Zusammenfassung

Der Subknoten Suhl liegt etwa 500 Meter südwestlich des Stadtzentrums und bietet gute Voraussetzungen für eine Verknüpfung der Stadtbusverkehre. Diese werden allerdings nur teilweise genutzt, um kurze Übergänge zu schaffen. Bei den regionalen Busverkehren bestehen wenige verlässliche Verknüpfungen (in Hin- und Rückrichtung). Die Regionalbahn STB 43 aus Wernshausen/Schmalkalden bietet kurze Übergänge auf die in der Hauptverkehrszeit verkehrende STx 50 von und nach Erfurt. Der Übergang zur STB 44 beträgt mehr als 15 Minuten, ein Übergang zum RE 7 besteht nicht.

Die Wege zwischen SPNV und Bus sind durch die Teilung in ZOB (Kommerstraße) für den Regionalbusverkehr und die Haltestelle „Am Bahndamm“ für die Stadtbusse leicht uneindeutig. Die Entfernung zum ZOB ist zu groß, jedoch ist die Wegweisung weitgehend eindeutig und intuitiv. Weiterhin sind der gepflegte Gesamteindruck und die vorhandene Infrastruktur am Bahnhof als positiv zu bewerten.

DFI sind am ZOB vorhanden. Ein Tarifverbund besteht nicht.

Suhl ist von Erfurt aus in einer zum Pkw vergleichbaren Reisezeit erreichbar. Durch die nahegelegene Bundesautobahn A 71 kann diese attraktive Reisezeit nicht in den mittelzentralen Funktionsraum übertragen werden. Dies zeigt sich beispielsweise an den gut verknüpften Buslinien 200 (nach Schleusingen), 300 (nach Ilmenau) und 400 (nach Meiningen).

Die gut ausgebauten Buslinien 200, 300 und 400 weisen die höchsten Nachfragepotenziale auf, da diese auch andere Mittelzentren anbinden. Ansonsten ist der mittelzentrale Funktionsraum durch eine geringe Einwohnerzahl abseits der Zentren geprägt. Zu beachten ist das touristische Potenzial des Rennsteiges und des Ortes Oberhof.

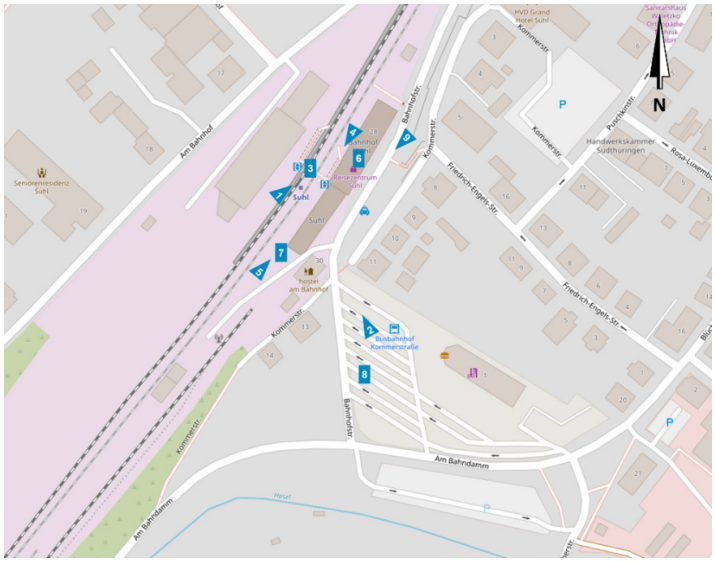
	Kriterium	Ausprägung	Bewertung[1]
Infrastruktur	Lage	ca. 500 Meter Entfernung zum Stadtzentrum	+
	Entfernung SPNV - Bus	130 - 250 m (ca. 2-4 Minuten)	+
	baulicher Zustand und Sauberkeit	• gepflegter Bahnhof mit Kundenzentrum • Unterführung etwas unsauber • Bushaltestelle ist zweigeteilt (Stadtbus direkt am Empfangsgebäude, ZOB liegt etwas entfernt) • Standardwetterschutz vorhanden • P+R vorhanden	o
	Barrierefreiheit	• Barrierefreiheit ist gegeben	+
	Wegweisung	• vollständige Wegweisung im Bahnhofsbereich (auch zum Bus) differenziert nach der Barrierefreiheit • Wegweisung zum SPNV im Bereich des Busbahnhofs in Fahrplanvitrine unauffällig gestaltet	+
	Übersichtlichkeit	• allgemein gute Übersichtlichkeit • klare und direkte Wegführungen (ZOB für Regionalverkehr liegt leicht versteckt hinter einer Straßenbiegung) • Bushaltestellen (Stadtbus) direkt am Bahnhofszugang gelegen	+
Information und Tarif	SPNV	• Fahrplanaushang, Lageplan vom Bahnhof und Liniennetzplan auf den Bahnsteigen und im Bahnhofsgebäude • dynamische Informationsanzeigen auf den Bahnsteigen und in der Empfangshalle • Tarifinformation am Fahrausweisautomaten möglich	+
	Bus	• Fahrplanaushang an den Haltestellenmasten • dynamische Abfahrtsanzeige	+
	Tarif	kein Tarifverbund	-

