirtschaftlichen Leistungen in Verbindung mit entsprechender Vorabbekanntmachung. Vereinbarte wesentliche Änderungen der Leistungen während der Laufzeit aus gegebenem Anlass sind in gleicher Form bekannt zu machen.

Im Schülerverkehr werden weitere Fahrleistungen auf den Schülerlinien S21, S30, S31, S2, S3 und S40 erbracht.

Linie	Verlauf	Betriebszeiten / Takt				Netzkategorie	Fahrpl.-km/a		
		Mo-Fr	Takt	Sa	Takt			So	Takt
A1	Suhl Bahnhof - Zentrum - K.-Marx-Str. - Döllberg/Klinikum - Zentrum - Suhl, Bahnhof	05:15 - 18:00	20'	-	-	-	-	Grundlinie	94.000
A2 (A2/A4)	Zentrum - Döllberg/Klinikum - Am Himmelreich - Zentrum	06:30 - 18:00	30'	06:30 - 18:30	120'	-	-	Grundlinie	57.000
A3	Linie: Hölderlinstr. - Döllberg/Klinikum - Rimbachstr. - Zentrum - Lautenberg - (Linsenhof Löschteich) u. z.	05:30 - 18:00	60'	06:30 - 18:30	120'	-	-	Ergänzungslinie	70.000
A/G	Suhl Bahnhof - Zentrum - K.-Marx-Str. - Döllberg/Klinikum - Friedberg und zurück	18:00 - 23:00	60'	06:00 - 00:30	60'	08:00 - 22:30	60'	Schwachlastlinie	76.000
B	Suhl Bahnhof - Zentrum - Zella-Mehlis, Mehlis Markt und zurück	6:00 - 23:00	60'	9:30 - 19:00 Uhr	120'	9:30 - 19:00 Uhr	120'	Grundlinie	94.000
B/F	Suhl Bahnhof - Zentrum - Suhl Nord - Gewerbegebiet Z.-M. - Zella-Mehlis Bahnhof und zurück	05:00 - 18:00	30'	6:30 - 21:30	60'	7:30 - 21:30	60'	Grundlinie	169.000
		18:00 - 21:30	60'						
C12	(Suhl Bahnhof) - Zentrum - Heinrichs - Lautenberg - Albrechts - Simson, Gewerbegebiet (Wichtshausen) und zurück	05:00 - 18:00	30'	07:00 - 21:00	60'	08:00 - 21:00	60'	Grundlinie	191.000
		18:00 - 21:00, 21-23 Uhr Rufbusverkehr	60'	nach 21 Uhr Rufbusverkehr (Whsn.)	120'	nach 21 Uhr Rufbusverkehr (Whsn.)	120'		
C3	Suhl Bahnhof - Zentrum - Aue - Heinrichs - Mäbendorf - Dietzshausen - Wichtshausen und zurück	06:00 - 19:00, 19-23 Uhr Rufbusverkehr	60'					Ergänzungslinie	76.000
D	Suhl Bahnhof - Zentrum - Lauter - Goldlauter - Heidersbach - (Fröhlicher Mann/Am Steinfelder Wasser) und zurück	05:00 - 19:00, 19-23 Uhr Rufbusverkehr	30'/60'	06:00 - 18:00, 19-23 Uhr Rufbusverkehr	120'	08:00 - 18:00, 19-23 Uhr Rufbusverkehr	120'	Grundlinie	120.000
E	Zentrum - Suhl Bahnhof - Suhl-Neundorf und zurück	08:00 - 18:00	5-6 FP	-	-	-	-	Ergänzungslinie (Kleinbus, ggfs. Rufbus)	8.000
G	Suhl Bahnhof - Zentrum - Friedberg und zurück	06:00 - 18:00	60'	-	-	-	-	Ergänzungslinie	67.000
H	Friedberg - Suhl Nord - Gewerbegebiet Zella-Mehlis und zurück	04:00 - 16:15	6FP	-	-	-	-	Ergänzungslinie	47.000
K	Suhl Bahnhof - Zentrum - Tierpark - Ringberghaus - Schwarzer Crux - Schmiedefeld - Vesser und zurück	06:15 - 17:00	4FP	-	-	-	-	Ergänzungslinie	34.000
R	Suhl - Schmiedefeld - Krzg. Rennsteig - Schmücke - Gehlberg - Gräfenroda und zurück	06:00 - 19:00	3FP/6FP	-	-	-	-	Ergänzungslinie	96.000
K/R	Suhl - Schmiedefeld - Vesser - Schmiedefeld - Bhf. Rennsteig - Schmücke - Gehlberg und zurück (Sa/So)			09:30 - 17:15	4FP	09:30 - 17:15	4FP	Ergänzungslinie	34.000

Tabelle 7: Mindestanforderungen NVP 2022-2026; Zusammenstellung: BPV Consult GmbH



Der vorgesehene Leistungsumfang im Linienverkehr beträgt rund 1,2 Mio. Fahrplan-km pro Jahr, davon entfallen 59% auf die Linien im Grundnetz, 35% auf Ergänzungslinien, sowie 6% auf Schwachlastverkehre. Darüber hinaus werden rund 15.000 Fpl-km pro Jahr auf Schülerlinien (s. o.) erbracht.

