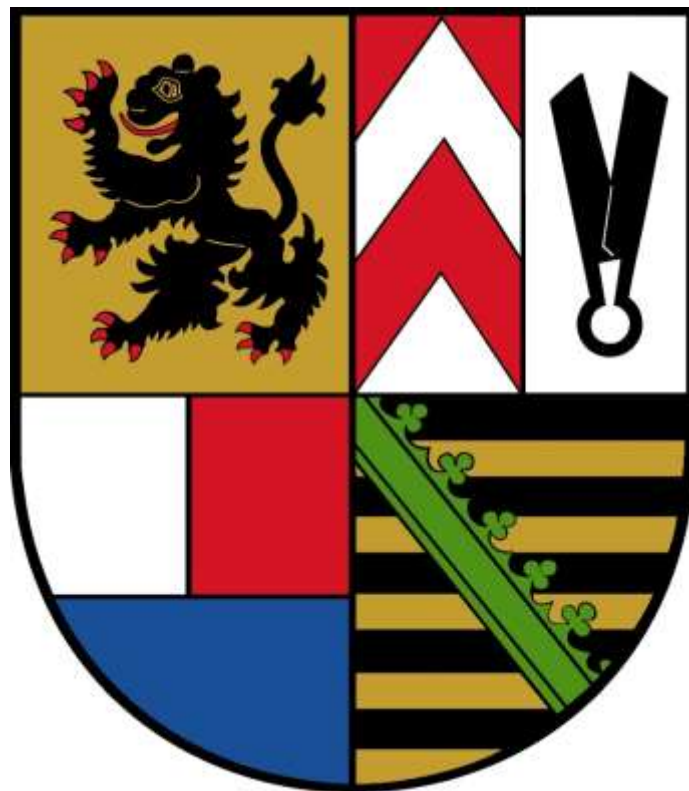


Nahverkehrsplan Landkreis Sonneberg

Fortschreibung 2024 bis 2028



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5	2
1. Einleitung	5
2. Gesetzliche Rahmenbedingungen	5
2.1. Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	5
2.2. Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) .	5
2.3. Deutschlandticket	6
3. Ziele der Raumordnung und Landesplanung	7
4. Raumstrukturanalyse und Entwicklungsprognose	8
4.1. Bevölkerungsentwicklung	8
4.2. Schulstandorte und Schülerzahlentwicklung.....	13
4.3. Kindertageseinrichtungen	14
4.4. Wirtschaftsstruktur	16
4.5. Tourismus.....	19
4.6. Weitere Ziele mit Relevanz für den ÖPNV.....	21
4.6.1. Handelseinrichtungen.....	21
4.6.2. Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen	21
4.6.3. Sportstätten	22
4.7. Verkehrliche Rahmenbedingungen.....	23
4.7.1. Verkehrsträger Schiene.....	23
4.7.2. Verkehrsträger Straße	24
4.8. Verkehrsverbünde	25
4.9. Freistaat Thüringen.....	25
5. Fortschreibung der Nahverkehrsplanung 2024 -2028.....	26
5.1. Umsetzung auslaufende Nahverkehrsplanung 2017 -2023	26
5.2. Organisationsstruktur.....	26
5.2.1. Linie 501.....	26
5.2.2. Linie 508.....	26
5.2.3. Linie 510.....	27
5.2.4. Linie 700.....	28
5.2.5. Linie 701.....	28
5.2.6. Linie 702.....	28
5.2.7. Linie 705.....	28
5.2.8. Linie 706.....	29

5.2.9.	Linie 707.....	29
5.2.10.	Linie 708	29
5.2.11.	Linie 709	29
5.2.12.	Linie 710	30
5.2.13.	Linie 711	30
5.2.14.	Linie 720	31
5.2.15.	Stadtbus Linie A.....	31
5.2.16.	Stadtbus Linie A1.....	32
5.2.17.	Stadtbus Linie B.....	32
5.2.18.	Stadtbus Linie C.....	32
5.2.19.	Stadtbus Linie D.....	32
5.2.20.	Stadtbus Linie A2.....	34
5.2.21.	Stadtbus Linie A3.....	35
5.2.22.	Zusammenfassung Linienverkehr	35
6.	Infrastruktur.....	38
6.1.	Fahrzeuge.....	38
6.2.	Haltestellen.....	39
6.3.	Barrierefreiheit	39
6.3.1.	Anforderungen.....	39
6.3.2.	Ausnahmen von der Barrierefreiheit.....	42
7.	Weiterentwicklung des ÖPNV – Zielnetz 2028.....	44
7.1.	Allgemeines	44
7.2.	SPNV	44
7.3.	Verhältnis Schienenpersonennahverkehr – Straßenpersonennahverkehr	45
7.4.	Integraler Taktfahrplan Thüringen (ITF).....	45
7.5.	Linienetz Bus	45
7.5.1.	Landesbedeutsame Linien	47
7.5.2.	Verbindung Neuhaus am Rennweg – Eisfeld	47
7.5.3.	Eintritt des Landkreises Sonneberg in einen Verkehrsverbund.....	47
7.5.4.	Fahrgastinformationssysteme	47
7.5.5.	Besondere Bedienformen.....	48
7.5.6.	Mindestverkehrsangebote	48
7.6.	Qualität des ÖPNV/Standards	49
7.6.1.	Qualitätsmerkmal Barrierefreiheit.....	49
7.6.2.	Qualität der Verkehrsleistung	49
7.6.3.	Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb	49

7.6.4. Fahrpersonal	50
7.6.5. Mindestanforderungen an die Fahrzeuge.....	50
7.7. Maßnahmeplanung	51
8. Vergabe von Verkehrsleistungen	51
9. Finanz- und Investitionsplan	53
9.1. Finanzierung	53
9.2. Kosten der Verkehrsleistung	54
9.3. Investitionsplan	54
10. Abkürzungen.....	55

1. Einleitung

Der aktuelle Nahverkehrsplan des Landkreises Sonneberg umfasst die Jahre 2021 – 2023. Mit seiner Fortschreibung soll den aktuellen Entwicklungen im Bereich des ÖPNV im Landkreis Sonneberg Rechnung getragen werden.

2. Gesetzliche Rahmenbedingungen

2.1. Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die im Landkreis eingebundenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

2.2. Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

Das Thüringer Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) regelt die Aufgabenträgerschaft und Finanzverantwortung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die notwendigen Inhalte und die Laufzeit des Nahverkehrsplanes.

Die Aufgabenträgerschaft ist in §3 des ThürÖPNVG geregelt. Aufgabenträger sind demnach

- der Freistaat Thüringen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV),
- die Großen kreisangehörigen Städte nach § 6 (4) der Thüringer Kommunalordnung für den Stadtverkehr, soweit der Stadtrat einen entsprechenden Beschluss gefasst hat.

Die Aufgabenträger haben den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zu planen, zu organisieren und zu finanzieren. Kreisangehörige Gemeinden können das von den Aufgabenträgern vorgehaltene ÖPNV-Angebot im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit eigenverantwortlich erweitern. Dabei ist das Benehmen mit dem Aufgabenträger herzustellen.

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. Aufgabenträger haben zur Zielerreichung zusammenzuarbeiten. Fahrplanangebote, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen sollen harmonisiert werden mit dem Ziel, Übergangstarife oder durchgehende Tarifangebote zu schaffen. Die Aufgabenträger haben auf die Bildung von Verkehrskooperationen auch zwischen den Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsbereich und darüber hinaus hinzuwirken.

Der Aufgabenträger erhält von Seiten des Freistaates Thüringen Finanzhilfen zur Gewährleistung bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote nach Maßgabe des jeweiligen Haushalts. Die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV wird auf Basis der verkehrspolitischen Zielstellungen dargestellt, zuzüglich einer Bestandsanalyse des ÖPNV- Angebots, der Infrastruktur, ÖPNV-Bedarf, Strategien und Maßnahmen zur Organisation des ÖPNV, Angebotsgestaltung und Infrastrukturentwicklung. Ein Investitions- und Finanzierungsplan gehört ebenso dazu wie die Darstellung von Maßnahmen zur Beeinflussung derselben.

2.3. Deutschlandticket

Der Deutsche Bundestag hat mit der Beschlussfassung über die Änderung des Regionalisierungsgesetzes am 16.03.23 den Anwendungsbefehl für die Einführung eines 49,-€ Jedermanntickets für den gesamten ÖPNV beschlossen (Deutschlandticket). Dieser gilt bis zum 30.09.2023. Bis dahin müssen die einzelnen Bundesländer den gesetzlichen Rahmen für die Weiterführung des Deutschlandtickets schaffen. Aus diesem Grund wurde das ThürÖPNVG novelliert. Bund und Länder haben mit der Einführung des Deutschlandtickets einen Preisdeckel im ÖPNV festgelegt und praktisch einen bundesweiten Verkehrsverbund geschaffen. Dabei ist die Finanzierung nur für das Jahr 2023 geklärt. Durch die kurze Vorbereitungszeit und die aktuellen Marktbedingungen können viele Unternehmen außerhalb von Verkehrsverbünden das Deutschlandticket nicht verkaufen bzw. sicher kontrollieren. Dies gilt zum Teil auch für die im Landkreis Sonneberg tätigen Verkehrsunternehmen.

3. Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Derzeit wird eine Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP) durchgeführt. Die einzelnen Regionalpläne werden an das LEP angepasst.

Die raumstrukturelle Gliederung des Landkreises Sonneberg erfolgt durch Mittel- und Grundzentren.

Als Mittelzentren fungieren im Landkreis Sonneberg:

- Stadt Sonneberg
- Städte Neuhaus am Rennweg/Lauscha als gemeinsames Mittelzentrum

Die Einwohnerzahl in den Mittelbereichen beträgt in der Regel mehr als 30.000 Einwohner (Begründung zu 2.2.9 Fortschreibung LEP). Diese Einwohner sollen das Mittelzentrum mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 45 Minuten erreichen können.

Mittelversorgungsbereich Sonneberg:

- Stadt Sonneberg sowie die Gemeinden Föritztal und Frankenblick sowie die Stadt Schalkau.

Mittelversorgungsbereich Neuhaus am Rennweg/Lauscha:

- Städte Neuhaus am Rennweg, Lauscha und Steinach sowie die Gemeinde Goldisthal.

Als Grundzentren fungieren im Landkreis Sonneberg:

- Stadt Schalkau
- Stadt Steinach
- Gemeinde Föritztal (Entwurf Teilfortschreibung LEP 2025)

Diesen Grundzentren sind wiederum Grundversorgungsbereiche zugeordnet, aus denen die Grundzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 30 Minuten erreichbar sein sollen.

Grundversorgungsbereich Steinach:

- Stadt Steinach sowie die Ortsteile Spechtsbrunn, Hasenthal, Schneidemühle, Eschenthal, Georgshütte, Friedrichsthal, Vorwerk und Haselbach der Stadt Sonneberg

Grundversorgungsbereich Schalkau:

- Gebiet der Stadt Schalkau und Gebiete der Gemeinde Frankenblick

Grundversorgungsbereich Föritztal:

- Gebiet der Gemeinde Föritztal

4. Raumstrukturanalyse und Entwicklungsprognose

4.1. Bevölkerungsentwicklung

Im Landkreis lebten zum Stichtag 31.12.2022 56.922 Einwohner auf einer Fläche von 461 km². Die Einwohnerdichte des Landkreises liegt dabei mit ca. 123 Einwohnern pro km² unter dem Landesdurchschnitt des Freistaats Thüringen mit 131 Einwohnern pro km².

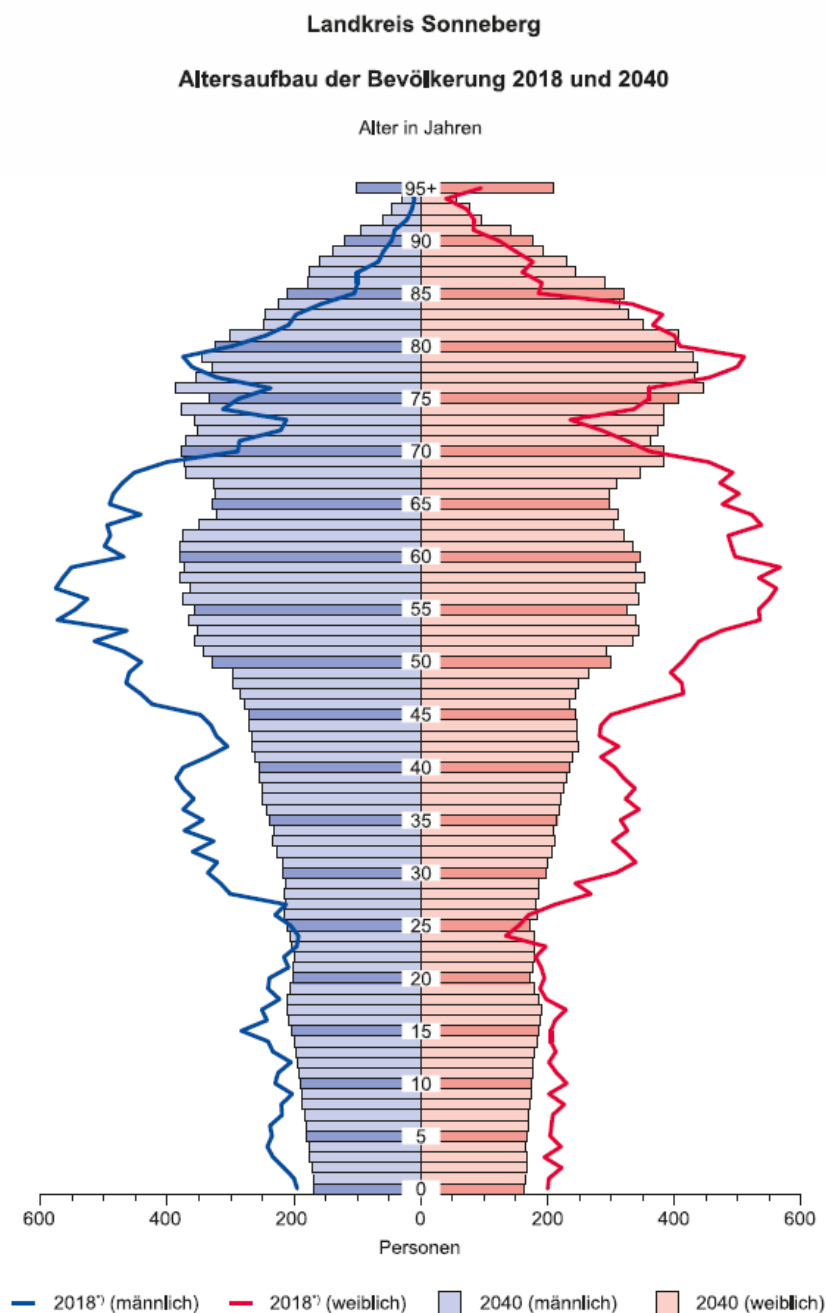


Abbildung 1: Entwicklung der Bevölkerung mit Altersstruktur im Landkreis Sonneberg 2018 bis 2040
(Quelle: Thüringer Landesamt für Statistik)

Tabelle 1: Einwohnerzahlen der Orte (Quelle: Einwohnermeldeämter der Gemeinden)

Frankenblick

Ortsteil	Einwohner 31.12.2010	Einwohner 31.12.2015	Einwohner 31.12.2018	Einwohner 31.12.2020	Einwohner 31.12.2021	Einwohner 31.12.2022
	6.342	6.155	6.047	5.980	5.659	5.617
Döhlau	47	50	47	48	45	45
Effelder	1.074	1.011	1.001	996	931	937
Grümpen	443	420	428	407	394	387
Mengersgereuth-Hämmern	2.744	2.621	2.622	2.572	2.440	2.417
Meschenbach	121	116	119	125	110	111
Rabenäufig	317	302	314	303	277	271
Rauenstein	1.163	1.211	1.087	1.102	1.065	1.062
Rückerswind	131	130	138	141	135	130
Seltendorf	302	294	291	286	262	257

Föritztal

Ortsteil	Einwohner 31.12.2010	Einwohner 31.12.2015	Einwohner 31.12.2018	Einwohner 31.12.2020	Einwohner 31.12.2021	Einwohner 31.12.2022
	9.361	9.047	8.818	8.732	8.560	8.464
Eichitz	36	42	38	34	35	34
Föritz	580	578	539	532	532	521
Gefell	326	325	313	302	307	293
Heinersdorf	646	634	632	640	618	630
Heubisch	504	472	441	435	432	439
Jagdshof	281	267	287	284	274	263
Judenbach	1.131	1.095	1.067	1.043	1.009	998
Lindenberg	381	370	372	347	334	330
Mönchsberg	70	70	70	67	70	72
Mogger	68	63	66	70	65	63
Mupperg	553	542	522	522	524	513
Neuenbau	359	331	313	302	298	298
Neuhaus-Schierschnitz	2.251	2.187	2.216	2.230	2.208	2.189
Oerlsdorf	285	287	266	266	235	230
Rotheul	284	266	270	271	276	270
Rottmar	410	396	384	386	366	362
Schwärzdorf	235	233	214	203	201	199
Sichelreuth	267	238	236	237	232	231
Weidhausen	694	651	572	561	544	529

Goldisthal

Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner
31.12.2010	31.12.2015	31.12.2018	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
511	397	398	394	391	381

Lauscha

Ortsteil	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner
	31.12.2010	31.12.2015	31.12.2018	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
	3.644	3.402			3.402	3.402
Ernstthal	867	856			887	886
Lauscha	2.777	2.546			2437	2481

Neuhaus am Rennweg

Ortsteil	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner
	31.12.2010	31.12.2015	31.12.2018	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
	9.714	9.146	9.573	9.365	9.290	9.431
Lichte	1587	1516	1582	1541	1495	1498
Limbach	48	43	41	38	35	35
Neuhaus am Rennweg	5.470	5.044	5325	5142	5168	5284
Neumannsgrund	17	18	18	14	12	12
Piesau	778	725	759	765	760	769
Scheibe-Alsbach	510	546	574	563	570	569
Siegmundsburg	215	209	234	232	224	230
Steinheid	1.089	1.045	1040	1070	1026	1034