[1] Bewertung: +…Zielzustand; o… leichter Verbesserungsbedarf; -… erheblicher Verbesserungsbedarf

Infrastruktur/ Zustand

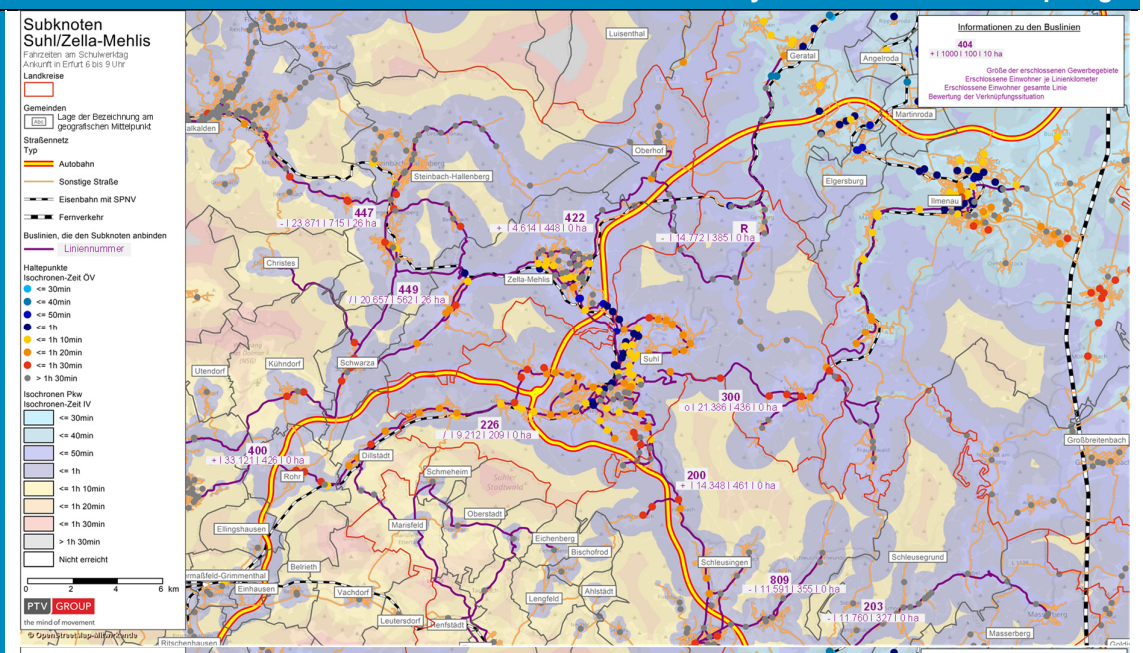
Fahrgastinformation/Wegweisung

Lageplan



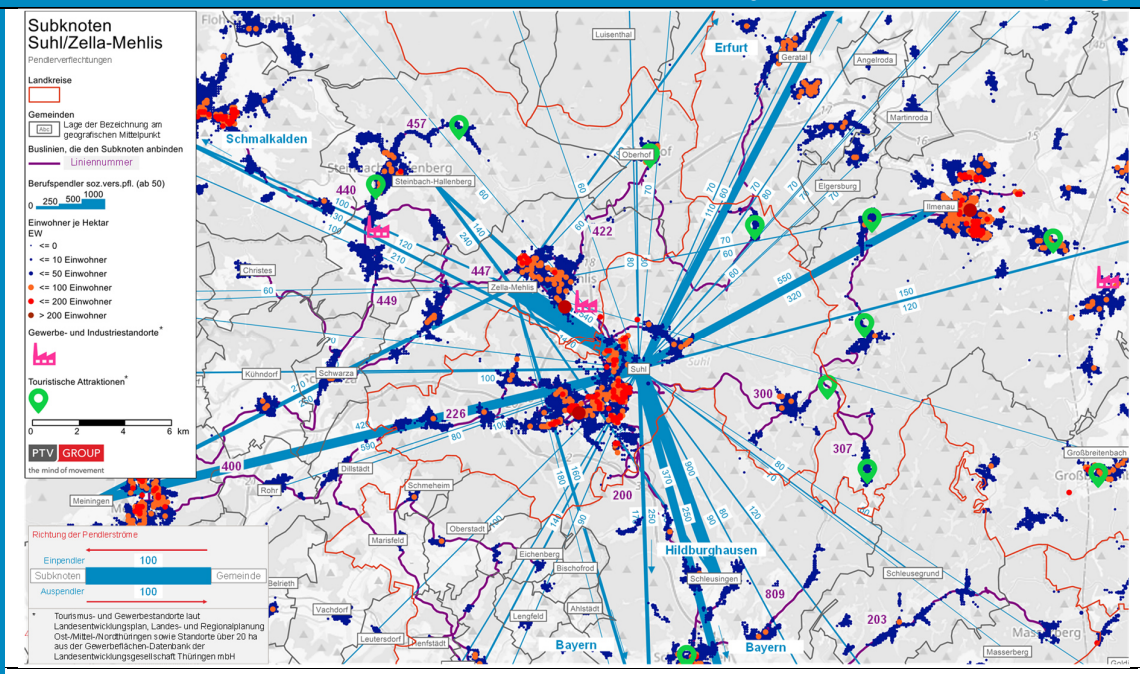
1. Bahnsteig 2
2. Busbahnhof mit Fahrgastunterständen
3. Unterführung
4. Zugang zur Unterführung mit Wegweisung und Fahrkartenautomat
5. Bahnhofsgebäude mit Fahrgastinformationstafel
6. Bahnhofshalle
7. Fahrgastinformationstafel
8. DFI-Display am Busbahnhof
9. Eingang Bahnhofsgebäude mit Bushaltestelle für den Stadtverkehr

Isochronen



Suhl ist von Erfurt aus in einer zum Pkw vergleichbaren Reisezeit erreichbar (SPNV ca. 60 Minuten, Pkw etwa 50 Minuten). Durch die nahegelegene Bundesautobahn A 71 kann diese attraktive Reisezeit nicht vollständig in den mittelzentralen Funktionsraum übertragen werden. Dies zeigt sich beispielsweise an den gut verknüpften Buslinien 200 (nach Schleusingen), 300 (nach Ilmenau) und 400 (nach Meiningen), auf denen teilweise ein Reisezeitverhältnis zum MIV von bis zu 2,0 vorherrscht.

Nachfragepotenziale



Die gut ausgebauten Buslinien 200, 300 und 400 weisen die höchsten Nachfragepotenziale auf (Einwohnerkennwert und Berufspendlerverflechtung), da diese auch andere Mittelzentren anbinden. Ansonsten ist der mittelzentrale Funktionsraum durch eine geringe Einwohnerzahl abseits der Zentren geprägt. Zu beachten ist das touristische Potenzial des Rennsteiges und des Ortes Oberhof.

Folgende bedeutende Industrie- und Gewerbegebiete liegen im mittelzentralen Funktionsraum:
IG "Ost" Teilbereich I-III "Industriestraße/Köhlersgehäu" (89 ha) und
Industrie- u. Gewerbegebiet "Am Schertzer/ Am Schertzer Nord" (26 ha).