Die Vorgaben an das ÖPNV-Angebot der Stadt Suhl ermöglichen es, bestimmte Anteile der Leistungen in Zeiten und/oder Räumen schwacher Nachfrage flexible, bedarfsgesteuerte Bedienformen mit Kleinbussen (z. B. 8-Sitzer mit ÖPNV-gerechter, barrierefreier Ausführung) oder Großraum-Pkw einzurichten. Dies betrifft ggfs. die Linie C3 an Sonn- und Feiertagen sowie abends, die Linie D im Abendverkehr, die Linie E sowie den Bereich Gehlberg der Linie R.

Auf den Linien können Streckenführungen auch künftig verändert werden, wenn Wohn-, Gewerbe- oder andere Standorte mit zusätzlichen Haltestellen bei gerechtfertigtem Aufwand in Linienverläufe eingebunden werden können.

Für die touristische Mobilität werden insbesondere die Angebote der Linien K und R mit Ausrichtung auf den Bahnhof Rennsteig und die Bahnverbindung „Rennsteig-Shuttle“ weiterentwickelt. Verknüpfungen mit dem SPNV sollen – neben den Bahnhöfen Suhl und Zella-Mehlis – auch am Bahnhof Gehlberg für touristische Belange und darüber hinaus gesichert und weiterentwickelt werden.

Im Tourismuskonzept der Stadt Suhl wird vorgeschlagen, die Bezeichnung der Bushaltestellen touristischen, musealen oder kulturellen Einrichtungen anzupassen. Dazu sind Abstimmungen zwischen den Beteiligten zu führen, wobei auch Kosten-Nutzen-Aspekte zu berücksichtigen sind.

5.4 Veränderungen des ÖPNV-Angebotes im Planungszeitraum

5.4.1 Allgemein

In Punkt 5.3 wurden die Änderungen und Festlegungen der Mindestanforderungen für den Umfang des Leistungsangebots im ÖPNV der Stadt Suhl skizziert. Diese sollen im Laufe des Jahres 2022 zur Realisierung kommen. Dadurch wird die Nahverkehrsplanung weitergehende Änderungen im Stadtliniennetz mit sich bringen, die zum einen auf die Gebietsreform mit den neuen Stadtteilen Schmiedefeld und Gehlberg eingehen und zum anderen auf die Zielstellungen der Stadtgebiet-übergreifenden Netzentwicklung in Abstimmung mit dem Landkreis Schmalkalden-Meiningen Bezug nehmen. Grundlage der vorgesehenen Maßnahmen ist das 2019 durch BPV Consult GmbH erstellte Gutachten zu „Chancen und Risiken von Verbundkonstellationen der SNG mit der MBB zur Vereinheitlichung des ÖPNV unter Beachtung der bestehenden Querverbünde“. Dieses Gutachten beinhaltet konkrete Lösungsansätze für einen optimierten und kundenfreundlichen Nahverkehr in der Region Suhl / Zella-Mehlis, die von ersten gemeinsamen Verbundaktivitäten bis hin zur Schaffung eines gemeinsamen starken Nahverkehrsunternehmens gehen.

Darüber hinaus beabsichtigen Stadt und SNG weitere Entwicklungsschritte für das ÖPNV-Angebot in und um Suhl vorzunehmen, deren Ausgestaltung, zeitliche Umsetzung und/oder Kommunikation jedoch zuvor noch einer weitergehenden Prüfung und Abstimmung bedarf. Die beabsichtigten Veränderungen des ÖPNV-Angebots im (weiteren) Planungszeitraum beziehen sich vor allem auf die



schrittweise Ausweitung und Ergänzung von flexiblen, bedarfsgesteuerten Bedienformen im Stadtgebiet Suhl. Außerdem soll perspektivisch dargestellt werden – vorbehaltlich weiterer Prüfung der Ausgestaltung – wie das Zielkonzept ÖPNV für den Planungshorizont nach Auslaufen der aktuellen Liniengenehmigungen sowie anstehender Wiedererteilung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags in den Jahren 2026 – 2028 unter Berücksichtigung struktureller, wirtschaftlicher und verkehrsspezifischer Entwicklungsprognosen gestaltet werden kann.