Schalkau

Ortsteil	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner
	31.12.2010	31.12.2015	31.12.2018	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
	3.190	2.980	3.364	3.291	3.286	3.279
Almerswind	264	253	216	214	210	204
Bachfeld	474	450	435	419	404	405
Ehnes	128	122	119	107	109	107
Emstadt	155	142	26	27	27	26
Görsdorf	155	142	50	46	52	51
Truckendorf	155	142	71	66	66	66
Gundelswind	24	21	18	17	17	16
Katzberg	91	85	86	77	76	73
Mausendorf	72	62	34	34	33	33
Neundorf	72	62	26	26	26	26

Roth	74	69	57	64	67	67
Schalkau	1.854	1.757	1697	1674	1679	1670
Selsendorf	1.854	1.757	31	30	30	29
Theuern	278	251	243	243	245	242
Truckenthal	274	239	255	247	245	264

Sonneberg

Ortsteil	Einwohner 31.12.2010	Einwohner 31.12.2015	Einwohner 31.12.2018	Einwohner 31.12.2020	Einwohner 31.12.2021	Einwohner 31.12.2022
	24.795	24.196	24.189	23.642	23.517	23.915
Altstadt	in anderem OT	in anderem OT	1298	1221	1215	1226
Bettelhecken	799	733	680	683	675	662
Blechhammer	k. A.	398	254	285	289	310
Eschenthal	in anderem OT	in anderem OT	38	33	32	34
Friedrichsthal	in anderem OT	in anderem OT	39	39	39	39
Georgshütte	in anderem OT	in anderem OT	20	17	19	22
Haselbach	k. A.	730	593	589	566	548
Hasenthal	k. A.	636	471	440	432	448
Hönbach	in anderem OT	771	776	765	765	763
Hüttengrund	k. A.	in anderem OT	102	102	92	95
Hüttensteinach	433	440	422	412	426	426
Innenstadt	in anderem OT	in anderem OT	6429	6347	6398	6597
Köppelsdorf	983	946	1377	1275	1277	1430
Malmerz	340	322	347	345	345	347
Mürschnitz	526	507	478	478	480	467
Neufang	577	543	546	525	522	528
Oberlind	2.363	2.265	2235	2215	2167	2155
Schneidemühle	in anderem OT	in anderem OT	62	60	57	54
Sonneberg	12.742	12.739	in anderem OT	in anderem OT	in anderem OT	in anderem OT
Spechtsbrunn	k. A.	398	368	364	356	356
Steinbach	1.032	970	977	937	940	930
Unterlind	335	339	333	328	319	319
Vorwerk	in anderem OT	in anderem OT	78	74	76	78
Wehd	1.495	1.459	1468	1435	1413	1401

Wolkenrasen	in anderem OT	in anderem OT	4798	4673	4617	4680
-------------	---------------------	------------------	------	------	------	------

Steinach

Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner	Einwohner
31.12.2010	31.12.2015	31.12.2018	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
4.231	3.947	3.856	3.901	3.688	3.641

Die negative Entwicklung der Bevölkerungszahl verlief im Landkreis Sonneberg bisher stärker als im Landesdurchschnitt und wird sich entsprechend den Vorausberechnungen in den nächsten Jahren noch verstärken. So wird der Landkreis Sonneberg von 2023 bis zum Jahr 2042 gemäß der 3. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Thüringen ca. 6.500 Einwohner verlieren.

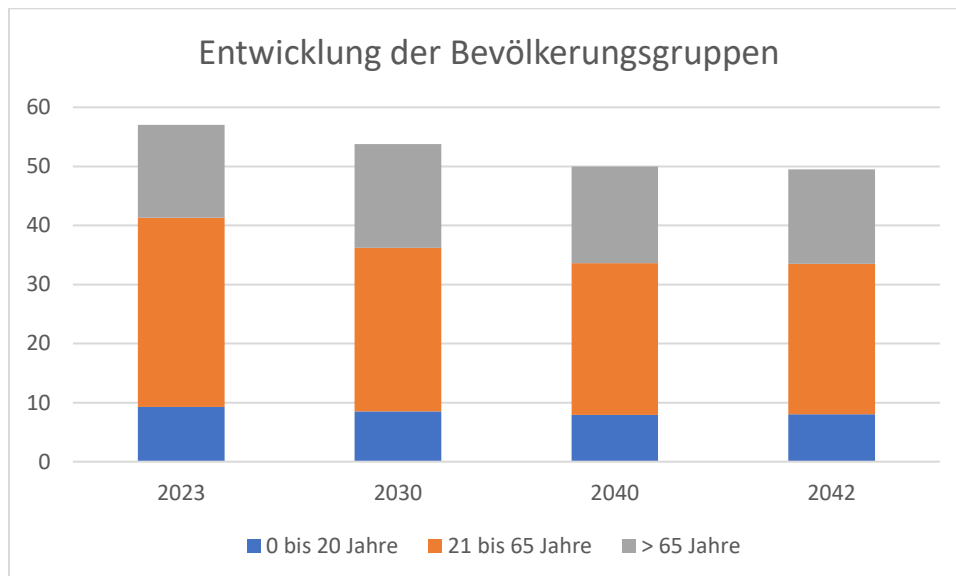


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen im Landkreis bis 2042

Erkennbar ist ein starker Rückgang in den mittleren Altersklassen, während die älteren Jahrgänge zulegen. Der Bevölkerungsrückgang resultiert aus einem Sterbeüberschuss. Die starken Rückgänge im Vorschul-, Schul- und erwerbsfähigem Alter werden zu gravierenden Änderungen in der ÖPNV-Nutzung führen. In 2022 wurden im Landkreis 353 Kinder geboren. Pro 1.000 Einwohner sind das 6,2 Geborene. Damit lag der Landkreis sowohl unter dem Thüringer Durchschnitt von 6,6 als auch unter dem Durchschnitt der Thüringer Landkreise von 6,4 Geborenen pro 1.000 Einwohner.

Die Zunahme von zeitlich flexiblen Personen (Senioren) bei Abnahme der zeitlich reglementierten Personengruppen (Schüler, Erwerbstätige) kann zu einer Glättung der Nachfragespitzen führen. Voraussetzung ist das Vorhandensein attraktiver, kundenorientierter ÖPNV-Angebote außerhalb des Schülerverkehrs. Die drei Hauptnutzergruppen (Schüler, Senioren, Erwerbstätige) haben unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV. Die Nutzergruppen können noch weiter unterteilt werden. So zeigen die Senioren von den finanzkräftigen, agilen bis zu den finanzschwachen, gesundheitlich angeschlagenen Älteren ein breites Spektrum auf.

Zu berücksichtigen ist, dass viele Senioren aufgrund ihrer Biografie mehr als zehn Jahre ÖPNV-abstinent sind und daher hohe Hemmschwellen und Wissenslücken zur ÖPNV-Benutzung vorhanden sind.

4.2. Schulstandorte und Schülerzahlentwicklung

Im Schuljahr (SJ) 2022/2023 waren 5662 Schüler an den Schulen des Schulträgers Landkreis Sonneberg angemeldet. Davon besuchten 1357 Schüler 9 Grundschulen, 557 Schüler 3 Regelschulen, 1623 Schüler fünf Gemeinschaftsschulen, 1095 Schüler zwei Gymnasien, 906 Schüler die berufsbildende Schule und 124 Schüler das Förderzentrum.

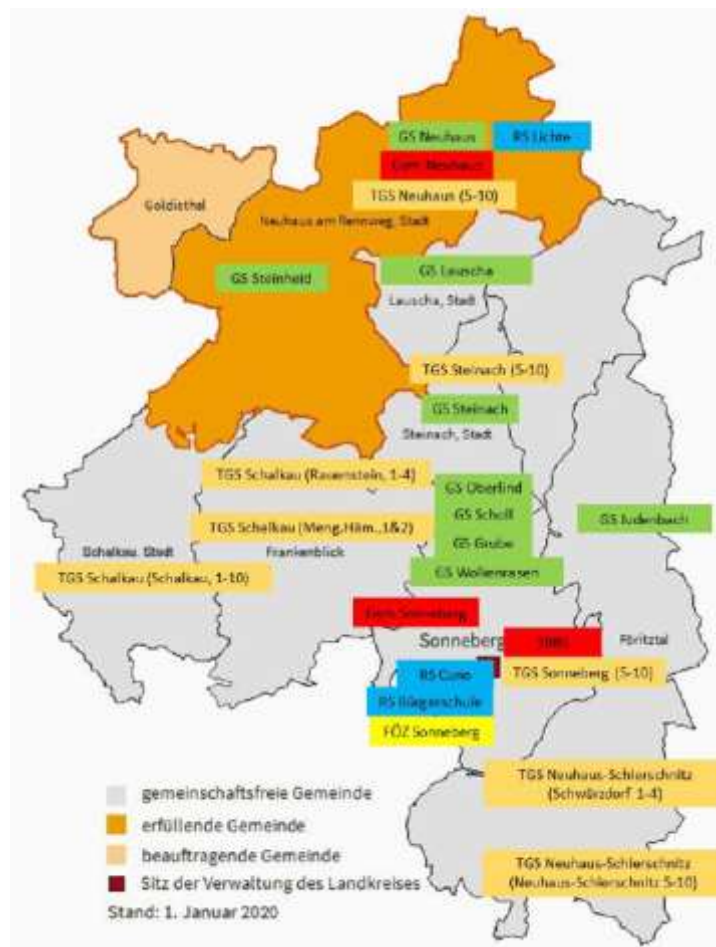


Abbildung 3: Schulstandorte im Landkreis Sonneberg

	Schuljahr					
Anzahl Fahrschüler	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024
Grundschulen	700	649	600	398	377	370
Regelschulen	238	68	74	106	147	277
Gymnasium	782	509	499	765	707	769
Gemeinschaftsschulen	647	824	841	1.198	1.107	1.093
Förderschule	89	37	43	80	85	79
Berufsschule	40	32	16	16	35	35
Gesamt	2.496	2.119	2.073	2.563	2.458	2.623

Tabelle 2: Fahrschüler je Schultart

Die Gesamtzahl der Schüler wird im Prognosezeitraum weitgehend konstant bleiben. Es ist davon auszugehen, dass dies auch für die Anzahl der Fahrschüler gilt. Deshalb bleibt die Schülerbeförderung das „Rückgrat“ im ÖPNV des Landkreises Sonneberg.