	Linie	Takt[2]	Zielort	Wartezeit nach Erfurt	Wartezeit von Erfurt	Bewertung[3]
SPNV-Angebot	RE 7	120 Min.	Erfurt Würzburg	Betriebszeit: 6:00 – 22:00 Uhr		
	STB 43	60 Min.	Wernshausen	Betriebszeit: 5:00 – 22:00 Uhr		
	STB 44 (STx50)	120 Min.	Erfurt Meiningen	Betriebszeit: 5:00 – 1:00 Uhr		
Bus-Angebot	200	60 Min.	Schleusingen	10 min (6-21 Uhr)	10 min (5-21 Uhr)	+
	203	Kein Takt	Masserberg	6-16 min (6-17 Uhr)	5-20 min (5-16 Uhr)	-
	226	Kein Takt	Themar	nur ein Fahrtenpaar pro Tag		/
	300	120 Min.	Ilmenau	15 min (6-20 Uhr)	10 min (6-20 Uhr)	o
	400	60 Min.	Meiningen	15 min (5-20 Uhr)	15-(20) min (5-20 Uhr)	o
	447	Kein Takt	Schmalkalden	5-25 min (6-16 Uhr)	1-20 min (6-16 Uhr)	-
	449	Kein Takt	Steinbach-Hallenberg	nur ein Fahrtenpaar pro Tag		/
	A1	20 Min.	Döllberg	5-10 min (6-18 Uhr)	8-13 min (6-18 Uhr)	+
	A2	30 Min.	Döllberg	1-17 min (6-23 Uhr)	20-25 min (8-15 Uhr)	-
	A3	60 Min.	SHL, Markt	6 min (9-17 Uhr)	10 min (10-17 Uhr)	+
	A4	120 Min.	SHL, Am Himmelreich	0-9 min (6-16 Uhr)	4 min (8-17 Uhr)	+
	A/G	60 Min.	Friedberg	15-18 min (6-8 Uhr) 0-6 min (19-21 Uhr)	5 min (18-23 Uhr)	o
	B	20 Min.	Zella-Mehlis	10-(20) min (7-18 Uhr)	10-15 min (6-18 Uhr)	o
	B/F	Kein Takt	Zella-Mehlis	17 min (19-20 Uhr) 27 min (22-23 Uhr)	5-10 min (18-23 Uhr)	-
	C1	60 Min.	Wichtshausen	5-19 min (7-18 Uhr)	1-25 min (8-17 Uhr)	+ (HVZ)
	C2	60 Min.	Wichtshausen	8 min (11-17 Uhr)	10-15 min (7-17 Uhr)	o
	C12	Kein Takt	Wichtshausen	29 min (19-22 Uhr)	5 min (18-22 Uhr)	- | +
	D1	Kein Takt	Goldlauter	15 min (7-22 Uhr)	1-15 min (6-21 Uhr)	o
	D2	Kein Takt	Goldlauter	8 min (6-18 Uhr)	10-15 min (6-15 Uhr)	o
	E	Kein Takt	Neundorf	5-30 min (7-16 Uhr)	15-20 min (9-16 Uhr)	-
			SHL, Zentrum	10-20 min (9-16 Uhr)	0-20 min (7-16 Uhr)	
	F	60 Min.	Suhl Nord	25 min (7-23 Uhr)	1-25 min (6-17 Uhr)	-
	G	Kein Takt	Friedberg	15-30 min (8-16 Uhr)	15 min (5-16 Uhr)	-
	K	Kein Takt	Vesser	nur ein Fahrtenpaar pro Tag		/
	R	Kein Takt	Gehlberg	15-30 min (11-17 Uhr)	15-20 min (8-15 Uhr)	-
	S32	Kein Takt	Friedberg	nur ein Fahrtenpaar pro Schulwerktag		/
	S33	Kein Takt	SHL, Zentrum	nur ein Fahrtenpaar pro Schulwerktag		/

[2] Takt an Wochentagen
[3] Bewertung: +… Wartezeit 5-10 Minuten; o… Wartezeit bis zu 5 Minuten (wenig Verspätungspuffer) oder 10-15 Minuten; -… Wartezeit über 15 Minuten oder unstetig; /…keine Verknüpfung