5.4.2 Entwicklung der Linien

Im Rahmen des aktualisierten Liniennetzkonzepts ergibt sich zur weiteren Ausgestaltung bzw. im Rahmen von optionalen Schritten Prüfbedarf, der bei der Umsetzung des Konzeptes notwendig ist:

Prüfaufträge für einzelne Linien

Für die neue Linie A3 sind aufgrund der direkten Linienführung und der Anbindung frequenzstarker Ziele außerhalb des eigentlichen Stadtzentrums (Döllberg/Klinikum und Lautenberg) die betrieblichen und wirtschaftlichen Bedingungen zur Verdichtung auf einen 30'-Takt zu prüfen, ggf. zu einem späteren Zeitpunkt nach Einrichtung der Linie.

Für die Linie D von und nach Heidersbach ist zu prüfen, inwieweit die Nachfrage nach 19 Uhr einen Rufbus-Einsatz (bedarfsgesteuerter Betrieb) rechtfertigt.

Im Zuge der Umstellung der Linie E Montag – Freitag ganztägig auf Rufbus-Betrieb sind zusätzliche Haltestellen bzw. Zugangspunkte im Stadtteil Neundorf zu prüfen. Gegebenenfalls kann die Ausweitung von Rufbussen auf weitere Linien erfolgen.

Für die Linie R ergibt sich insbesondere für den Stadtteil Gehlberg Prüfbedarf im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung und Orientierung des Schülerverkehrs – Erwartung/Tendenz: weg von Gräfenroda, hin nach Schmiedefeld bzw. Suhl. Hierfür ist eine Anpassungsstrategie für das Angebot von schulrelevanten Fahrten bzw. Verstärkerfahrten zu prüfen. Die (regelmäßige) Anbindung der Ortslage Gehlberg an den Bahnhof Gehlberg (mit Zuganschlüssen, insbesondere von und nach Erfurt) mittels Rufbus-Verbindung ist zu untersuchen. Bei der vorgesehenen Freizeitlinie sind die betrieblichen Möglichkeiten zu prüfen, diese bei der Fahrt über die Schmücke zusätzlich um eine Stichfahrt zum Rennsteiggarten am Rondell (Oberhof) und zurück zu erweitern.

Prüfaufträge Entwicklung alternativer Bedienformen

Durch die mögliche Umstellung der Linie E zwischen Zentrum und Neundorf auf Rufbus-Betrieb wäre der Einstieg in den Einsatz alternativer Bedienformen realisiert. Neben den zuvor genannten primär zu prüfenden weiteren Rufbus-Einsätzen auf der Linie D im Abendverkehr nach 19 Uhr und der Linie R in Gehlberg zwischen Ort und Bahnhof können sich folgende weitere Einsatzmöglichkeiten anbieten, welche entsprechend zu prüfen sind:

- Linie B und B/F: 2 Fahrtenpaare spätabends gegen 22 - 23 Uhr als Rufbus-Betrieb
- Linie C3 an Sonn- und Feiertagen sowie abends
- Linie C12: 1 - 2 letzte Fahrtenpaare im Abendverkehr gegen 21 - 22 Uhr als Rufbus-Betrieb
- Linie A3 als Wochenend- und Feiertagsbetrieb (ggf. im 120'-Takt).



Darauf aufbauend soll strategisch geprüft werden, inwieweit mittelfristig die Einführung flexibler Linienbedarfsverkehre nach dem Ride-Pooling-Prinzip mit kleinen Fahrzeugen ergänzend zum liniengebundenen ÖPNV (im Taktverkehr) eine Verbesserung der Mobilität für die Suhler Bevölkerung ermöglicht und gleichzeitig einen wirtschaftlich darstellbaren Weg eröffnet, das Verkehrsangebot auszuweiten und dadurch Verlagerungseffekte vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr und nicht-motorisierten Verkehrsmitteln zu erreichen. Dabei sind insbesondere die rechtlichen Möglichkeiten zu beleuchten, die die neue Genehmigungsart nach § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehr innerhalb des ÖPNV mit sich bringt. Diese charakterisiert sich insbesondere durch die Nutzung via Smartphone-App (mit Anrufoption als „Rückfallebene“), den Verzicht auf feste Fahrpläne (stattdessen Bedienung „jederzeit“ innerhalb festgelegter Bedienzeiten und innerhalb eines abgegrenzten Bedienegebietes) und den Verzicht auf feste Haltestellen (mit z. B. „virtuellen Haltepunkten“, die in der App oder auf einem Übersichtsplan zu finden sind, oder auch „Tür-zu-Tür-Bedienung“). Ansonsten gelten beim Linienbedarfsverkehr die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht analog zum klassischen Linienverkehr sowie auch die gesetzlichen Anforderungen an den ÖPNV hinsichtlich Barrierefreiheit und sauberer Antriebstechnik der Fahrzeuge.