Als weitere Bildungseinrichtungen stehen den Interessenten die Kreismusikschule und die Kreisvolkshochschule in Sonneberg zur Verfügung. Beide haben Außenstellen in anderen Kommunen des Landkreises. Orte der Bildung sind auch die Bibliotheken in Sonneberg und Neuhaus am Rennweg mit ihren Außenstellen.

4.3. Kindertageseinrichtungen

Im Landkreis Sonneberg gibt es 35 Kindertageseinrichtungen mit 2.137 Plätzen. Zur Förderung von behinderten oder von Behinderung betroffenen Kindern stehen fünf Einrichtungen zur Verfügung. Bis auf Goldisthal stehen in jedem Ort Kindertageseinrichtungen zu Verfügung. Die zu betreuenden Kinder werden von Begleitpersonen (meist Eltern oder Großeltern) zur Einrichtung gebracht.

	Trägerschaft											
Ort/Ortsteil	Kommunal	AWO AJSGmbH	AWO SLFGmbH	Diakoniewerk SON-HBN e.V.	DRK KV Rudolstadt e.V.	DRK Landesverband Thür. e.V.	Behindertenverband Sbg. e.V.	Trägerwerk Soziale Dienste GmbH	ASB Kreisverband Sbg. e.V.	Volkssolidarität Südthüringen e.V.	Ev.-Luth. Kirchengemeinde Sbg.	davon integrative Kita
Föritz												
Föritz	86											
Heubisch	58											
Heinersdorf				35								

[illegible]

Hönbach											80	
Oberlind				130								X
Oberlind									77			
Sonneberg									33			
Sonneberg		52										
Sonneberg											60	
Sonneberg	85											
Sonneberg										47		
Wehd							60					
Steinach												
Steinach		126										

Quelle: Jugendhilfeplan des Landkreises Sonneberg – (Entwurf) Fortschreibung des Teilplanes Kindertagesbetreuung 2023/2024

Tabelle 3: Kindertageseinrichtungen im LK Sonneberg

Eine Integration in den Linienverkehr kann nur erfolgen, wenn folgende Bedingungen von einer Fahrmöglichkeit eingehalten werden:

- Fahrzeit vom Wohnort zur Kita ca. 15 Minuten
- zeitlicher Puffer zur Aufenthaltsmöglichkeit an der Kita zur Übergabe des Kindes an die Einrichtung
- anschließend eine Rückfahrmöglichkeit zum Wohnort bzw. weiter zum Arbeitsort für die Begleitperson.

4.4. Wirtschaftsstruktur

Die Arbeitslosenquote, bezogen auf abhängige zivile Erwerbspersonen, im Landkreis Sonneberg lag im Jahresdurchschnitt 2022 bei 4,5 % und damit unter dem Thüringer Durchschnittswert von 5,3 %. Mit Stichtag 30.06.2022 arbeiteten 19.744

sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Sonneberg, davon 6.110 Einpendler. Hingegen pendelten 9.639 Beschäftigte an einen Arbeitsplatz außerhalb des Landkreises. Der Landkreis Sonneberg ist mit einem Pendlersaldo von -3.529 eine Auspendlerregion. Von den 23.262 registrierten sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten arbeiteten 41,4 % außerhalb der Landkreisgrenzen. Nennenswerte Pendlerverflechtungen bestehen vor allem nach Bayern.

Die Unternehmensstruktur bestimmen klein- und mittelständische Betriebe. Aufgrund von Schichtarbeit, flexibler Arbeitszeitmodelle, nicht homogener Quelle-Ziel-Beziehungen und der kleinteiligen Betriebsstruktur kommen ÖPNV-Angebote in der bisherigen Form nur für wenige Beschäftigte in Frage. Allerdings betreibt der Landkreis Sonneberg eine „Schichtbuslinie“ mit Erfolg.

In der Gewerbeflächenentwicklung sind für den Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans keine nennenswerten Entwicklungsvorhaben vorgesehen.

Tabelle 4: Freie Gewerbeflächen im Landkreis Sonneberg

Gewerbegebiete / Industriegebiete / Gewerbeparks						
Kommune	Orts-/Stadtteil	Name Gewerbegebiet	Gewerbe fläche FREI (netto)	Gewerbe fläche BELEGT	Anzahl Beschäftigte	Erreichbarkeit durch Linie/KBS
Föritztal	Heinersdorf	Dorfwiesen	---			707+708 Heinersdorf
	Heinersdorf	Reutlein	0,17 ha			707+708 Heinersdorf
Industriegebiet	Heubisch	Am Rohof II	39,76			nächste HS Heubisch
Industriegebiet	Heubisch	Am Rohof I				nächste HS Heubisch
	Judenbach	Mitte	---			707+708 Judenbach Schule+Abzweig Jagdshofer Str.
	Mupperg	Mupperg	---			710+711 Mupperg
	Neuh-Schier.	Eschenbach	4,00 ha			710 Industriestr. FM+Industriestr. PWG+Umspannwerk
	Neuh-Schier.	Hofwiesen	---			710 Industriestr. FM+Industriestr. PWG+Umspannwerk
	Neuh-Schier.	Südlicher Bahnhof	---			710 Industriestr. FM+Industriestr. PWG+Umspannwerk
	Neuh-Schier.	Tridelta	2,76 ha			710 Industriestr. FM+Industriestr. PWG+Umspannwerk
Frankenblick	Rauenstein	Im Grund	---			508+700+701+720 Rauanstein Bhf.+Poststr./ Bahn STB41 Rauenstein Bhf.
	Schichtshöhn	Schichtshöhn	0,85 ha			700+701 B89 Forschengereuth; +702 Forschengereuth; Bahn STB41 Meng.-Hämmern Ost
Neuhaus Rwg	Neuhaus Rwg	Am Bornhügel	---	19,90 ha	1130	Zentrale OVG /KomBus+ Bahnhof STB 42
	Neuhaus Rwg	Bauebene	4,54 ha	3,50 ha	130	Linie 2 Stadtbuss OVG, Linie 313 KomBus
	Neuhaus Rwg	Herrnberg I	---	5,31 ha	420	Linie 3 Stadtbuss OVG
	Neuhaus Rwg	Herrnberg II	--	10,91 ha	270	Linie 3 Stadtbuss OVG
Schalkau	Schalkau	Schalkau/Bachfeld	7,42 ha			Linie 700+701 Schalkau GWG; Bahn STB41 Schalkau Bhf.

	Schalkau	Waldstraße	---			Linie 700+701 Schalkau GWG; Linien 508+720 Schalkau Brücke; Bahn STB41 Schalkau Bhf.
	Schalkau	Herrenwiesen	---			Linie 700+701 Schalkau GWG; Linien 508+720 Schalkau Brücke; Bahn STB41 Schalkau Bhf.
	Schalkau	Gundelswinder Weg	---			Linie 700+701 Schalkau GWG; Linien 508+720 Schalkau Brücke; Bahn STB41 Schalkau Bhf.
Sonneberg	Oberlind	Mittlere Motsch+Schreiberstraße	1,5	16,79		708+709+711+A+C PIKO; +711 +A Nicol-Dorst-Str; +709+711+A Sonni
	Hönbach	An der Müß	0	14,32		708+711+A An der Müß; A1 Hönbacher Str.; 711+A1 EKZ
	Malmerz	Malmerz	0	27,95		711+A, Malmerz Brücke; A GWG +Malmerzer Str. Malmerz; 705+706+707+708+711+A+D SBBS
Sbg/Föritzal	Malmerz/Steinbach/Föritz	Interkommunales GWG Sonneberg/Föritz	2	15,6		710 GWG Föritz; 709+710 Föritz Kreisstr.
Industriegebiet	in Planung	H2 Region Thüringen/Franken	100			
	Köppelsdorf	Containerterminal	7,5 ha			708+709+A Köppelsdorf-Ost, +711+A Fr.Engels-Str.Kreuzung; Bahn STB Sonneberg Ost
	Spechtsbrunn	Fichtig	0	5,37		510+705 Spechtsbrunn Bauersachs; +706 Fichtig
Gewerbpark	Hönbach	Sonne				
Gewerbpark	Köppelsdorf	Stern-Radio				705+706+707+708+709+710+711+A+D Sternradio
Steinach	Steinach	Abel / GWG Nord	0,5 ha			705 Steinach Gießerei+Nord; Bahn STB Steinach Bhf.
	Steinach	Sonntagshammer	---			705+706 Unterstadt; Bahn STB Steinach Süd

Die Anbindung der Gewerbegebiete an den ÖPNV kann verbessert werden. Aktuell gibt es nur auf einer Linie ein Angebot direkt für Beschäftigte im Schichtbetrieb im Rahmen des ÖPNV. Das Problem liegt in den unterschiedlichen Arbeitszeitsystemen der ansässigen Betriebe. Allerdings hat die Einführung des Deutschlandtickets den wirtschaftlichen Anreiz für die Unternehmen, entsprechende Linien einzurichten, verringert.