Steckbrief Subknoten Suhl	Bestandsanalyse der örtlichen Verknüpfung
Stärken	**Schwächen**
Der Bahnhof liegt zentral im Stadtgebiet.	
Die getakteten Buslinien 200, 300 und 400 und viele Stadtbuslinien weisen eine gute Verknüpfung mit dem SPNV auf.	Nicht vertaktete Verkehre sind teilweise schlecht oder unstetig verknüpft.
Vom Bahnhof aus ergibt sich eine gute Erschließung des Stadtgebietes und wichtiger regionaler Verkehrsachsen.	
Barrierefreiheit ist am Bahnhof und am Busbahnhof, sowie der Stadtbushaltestelle gegeben. Im Empfangsgebäude sind ein Servicepunkt, Wartemöglichkeiten und ein WC vorhanden.	Die verschiedenen Haltepunkte von Stadt- und Regionalverkehr sorgen für eine gewisse Unübersichtlichkeit. Anlagen für B+R sind nicht vorhanden.
DFI sind am Bahnhof und ZOB vorhanden.	
	Suhl ist in keinem Tarifverbund organisiert.
	Durch die nahe Lage der Autobahn A 71 können die attraktiven Reisezeiten im SPNV nur sehr eingeschränkt durch gute Verknüpfungen in den Funktionsraum weitergetragen werden.
Chancen	**Risiken**
Die fortschreitende Digitalisierung erleichtert die Umsetzung einer technischen Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus und schafft neue Möglichkeiten Kunden ad hoc mit Echtzeitdaten zu informieren.	Heterogene Auffassungen der Verkehrsunternehmen zur Bereitstellung und Nutzung von Echtzeitdaten schränken teilweise die Nutzung bestehender technischer Möglichkeiten ein.
	Aktuell bestehen keine institutionalisierten Voraussetzungen für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung zwischen SPNV und Bus mit Echtzeit-Daten.
Verknüpfungen zwischen Bus und SPNV sind auf wichtigen Linien gegeben oder können mit geringen Anpassungen der Fahrlagen hergestellt werden.	
	Durch die direkte Autobahnanbindung sind im ÖPNV konkurrenzfähige Reisezeiten nur mit weiteren Beschleunigungen im SPNV zu erreichen.
	Suhl als Zentrum prägt das Nachfragepotenzial im Funktionsraum. Die Einwohnerzahlen sind insgesamt rückläufig. Das touristische Nachfragepotenzial des Rennsteiges sowie aus Oberhof konzentriert sich auf das Wochenende mit saisonalen Schwankungen, welches schwer durch den ÖPNV attraktiv zu bedienen ist.

SWOT

Steckbrief Subknoten Suhl	Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungssituation		
	Maßnahme	Auswirkungen	beteiligte Akteure vor Ort
Übergeordnete Maßnahmen	Regionale StPNV-Rahmenplanung einführen	Abstimmung von Linien im Bus-Hauptnetz mit einer stärkeren Verflechtung zwischen den Landkreisen, Abstimmung von Verknüpfungen zum SPNV und zwischen Buslinien mit einheitlichen Anforderungen	Stadt Suhl, Landkreis Schmalkalden-Meiningen, und benachbarte Landkreise, TLBV (Verknüpfung zum SPNV)
	Durchgehende Tarifierung	Tarifintegration oder durchgängiger Vertrieb zwischen dem SPNV und dem Bus-Tarif für Umstiegsrelationen zum Abbau eines wichtigen Nutzungshemmnisses	Stadt Suhl, Ilm-Kreis, Landkreis Hildburghausen, Landkreis Schmalkalden-Meiningen, Verkehrsunternehmen, Land Thüringen
	Etablieren einer Echtzeitauskunft	Steigende Attraktivität durch bessere Fahrgastinformation und verlässlichere Umstiegssituation	Verkehrsunternehmen, DB Station & Service, Stadt Suhl
	Kurzbeschreibung	(Wechsel-)Wirkungen	Verantwortlichkeiten/ Akteure
Maßnahmen am Subknoten	Anschluss der Linie 400 von/nach Erfurt optimieren	Vereinbarkeit mit Schülerverkehr und weiteren Zielen (z.B. Gewerbestandorten) prüfen	Landkreis Schmalkalden-Meiningen, Verkehrsunternehmen
	Übersichtlichkeit Stadtbusnetz erhöhen und Optimierung der Anschlusssituation	Berücksichtigung in Vergabe und NVP	Stadt Suhl, SNG
	Durchgehende Tarifierung	siehe übergeordnete Maßnahme Tarif	Suhl und benachbarte Landkreise, Verkehrsunternehmen, TLBV
	Nachrüstung DFI-Display am Übergang zum ZOB	steigende Attraktivität durch bessere Fahrgastinformation (in Echtzeit) und verlässlichere Umstiegssituation	Verkehrsunternehmen, DB Station & Service, Stadt Suhl
	B+R-Anlage nachrüsten		Stadt Suhl, TLBV