Die Einführung von Bürgerbus-Verkehren als weitere zu prüfende alternative Bedienform setzt vor allem den Aufbau und die Pflege eines Stamms an ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrern voraus, die ihre Arbeitskraft und Zeit für einzelne Fahrdienstschichten pro Monat zur Verfügung stellen. Zum Einsatz kommen in der Regel Fahrzeuge mit 8 Fahrgastsitzplätzen, die mit einem Pkw-Führerschein gesteuert werden können, und bei insgesamt geringerer Nachfrage für den festen Linienbetrieb ausreichen. Für den Einsatz als ÖPNV-Angebot sind Fahrzeuge dieser Größenklasse bereits mit Niederflureinstieg, Klapprampe und Rollstuhl-/Mehrzweckbereich seitens der Industrie erhältlich. Ein Bürgerbus-Verkehr ist grundsätzlich als Ergänzung zum ÖPNV und nicht als dessen Ersatz anzusehen, zumal neben der eigentlichen Personenbeförderung hier die soziale und kommunikative Komponente eine ebenso wesentliche Rolle spielt.

Für die Einrichtung eines Bürgerbus-Verkehrs würde sich möglicherweise z. B. der Stadtteil Schmiedefeld am Rennsteig eignen (ergänzend zu den Linien K, R und 300, mit Bedienung auch abgelegener und höhergelegener Siedlungen, z. B. Neuwerk, Bereiche Schmücke- und Bergstr., evtl. mit Einbezug der Ortschaft Vesser und des Bahnhofs Rennsteig an Werktagen).

Prüfauftrag Zielkonzept ÖPNV 2027/2028

In den Jahren 2026, 2027 und 2028 laufen die bestehenden Liniengenehmigungen bzw. der aktuelle öffentliche Dienstleistungsauftrag aus, und es stehen Wiedererteilungen bzw. Erneuerungen an. Im Rahmen dieser Anlässe ergibt sich die gute Möglichkeit, das Liniennetz in einem weiteren Schritt anzupassen. Perspektivisch kann der Suhler Stadtverkehr mit 7 - 8 Linien (ggf. zzgl. flexible Verkehre) betrieben werden. Somit könnte das Netz auf eine Zielgröße von ca. 1,0 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr zugeschnitten werden. Dies würde langfristig das Fahrtenbudget für einen 30'-Takt auf den Grundlinien und einen 60'-Takt auf den Ergänzungslinien gewährleisten.

Die nachfolgende Grafik skizziert die Gestaltung des möglichen Liniennetz-Zielkonzepts zur weiteren Prüfung (hier noch ohne Berücksichtigung einer möglichen Einführung von Linienbedarfsverkehren).