Nennenswerte Arbeitsplatzstandorte im Gesundheitssektor sind die Krankenhäuser und die Medizinischen Versorgungszentren innerhalb des REGIOMED-Verbundes an den Standorten Sonneberg und Neuhaus am Rennweg. Ebenso das Facharztzentrum und das Ärztehaus in Sonneberg. Im Dienstleistungssektor (Schwerpunkt Verwaltung) bietet die Kreisstadt Sonneberg mit dem Landratsamt und der Stadtverwaltung nennenswerte Beschäftigtenverhältnisse.

Zu den Werkstätten für Menschen mit Behinderung in Sonneberg und Neuhaus am Rennweg gibt es umfangreiche Werkverkehre mit Klein- und Minibussen. Zu den genannten Werkstätten gibt es Linienverkehre gemäß § 43 PBefG durch die OVG und die Firma Ilchmann.

4.5. Tourismus

Bei zurückgehender Bevölkerung und damit zurückgehendem Fahrgastpotential könnte der Tourismus eine größere Bedeutung für den ÖPNV erlangen. Die regelmäßige Erschließung mit Bahn und Bus ist ein wichtiger Standortvorteil für eine Tourismusregion. Zudem stellt der Freizeitverkehr mit einem Drittel aller zurückgelegten Wege mittlerweile den größten Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland und wird bei zurückgehender Bevölkerungs- und Schülerzahlen der einzige Bereich sein, der noch Zuwächse generieren kann.

Als Vorhaltsgebiete für Tourismus und Erholung sind benannt:

- Thüringer Wald einschließlich Naturpark Thüringer Wald und Siegmundsburg als Ortsteil der Stadt Neuhaus am Rennweg

Der Stadt Sonneberg sind Aufgaben im Bereich Kultur-, Bildungs-, Natur- und Aktivtourismus zugewiesen.

Als verbindliche regional und überregional bedeutsame Tourismusorte (Natur- und Aktivtourismus) sind bestimmt:

- Frankenblick
- Lauscha (zusätzlich Wintersporttourismus)
- Neuhaus am Rennweg (zusätzlich Wintersporttourismus)
- Schalkau
- Sonneberg (zusätzlich Kultur- und Bildungstourismus)
- Steinach (zusätzlich Wintersporttourismus)

Kriterien für regional bedeutsame Tourismusorte sind:

- Lage in einem Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung,
- naturräumliche Ausstattung / Attraktionen,
- Attraktionen mit überörtlicher Bedeutung (z. B. Sehenswürdigkeiten, Events),

- Prädikatisierung als Kur- oder Erholungsort (nach Thüringer Kurortgesetz),
- Vielfalt an Beherbergungs- und Gastronomieangeboten,
- touristisches Wegenetz,
- Sport- und Freizeiteinrichtungen,
- Kultureinrichtungen, Verkehrserschließung/ ÖPNV-Anbindung,
- Einrichtungen der Grundversorgung (Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung usw.),
- Marketing (Touristinformation, Gastgeberverzeichnis usw.) und
- Kooperation/ kommunales Engagement

Regional und überregional bedeutsame Camping- und Reisemobilplätze:

- Ferien- und Freizeitanlage „Im Waldgrund“ Truckenthal
- Skiarena Steinach
- Outdoor Inn Sonneberg
- SonneBad Sonneberg

Überregional bedeutsame Wanderwege:

- Rennsteig
- Grünes Band Thüringen
- Lutherweg Thüringen
- Panoramaweg Schwarzatal
- Pilgerweg „St. Jakobus“

Rennsteigleitern

- Rennsteig-Leiter Lauscha 2,5 km (Lauscha → Rennsteig)
- Rennsteig-Leiter Oberweißbach 11,6 km (Oberweißbach → Rennsteig in Neuhaus am Rennweg)
- Rennsteig-Leiter Frankenblick 11,6 km (Rauenstein → Rennsteig in Limbach)
- Rennsteig-Leiter Steinach 14,1 km (Steinach → Rennsteig in Limbach)
- Rennsteig-Leiter Katzhütte 16,9 km (Katzhütte → Rennsteig in Limbach)

Radfernwege:

- Werratal-Radweg
- Rennsteig-Mountain-Bike-Route
- Rennsteig-Radwanderweg
- Iron Curtain Trail
- „Main-Coburg“- Tour

Radhauptwege:

- Radroute „Steinachtal“ (nur partiell genutzt zwischen Sonneberg und Fürth am Berg sowie Neuhaus am Rennweg und dem OT Blechhammer der Stadt Sonneberg als Mountain-Bike-Route)
- Radroute „Süd“ (Sonneberg – Eisfeld)

Ausgewählte Gäste- und Übernachtungszahlen in Beherbergungsbetrieben ab neun

Gästebetten

Ort	Ankünfte	Übernachtungen
Sonneberg	18132	39475
Neuhaus am Rennweg	16138	58606
Steinach	6183	15069
Schalkau	5488	17767
Lauscha	1956	4188
Frankenblick	2824	13379
Föritztal	1877	26898

Tabelle 5: Gäste- und Übernachtungszahlen 2022

In 2022 wurden im Landkreis Sonneberg 52598 Gästeankünfte mit 157382 Übernachtungen (2015: 54.939/177.057) gezählt. Der Rückgang lässt sich teilweise mit der Corona-Pandemie erklären. Insgesamt besteht im Landkreis ein Potential an touristischen Verkehren.

Neben dem Stadt- und Museumsfest, sowie dem 6-Stunden_Rennen in Sonneberg und der Kirchweih in Steinach sind die traditionellen Brauchtumsfeste im gesamten Kreisgebiet mögliche Anziehungspunkte für Besucher.

4.6. Weitere Ziele mit Relevanz für den ÖPNV

4.6.1. Handelseinrichtungen

Die Mittel- und Grundzentren stehen für die Zwecke des Einkaufens und der Versorgung bereit. Dabei sind großflächige Handelseinrichtungen besonders in der Stadt Sonneberg (Hönbach, Sonneberg-West) und Neuhaus am Rennweg konzentriert. Eine besondere Rolle spielt auch das nahe Oberzentrum Coburg. Insbesondere das Einkaufszentrum in Hönbach wird durch den Stadtverkehr erschlossen.

Allerdings wird aufgrund des Umfangs der zu tätigen Einkäufe meist der PKW genutzt.

4.6.2. Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen

Medizinische Anlaufpunkte sind die REGIOMED Kliniken mit den Standorten in Sonneberg und Neuhaus am Rennweg sowie das Facharzt-Zentrum Sonneberg-Coburg.

Für die beiden Klinikstandorte ist sicherzustellen, dass an Wochenenden und Feiertagen die Erreichbarkeit für Besucher dieser Einrichtungen mit dem ÖPNV gegeben ist.

Alten- und Pflegeheime erlangen im Besuchsverkehr bzw. bei selbstständig mobilen Bewohnern im Berufs-, Besuchs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr eine gewisse Bedeutung im ÖPNV. Gerade für die meist älteren bzw. hoch betagten Bewohner ist der Besuch von Bekannten und Verwandten eine wichtige Aufgabe und Abwechslung im Alltag. Da sich der Bekanntenkreis vorwiegend aus der gleichen Altersklasse rekrutiert, sind die Besucher oft auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

Ort	Zahl der Einrichtungen
Sonneberg	6
Steinach	1
Neuhaus am Rennweg	2
Föritz	1
Lauscha	1

Tabelle 6: Alten- und Pflegeheime im LK Sonneberg

Alle Einrichtungen sind grundsätzlich mit dem ÖPNV erreichbar. Es ist zu prüfen, ob eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV an den Wochenenden und Feiertagen verbessert werden kann.

4.6.3. Sportstätten

Im Landkreis Sonneberg gibt es insgesamt viele Sportstätten. Besonders herauszuheben sind:

- das Stadion Sonneberg mit Kunstrasen- und Rasenplatz, Leichtathletikanlagen, Tennisanlage, Beachvolleyballfeld sowie DAV-Indoor-Kletteranlage und Kletterturm
- der Kletterfelsen des Deutschen Alpenvereins, Sektion Sonneberg, im Ortsteil Blechhammer
- die Freisportanlage mit Kletterturm am Apelsberg in Neuhaus am Rennweg
- die Schießsportanlage „Wulst“ in Neuhaus am Rennweg
- die Schwimmhallen in Sonneberg und in Neuhaus am Rennweg
- die Freibäder in Sonneberg, Neuhaus am Rennweg, Neuhaus-Schierschnitz, Rauenstein und Schalkau, Lauscha
- die Ski- und Bikearena Silbersattel in Steinach
- die DSV Nordic-Aktiv-Zentren „Hämmerer Ebene“ in Mengersgereuth-Hämmern und Neuhaus/Sonneberger Oberland
- die Biathlon-Anlage in Scheibe-Alsbach sowie zahlreiche Loipen und Skiwanderwege
- die Eishalle Sonneberg für Eishockey
- die Reitsportanlagen in den Sonneberger Ortsteilen Oberlind und Bettelhecken
- diverse Skater-Anlagen und DFB-Fußball-Minispielfelder
- zahlreiche Fußballplätze (darunter zwei Kunstrasenplätze in Sonneberg und Steinach)

Bei ausreichender Schneemenge sind Rodler und Skifahrer zu den Langlaufpisten sowie den Rodel- und Skihängen in die Höhenlagen des Thüringer Waldes unterwegs, die in Einzelfällen neben der Süd-Thüringen-Bahn (STB) auch Busverbindungen nutzen.