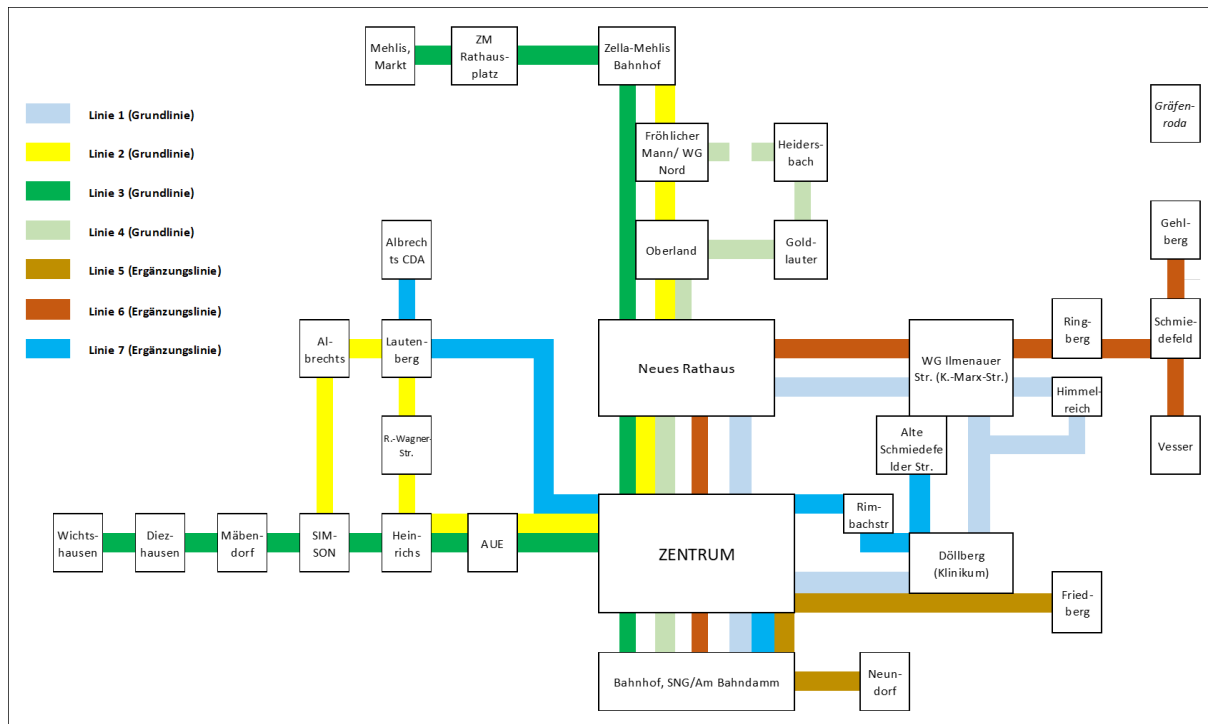


Abbildung 7: Liniennetz Zielkonzept 2027/2028
Darstellung: BPV Consult GmbH

5.5 Entwicklung der Infrastruktur

5.5.1 Fahrzeuge

Die SNG hat seit ihrer Gründung kontinuierlich Investitionen zur Erneuerung des Bus-Fuhrparks vorgenommen. Für den Planungszeitraum ist in etwa von jährlich 2 Busanschaffungen als Ersatz alter Fahrzeuge auszugehen. Dabei werden vorrangig größere Busse durch Solo-/Midibusse ersetzt. Die Finanzierung wird dabei durch die Verschlechterung der Förderbestimmungen des Freistaates schwieriger. Die konkreten Investitionsmaßnahmen sind daher jährlich im Zusammenwirken von Geschäftsführung, Gesellschafter und Aufsichtsrat unter Abwägung der Erfordernisse und Möglichkeiten zu entscheiden.

Bei Überlegungen zur Reduzierung der Bus-Kapazitäten ist zu beachten, dass insbesondere für Spitzenzeiten (Schülerverkehr) ein ausreichender Bestand vorhanden sein muss. Dennoch kann unter Berücksichtigung der angedachten Leistungsreduzierungen von einem leicht reduzierten Fahrzeugbestand ausgegangen werden, dessen Umfang schrittweise an den jährlich sinkenden Leistungsumfang angepasst wird (z. Z. 30 Fahrzeuge, in 2019 = 32 Fahrzeuge und in 2018 = 31 Fahrzeuge).

Strategie zur Einführung alternativer Antriebe im ÖPNV

Aufgrund des „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“, basierend auf der EU-Richtlinie „Clean Vehicles Directive“ sind künftig anteilig saubere bzw. lokal emissionsfreie Fahrzeuge für den ÖPNV-Einsatz zu beschaffen. Dabei sind zunächst bis Ende 2030 folgende Quoten zu erfüllen:

- Bis 31.12.2025 haben mindestens 45 Prozent aller ab 01.08.2021 beschafften Fahrzeuge „sauber“ zu sein, davon die Hälfte hat über einen lokal emissionsfreien Antrieb zu verfügen.



- Bis 31.12.2030 haben mindestens 65 Prozent aller ab 01.01.2026 beschafften Fahrzeuge „sauber“ zu sein, davon hat die Hälfte über einen lokal emissionsfreien Antrieb zu verfügen.
- Als „emissionsfreie“ Fahrzeuge gelten nur rein elektrische Busse mit Energieversorgung aus Oberleitung, Batterie oder Brennstoffzelle. Als „saubere“ Fahrzeuge gelten zusätzlich Plug-In-Hybridbusse, Gasbusse und unter bestimmten Bedingungen Busse mit ausschließlicher Nutzung von Bio- oder Synthetik-Kraftstoffen.

Die SNG setzt aus diesem Anlass ein Konzept zur Einführung elektrischer Busse im Suhler Stadtverkehr um, dass den beschriebenen Anforderungen gerecht wird.

Die Strategie der SNG beruht auf dem Einsatz batterieelektrischer Busse (BEV) mit Nachladung „langsam“ im Depot. Im Laufe des Jahres 2021 wurde die Ausbaustufe 1 zur Ertüchtigung des Betriebshofs abgeschlossen, weitere Ausbaustufen bis zum Endausbau sind in Vorbereitung. Derzeit verfügt die SNG über drei Elektrobusse.

Prüfauftrag Einbau und Finanzierung von Fahrgastzählsystemen in den Fahrzeugen

In mindestens fünf Fahrzeugen der in Suhl eingesetzten Busflotte ist ein AFZS (Automatisches Fahrgastzählsystem) zu installieren inklusive einer Anbindung an das Statistikmodul zur Auswertung der Fahrgastzahlen. Hierbei sind die Finanzierung und evtl. Fördermöglichkeiten zu prüfen.

Prüfauftrag kontakt- und bargeldloses Zahlen im Bus

Die Stadt Suhl verfolgt das Ziel der Einführung des kontakt- und bargeldlosen Bezahls im ÖPNV für alle gegenwärtig gängigen Zahlarten einschlägiger Anbieter von Kreditkarten und Smartphone-Betriebssystemen (neben der bestehenden Möglichkeit des Handy-Ticketings). Für die Investition der erforderlichen Software sollen Fördermöglichkeiten geprüft werden.

Prüfauftrag Einsatz Fahrradgepäckträger und Fahrradtransport auf touristisch relevanten Linien

Es ist zu prüfen, inwieweit die Möglichkeit des Fahrradtransportes am oder mit dem Fahrzeug für Fahrgäste – insb. Touristen – auf den Linien K bzw. R gefördert und realisiert werden kann, etwa durch Beschaffung von Fahrradanhänger(n). Busse mit Anhängerzugvorrichtung sind bereits im SNG-Bestand verfügbar.

5.5.2 Straßen-Infrastruktur

Die Straßen der Stadt sind für die sichere Gewährleistung des Linienbetriebes im Wesentlichen geeignet. Von besonderer Bedeutung für einen reibungslosen Busbetrieb ist dabei die Beräumung der Straßen im Winter.

Um eine weitere Anbindung für Anwohner und dem ÖPNV Richtung Lautenberg zu schaffen, werden am Lautenbergsattel diesbezüglich Bauarbeiten stattfinden.

Prüfauftrag Wendemöglichkeit Schmiedefeld Neuwerk



Um dem ÖPNV eine Anbindung Schmiedefeld Neuwerks zu ermöglichen, soll eine Wendeoption in diesem Bereich geprüft werden. Dabei sind Lösungen (nur) für Kleinfahrzeuge (Rufbus, Bürgerbus o. ä.) oder (auch) Solobusse zu untersuchen.

Prüfauftrag Bahnhof Rennsteig

Die Entwicklung des Bahnhofs Rennsteig mit einer Wendestelle für Busse zur besseren ÖPNV-Anbindung soll als gemeinsames Projekt der benachbarten Aufgabenträger ggfs. in Zusammenarbeit mit dem Regionalverbund Thüringer Wald bearbeitet werden. Hierbei ist zwingend das TLBV als Straßenbulasträger der L 1141 einzubeziehen.

5.5.3 Haltestellen

Gemäß Stadtratsbeschluss ist der barrierefreie Umbau von jährlich 2 Haltestellen geplant. Dazu werden beim Freistaat Thüringen Fördermittel nach ÖPNV-Investitionsrichtlinie beantragt. So wurde für das Jahr 2021 die Bezuschussung von 2 behindertengerechten Maßnahmen (HST „Wichtshausen“ inklusive Wartehalle und HST „Spritzenhaus, An der Hasel“ im Rahmen der Baumaßnahme Sanierung Steinbach) beantragt.

Aufgrund der nicht gesicherten Finanzierung kann zzt. kein weiteres Investitionsprogramm in Jahresscheiben und konkreten Standorten aufgestellt werden.

Im Falle einer möglichen Einordnung von Investitionen in den Haushaltsplan wird jährlich über Standorte entschieden. Das muss im Zusammenwirken zwischen Stadtverwaltung und SNG sowie von Gremien wie dem Fahrgastbeirat unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität geschehen.

Bei Veränderungen von Linien muss die Notwendigkeit der Errichtung von Buswartehallen geprüft werden. Das gilt ebenso bei der Einrichtung neuer Haltestellen. Im bestehenden Netz werden ältere Wartehallen entsprechend ihres Zustandes durch moderne Glaswartehallen ersetzt bzw. Neuaufstellungen geplant. Dazu werden ebenfalls Fördermittel nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie beantragt.