4.7. Verkehrliche Rahmenbedingungen

4.7.1. Verkehrsträger Schiene

Die SPNV-Leistungen im Landkreis Sonneberg werden durch den Freistaat Thüringen sowie im angrenzenden Gebiet des Freistaats Bayern durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als SPNV-Aufgabenträger geplant, bestellt und finanziert.

Im SPNV wird der Landkreis Sonneberg primär durch die Deutsche Bahn und die Süd-Thüringen-Bahn erschlossen.

Deutsche Bahn AG

Mit der RE 19 + RE 49 wird die elektrifizierte Bahnlinie Sonneberg-Nürnberg im Abschnitt Sonneberg-Coburg in der Zeit von 4:45 Uhr bis 22:07 Uhr im Stundentakt bedient. Als Züge werden überwiegend derzeit Talent-2 Triebwagen der Firma Bombardier eingesetzt. Diese Züge sollen ab dem Fahrplanwechsel 2023 durch Desiro HC – Doppelstockzüge der Firma Siemens ersetzt werden. Auf der Strecke zwischen Sonneberg und Coburg ist auch künftig ein Stundentakt geplant.

Daneben verkehrt der FTX auf der Linie von Lichtenfels nach Jena. Diese Züge werden für den Landkreis Sonneberg mittelbar durch die Linie 708 über den Bahnhof in Pressig erschlossen.

Derzeit können über den Bahnhof in Coburg 4 ICE-Zugpaare erreicht werden. Die ICE-Verbindungen werden als Fernverkehr eigenwirtschaftlich durch die DB AG betrieben.

Ab Mitte des Jahres 2024 wird es von Coburg aus voraussichtlich 5 Nahverkehrsverbindungen über die Neubautrasse nach Erfurt geben. Diese sind von Sonneberg aus mit einem Umstieg in Coburg-Nord erreichbar.

Süd-Thüringen-Bahn

Durch den Freistaat Thüringen wurde die Betreuung der Linie 49 „Eisenach – Meiningen – Sonneberg – Neuhaus“ an die Süd-Thüringen-Bahn vergeben. Die Süd-Thüringen-Bahn wird bis Dezember 2028 diese Strecken betreiben. Aufgrund der fehlenden Elektrifizierung werden Dieselfahrzeuge eingesetzt.

Durch die RB 41 wird aktuell ein Stundentakt zwischen den Bahnhöfen Sonneberg und Neuhaus am Rennweg gefahren. Damit wird eine der zentralen Verkehrsachsen im Landkreis Sonneberg regelmäßig durch die Bahn bedient.

Die RB 41 ist Teil der überregional bedeutsamen Schienenverbindung Eisenach – Meiningen – Sonneberg. Sie verbindet den Bahnhof Sonneberg im 2-Stunden-Takt mit Meiningen.

Verkehrsangebot (Fahrten je Richtung mit Bedienung Landkreis Sonneberg)

Linie	Linienverlauf	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
RE 19 + RE 49	Sonneberg – Coburg	21	17	17
RB 41	Sonneberg – Neuhaus/ Rwg.	17	16	16
RB 41	Sonneberg – Eisfeld	9	8	8

4.7.2. Verkehrsträger Straße

Die Fertigstellung der Autobahn A73 hat die Verkehrsinfrastruktur im Straßenbereich maßgeblich verändert. Die Anbindung der Kreisstadt Sonneberg über die B 4/B89 an die Ortsumgehungen Neustadt und Rödental haben die Anfahrtszeiten zur Autobahn in diesem Bereich deutlich verkürzt. Ebenso hat der Bereich Frankenblick/ Schalkau durch die neuen Ortsumfahrungen auf bayerischem Gebiet profitiert.

Aus dem gleichen Grund hat die B 281 von Neuhaus am Rennweg nach Eisfeld deutlich an Bedeutung gewonnen. Allerdings herrscht hier noch Nachholbedarf. So fordert das Landesentwicklungsprogramm 2025 unter Nr. 1.14 (ThMBLV, 2015) über die fernverkehrstauglichen Verbindungen Neuhaus am Rennweg – Coburg und Neuhaus am Rennweg – Saalfeld ein bedarfsgerechtes, weitestgehend vertaktetes Personenverkehrsangebot. Dies bedingt den Ausbau der B 281 (sowohl in Richtung Eisfeld als auch in Richtung Saalfeld). Nur so können im StPNV die Reisezeiten in diese Richtungen deutlich verkürzt werden.

Die Sanierung der L 1149 in der Ortslage Lauscha führt regelmäßig zu einer erheblichen verkehrsmäßigen Behinderung im Landkreis Sonneberg und damit auch zu einer beträchtlichen Störung des StPNV in diesem Bereich. Gleiches gilt für die Sanierung der L 1148 ab Ortsausgang Steinach Richtung Lauscha in den kommenden Jahren.

Die Anzahl der PKW hat im Landkreis zugenommen. So waren per Stichtag 01.01.2023 34.752 PKW zugelassen, per 01.01.2016 waren es noch 33.171 PKW. Die PKW-Dichte erhöhte sich von 584 PKW/1.000 Einwohner auf 611 PKW/1.000 Einwohner. Damit weist der Landkreis Sonneberg eine höhere PKW-Dichte auf als der Durchschnitt aller Thüringer Kreise mit 560 PKW/1.000 Einwohner.

Für junge Menschen kann man sagen, dass der PKW an Attraktivität verloren hat. Angesichts der hohen Einstandskosten bei Kraftfahrzeugen, den steigenden Treibstoffkosten, der Umweltdiskussion und nicht zuletzt der hohen Unterhaltskosten für einen eigenen PKW, verzichten immer mehr junge Menschen auf ein eigenes Fahrzeug. In diesem Zusammenhang spielen Mitfahrzentralen/ -gelegenheiten und in Zukunft Carsharing eine nicht unbedeutende Rolle. Junge Menschen suchen sich immer mehr Wohnorte, in denen sie ihr Alltagsleben ohne einen eigenen PKW gestalten können. Hier bildet ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot einen echten

Standortvorteil.

Ebenso lässt sich tendenziell beobachten, dass vermehrt ältere Leute aus Kosten- oder Gesundheitsgründen auf einen eigenen PKW verzichten. Diese Bevölkerungsgruppe ist vermehrt auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen.

Wenn der Landkreis Sonneberg aus den genannten Entwicklungen die richtigen Schlüsse zieht, kann durch einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV der demografischen Entwicklung entgegengewirkt werden.

Nicht zu vernachlässigen ist in diesem Zusammenhang die touristische Entwicklung. Die Anbindung des Bahnhofes Coburg an das ICE-Fernzugnetz bietet die Möglichkeit, Touristen Angebote zu machen, die mit dem ÖPNV anreisen. Diese benötigen aber ein verbessertes ÖPNV-Angebot vor Ort, um die touristischen Attraktionen im Landkreis Sonneberg mit dem ÖPNV erreichen zu können. Diese Entwicklungschance sollte mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes genutzt werden.

4.8. Verkehrsverbünde

Während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes wird der Landkreis Sonneberg von 2 Nahverkehrsverbünden eingerahmt. So erschließen die Linien 302, 313, 405, 406 und 407 der KomBus von und nach Neuhaus am Rennweg die Reiseziele Rudolstadt, Sitzendorf, Saalfeld, Meura und Probstzella zum VMT (Verkehrsverbund Mittelthüringen) -Tarif. Durch die KomBus – Linien 302 und 304 wird die Gemeinde Goldisthal an das StPNV – Netz angebunden.

Der Bahnhof Sonneberg wird ab dem 01.01.24 der Übergangspunkt im Landkreis Sonneberg zum VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg). Der Stadtverkehr Sonneberg – Neustadt wird ab 2024 teilweise im Gebiet des VGN verlaufen, ohne den VGN-Tarif zu berücksichtigen.

4.9. Freistaat Thüringen

Bund und Länder haben mit Wirkung vom 01.05.23 mit dem Deutschlandticket ein bundesweit gültiges Pauschalticket für den Nahverkehr eingeführt. Der Freistaat Thüringen wird die Anwendung dieses Ticket in seinem ÖPNV – Gesetz festschreiben.