Prüfauftrag Haltestellenkataster

Für das Stadtgebiet Suhl ist ein Kataster zu erstellen und anschließend zu pflegen, wonach alle Haltestellen inklusive Standort, Lage und Ausstattung erfasst und fotodokumentiert werden. Die georeferenzierte Erfassung der Haltestellen und die Integration in das städtische GIS-System ist dabei anzustreben.

Prüfauftrag barrierefreier Umbau der Haltestellen

Es sollen Haltestellen vorrangig barrierefrei umgebaut werden, welche als Umsteigehaltestellen zwischen mehreren Linien dienen oder wo aus baulichen Gründen ein Neubau der Haltestelle vorgesehen ist oder Straßenbauarbeiten im Bereich der Haltestelle durchgeführt werden.



Des Weiteren ist bei der Festlegung der umzubauenden Haltestellen in einer Prioritätenliste für die kommenden Jahre die verkehrliche Bedeutung (z. B. Fahrgastzahlen), die besondere Zielfunktion (z. B. Altenheime, Schulen, Nahversorgungs-, Stadtteilzentren) zu berücksichtigen. Die Prioritätenliste ist regelmäßig fortzuschreiben.

5.5.4 Sonstige Infrastruktur

Die Haltestelle Suhl Bahnhof mit der Betriebsleitung der SNG und Serviceeinrichtungen sowie der Betriebshof der SNG erfüllen ihre Aufgabe der Absicherung des Busverkehrs weiterhin.

Der Fahrscheinverkauf erfolgt weiterhin neben den zwei Servicebüros in 10 Agenturen sowie beim Fahrer. Bezüglich Fahrscheinautomaten sind insgesamt sieben Geräte im Liniennetz der SNG in Betrieb, davon vier Geräte im Stadtgebiet Suhl.

Darüber hinaus sind SNG-Fahrkarten als Handy-Ticket auf dem Smartphone anzubieten – und derzeit über die App „HandyTicket Deutschland“ erhältlich.

5.6 Tarifkonzept und Finanzierung

5.6.1 Tarife

Das „Tarifsystem“ bestimmt die Preise für die Nutzung des ÖPNV und ist die Basis für die Entwicklung der „Fahrscheineinnahmen“, als wichtigster Teil der Kostendeckung eines Verkehrsbetriebes. Neben den Fahrscheineinnahmen generiert der ÖPNV aber auch noch gesetzlich bestimmte Ausgleichsleistungen (vgl. Kap. 3.4) für die Rabattierung von Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr und die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten, deren Höhe jeweils von den Fahrscheineinnahmen nach dem Tarifsystem unmittelbar bestimmt wird.

Das Tarifsystem soll daher einerseits wirtschaftlichen Aspekten gerecht werden, andererseits auch möglichst „sozialverträgliche“ Komponenten beinhalten. Grundsätzlich soll der nach Abschaffung von früheren Tarifzonen bestehende Einheitstarif beibehalten werden. Die Orientierung auf stärkere Rabattierung für Dauerfahrgäste soll bestehen bleiben und besonders Abo-Kunden Zusatzangebote unterbreitet werden (Mitnahmeregelung).

Der Kauf von Fahrscheinen im Bus soll die Ausnahme und nicht die Regel sein, weshalb der Einzelfahrschein preislichen Abstand zur Mehrfahrtenkarte behält.

Die Tarifhöhe ist zur Sicherung der Finanzierung des ÖPNV-Angebots in regelmäßigen Abständen in Anlehnung an die allgemeine Preisentwicklung anzupassen. Im letzten Planungszeitraum erfolgte dies zum 01.01.2021, gemäß Auflage der Genehmigungsbehörde (Thüringer Landesverwaltungsamt). Für den Erhalt von „Zuschüssen für den Ausbildungsverkehr“ als Teilausgleich für ermäßigte Fahrpreise durch das Land Thüringen wird vom Landesverwaltungsamt die regelmäßige Fahrpreisanpassung gefordert.

Die SNG ist Mitglied im Verband „Bus und Bahn Thüringen“ (BBT), worüber der gemeinsame Fahrplan herausgegeben wird.



Die Stadt Suhl unterstützt das betraute Unternehmen SNG bei der Entwicklung eines bundesweit einheitlichen E-Tarifs.