Durch das Land Thüringen wurde ein Netz landesbedeutsamer StPNV-Achsen definiert, für die es den jeweils zuständigen StPNV-Aufgabenträgern bei Erfüllung definierter Angebotsmerkmale auf Antrag eine finanzielle Förderung gewährt. Für den Landkreis Sonneberg ist dies die Verbindung von Sonneberg über Gundelsdorf nach Kronach. Ebenso müsste die Verbindung von Eisfeld nach Neuhaus am Rennweg als förderfähige landesbedeutsame Linie in das entsprechende Netz aufgenommen werden.

Ebenso entwickelt die LEG Thüringen im Auftrag des TMIL einen integralen Taktfahrplan für den StPNV in Thüringen, der zusammen mit dem bereits bestehenden ITF im SPNV ein integral vertaktetes ÖPNV-Gesamtangebot bilden

soll.. Dieser wird für das Gebiet des Freistaates Thüringen aufgestellt und soll als Modellprojekt im Saale-Orla-Kreis umgesetzt werden. Hier wird auch die Schülerbeförderung in die Planung mit einbezogen. Danach ist geplant, das Konzept in 2 Stufen in gesamt Thüringen einzuführen. Zur Höhe und zur Deckung der entstehenden Kosten werden bisher keine Angaben gemacht.

5. Fortschreibung der Nahverkehrsplanung 2024-2028

5.1. Umsetzung auslaufende Nahverkehrsplanung 2017 -2023

Auf der Grundlage des letzten Nahverkehrsplanes erfolgte die Direktvergabe der Linie 508 an die Firma Ilchmann Tours GmbH und der Linie 510 an die Firma LWW Bustouristik GmbH gemäß Art. 5 Abs. 4 VO 1370/2007.

Das restliche Liniennetz wurde an die OVG Sonneberg mbH als internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt vergeben. Die entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge haben eine Laufzeit bis zum 31.07.2028.

Die Linie 508 konnte in den Geltungsbereich des Rennsteigtickets integriert werden. Die Linie 700 endet überwiegend in Eisfeld. Jeweils ein Fahrtenpaar (montags bis freitags) verkehrt über Eisfeld hinaus nach Schleusingen.

Nach dem Auslaufen der Konzession der Linie 8333 wurde diese Gemeinschaftslinie aufgrund der unbefriedigenden Nutzung nicht verlängert. Aus diesem Grunde gibt es (seit 2018) keine durchgängige Verbindung zwischen Sonneberg und Kronach.

5.2. Organisationsstruktur

5.2.1. Linie 501

Die Linie 501 wird durch die OVG betrieben und führt von Neuhaus am Rennweg über Goldisthal nach Katzhütte im Landkreis Saalfeld Rudolstadt

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023

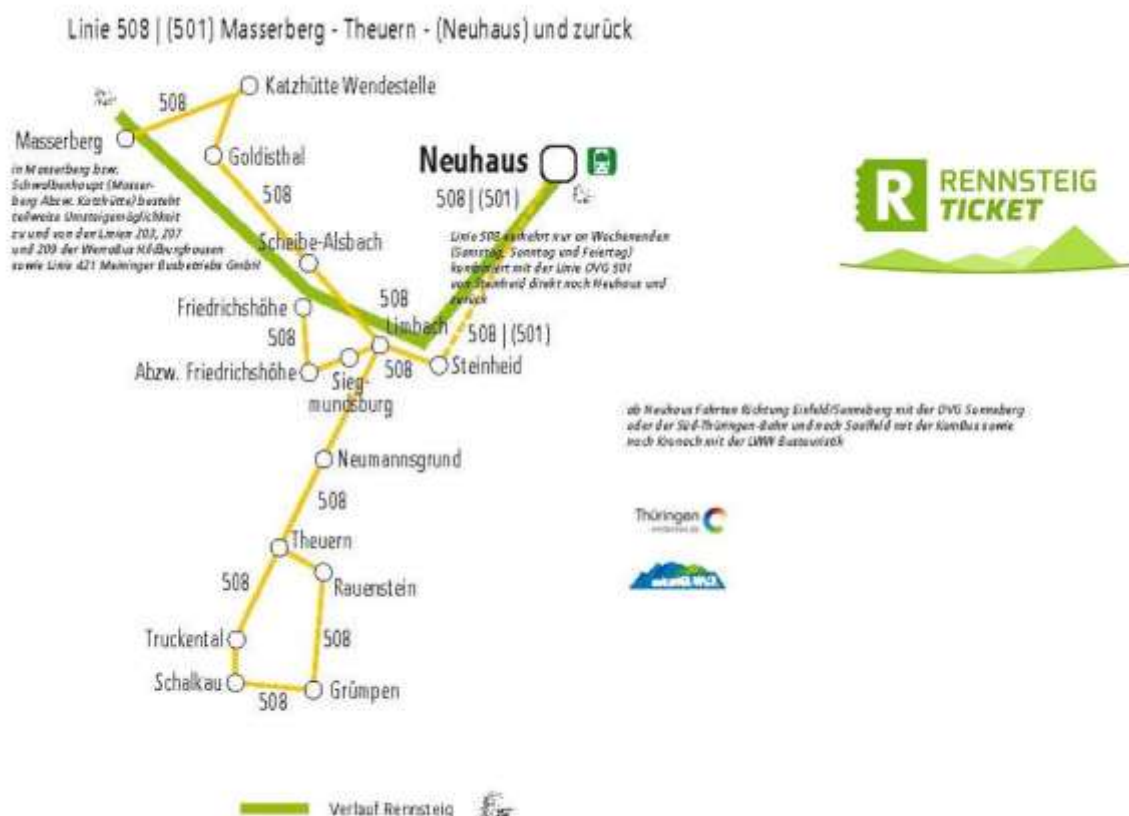
	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
501	14	14	14	14	14	12	12	12	12	12	6	6

5.2.2. Linie 508

Die Linie 508 wird durch die Firma Ilchmann Tours GmbH betrieben. Sie erschließt vor allem das touristische Angebot von Masserberg über Friedrichshöhe bis Theuern.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
508	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6



5.2.3. Linie 510

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 510 die Firma LWW Bustouristik GmbH beauftragt.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
510	18	18	18	18	21	19	19	19	19	19	6	6

5.2.4. Linie 700

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 700 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Eisfeld/Schleusingen.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
700	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	6	4

5.2.5. Linie 701

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 701 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg über Schalkau bis nach Roth und zurück

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
701	10	10	10	10	10	8	8	8	8	8	0	0

5.2.6. Linie 702

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 701 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Rabenäufig und zurück

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
702	16	16	16	16	16	14	14	14	14	14	1	0

5.2.7. Linie 705

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 705 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Neuhaus am Rennweg nach Sonneberg.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
705	26	26	26	26	26	18	18	18	18	18	0	0

5.2.8. Linie 706

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 706 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg über Steinach nach Spechtsbrunn und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
706	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	1	0

5.2.9. Linie 707

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 707 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Neuenbau und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
707	12	12	12	12	12	8	8	8	8	8	1	0

5.2.10. Linie 708

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 708 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Pressig und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
708	12	12	12	12	12	10	10	10	10	10	1	0

5.2.11. Linie 709

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 709 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Neuhaus-Schierschnitz und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
709	11	11	11	11	11	9	9	9	9	9	1	0

5.2.12. Linie 710

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 710 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Rotheul und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien						
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
710	9 (12)	9 (12)	9 (12)	9 (12)	9 (12)	7 (10)	7 (10)	7 (10)	7 (10)	7 (10)	1 (4)	0 (3)

Der Wert in Klammer bezieht die Linienübergreifenden Fahrten (Schichtbus) mit ein.

5.2.13. Linie 711

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 711 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Sonneberg nach Mogger und zurück.

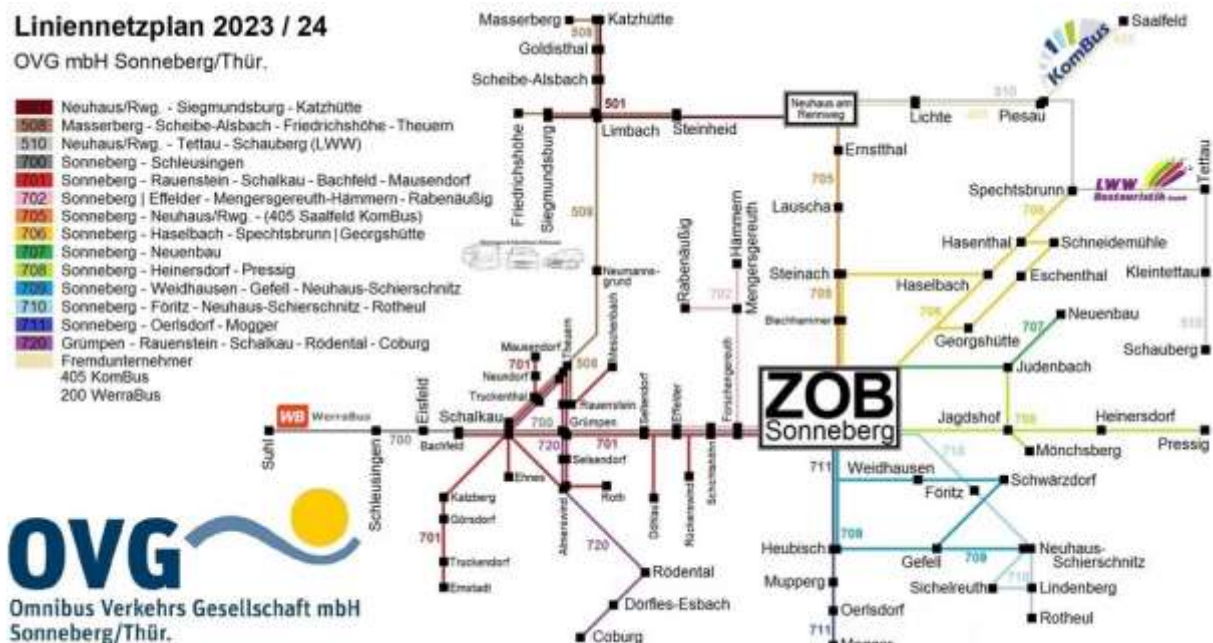
Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