Prüfauftrag Rennsteigticket und Tarifkooperation mit MBB, IOV, Werrabus

Trotz komplexer politischer Interessenlagen strebt die Stadt Suhl weiterhin den Dialog mit den benachbarten Aufgabenträgern mit dem Ziel einer Schaffung und Vertiefung von Tarifkooperationen mit den umliegenden Verkehrsbetrieben an, insbesondere auf den Relationen Suhl – Zella-Mehlis, Suhl – Wichtshausen, Suhl – Ringberg – Schmiedefeld – Krzg. Rennsteig, Suhl – Suhl, Friedberg, da einheitliche Tarifsysteme und Verbundstrukturen für die Fahrgäste (sowohl Einheimische als auch Touristen) wünschenswert wären.

Diese Zielstellung erhält mit der Fortentwicklung des ÖPNV-Angebots im Liniennetz der Stadt Suhl (vgl. Kap. 5.3) ein größeres Gewicht, weil zukünftig noch stärker zwischen dem Stadtverkehr Suhl und dem Regionalverkehr abgestimmte Fahrplanangebote vorgesehen sind.

Amtsübergreifend wurde in den vergangenen Jahren die mögliche Ausweitung des Rennsteigtickets auf das gesamte Stadtgebiet Suhl untersucht. Die Ergebnisse werden im letzten Quartal des Jahres 2021 dem Oberbürgermeister sowie dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

5.6.2 Finanzierung

Die Sicherstellung der Finanzierung des StPNV bleibt eine Herausforderung für die Stadt Suhl. Sie muss sich an den bestehenden Gesetzlichkeiten ausrichten.

Zwischen der SBB Sühler Betriebs- und Beteiligungs GmbH und der SNG besteht ein Ergebnisabführungsvertrag, mit dem Verluste der SNG ausgeglichen werden.

Aufgrund von Sparerfordernissen sowohl im Freistaat Thüringen als auch beim Bund sind die Erträge aus Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter gemäß SBG IX und für die Beförderung von Schüler, Auszubildenden und Studenten nach Personenbeförderungsgesetz mittelfristig nicht abzuschätzen. Das gilt ebenso für die Zuweisungen des Freistaates für eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung im StPNV lt. ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie des Landes.

Da das Land Thüringen den Aufgabenträgern derzeit keine finanziellen Daten für kommende Jahre bereitstellt, sind Aussagen zur weiteren Finanzplanung nicht zu untersetzen. Gemäß ÖPNV-Gesetz muss dem zuständigen Ministerium jährlich bis zum 30. September eine Fortschreibung des Finanz- und Investitionsplanes für das Folgejahr durch den Aufgabenträger vorgelegt werden. Darin ist für die weiteren Jahre die Finanzierung des ÖPNV entsprechend dem Kenntnisstand zu planen.

Für das Jahr 2021 liegt ein vom Aufsichtsrat bestätigter Wirtschaftsplan für die SNG mbH vor. Der Wirtschaftsplan für das Jahr 2022 wird im Monat November im gleichen Gremium behandelt.



Der Wirtschaftsplan für das Jahr 2021 sah einen Defizitausgleich i. H. v. 1.989 T€ vor. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie muss die Stadt Suhl zum aktuellen Zeitpunkt (September 2021) jedoch von einer deutlichen Erhöhung des Defizits, selbst unter Einberechnung eines eventuellen Zuschusses aus Rettungsschirmmitteln 2021, rechnen.

Ziel für die Jahre 2022 – 2026 kann daher nur sein, dass sich das Defizit, wie im Jahr 2021 geplant, nicht weiter erhöht. Wie lange sich die Minderung der Fahrgasteinnahmen bei gleichzeitiger Erhöhung der Kosten aufgrund der Corona Pandemie im ÖPNV weiter auswirken werden, kann zum aktuellen Zeitpunkt jedoch nicht eingeschätzt werden.

Dabei dürfen die Bemühungen der kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, einen nutzerfreundlichen aber auch finanzierbaren ÖPNV zu gewährleisten, nicht durch gegenläufige Aussagen auf Landes- oder Bundesebene konterkariert werden.

Die Finanzierung nach dem Wirtschaftsplan der SNG mbH ist wesentliche Voraussetzung für die langfristige Gewährleistung des ÖPNV-Angebots. Sowohl die Sicherstellung des lfd. Verkehrsbetriebs als auch die Refinanzierung der Investitionen müssen daher durch die SBB bis auf Weiteres getragen werden. Wesentlich sind dabei nicht zuletzt die vom Bund und vom Freistaat bereitgestellten Mittel. Die Stadt Suhl wird – nicht zuletzt mit den Mitteln der SBB – ihren Finanzierungsanteil zur Sicherstellung des ÖPNV-Angebots entsprechend der Konzeption zur Weiterentwicklung des Liniennetzes der Stadt Suhl (vgl. Kap. 5.3) im Rahmen des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die SNG mbH bereitstellen.