[illegible]

5.2.14. Linie 720

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Linie 720 die OVG beauftragt. Die Linie führt von Grömpen nach Coburg und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

[illegible]

5.2.15. Stadtbuss Linie A

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie A die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Sonneberg nach Hönbach - Oberlind – Köppelsdorf – Malmerz und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

[illegible]

5.2.16. Stadtbus Linie A1

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie A1 die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Sonneberg nach Neustadt bei Coburg und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
A1	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	3	2

5.2.17. Stadtbus Linie B

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie B die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Sonneberg auf die Wehd und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
B	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	2	1

5.2.18. Stadtbus Linie C

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie C die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Sonneberg nach Neufang und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

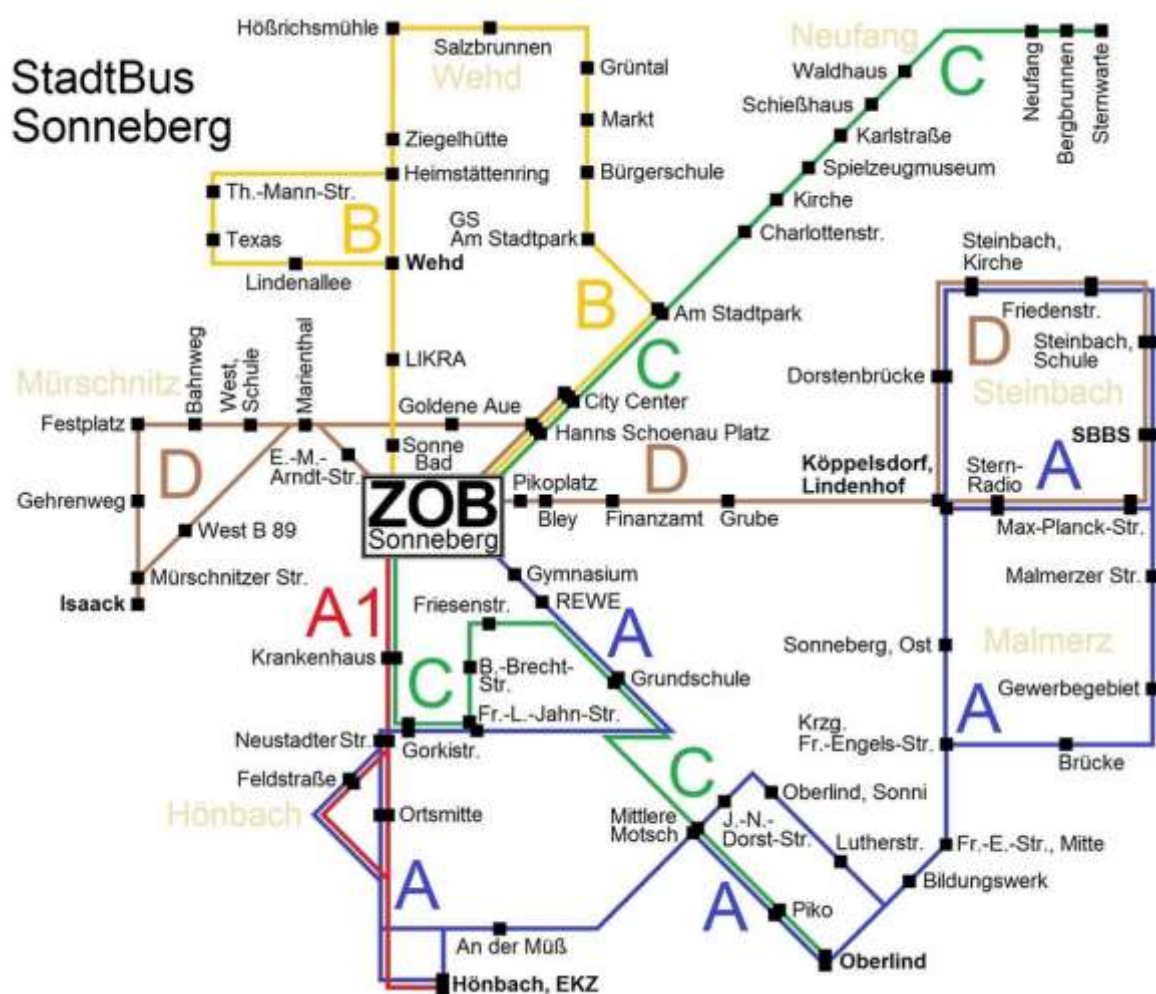
	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
C	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	5	5

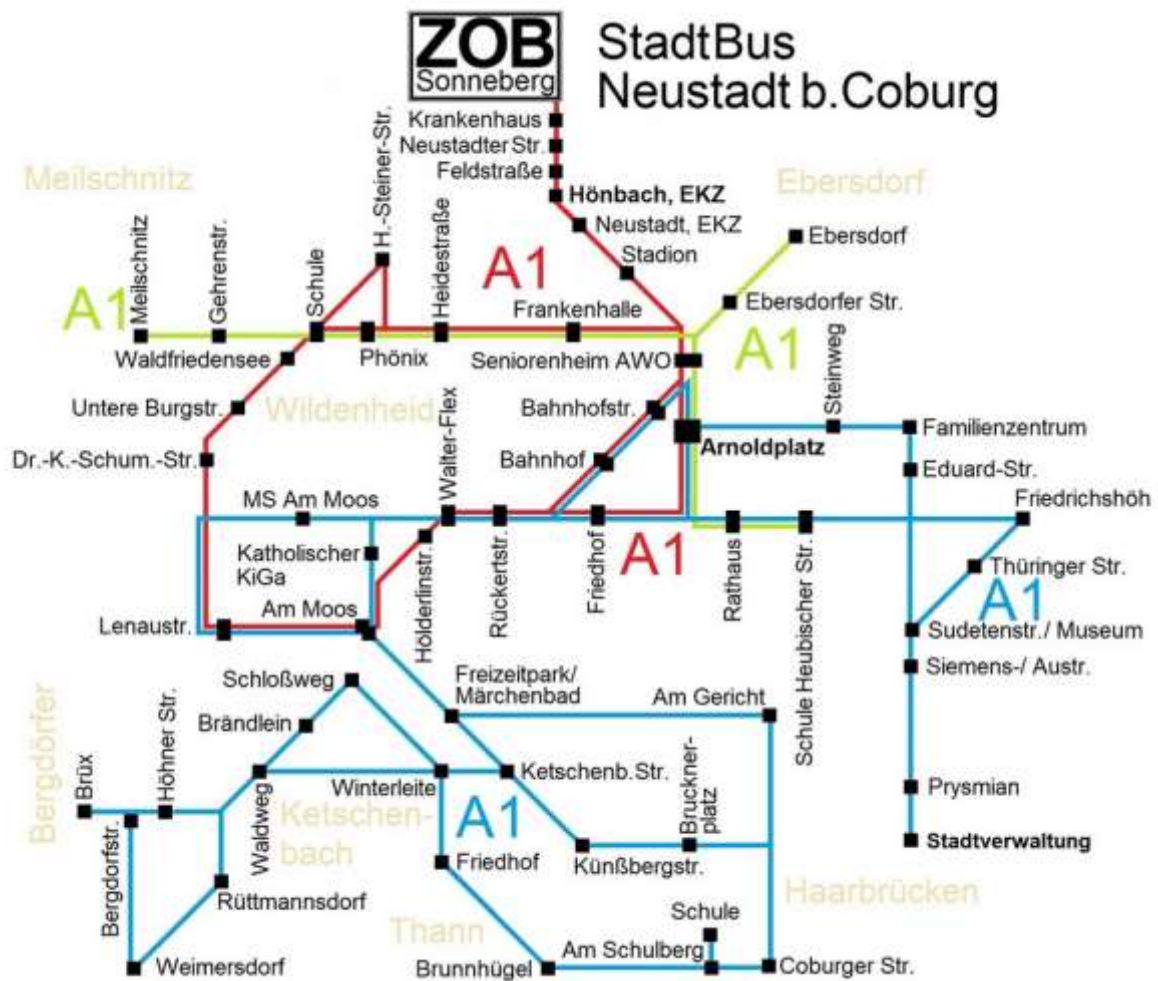
5.2.19. Stadtbus Linie D

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie D die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Sonneberg nach Hönbach – Steinbach - Mürschnitz und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
D	8	8	8	8	8	6	6	6	6	6	3	0





5.2.20. Stadtbuss Linie A2

Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie A2 die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Neuhaus nach Schmalenbuche und zurück.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

[illegible]

5.2.21. Stadtbus Linie A3

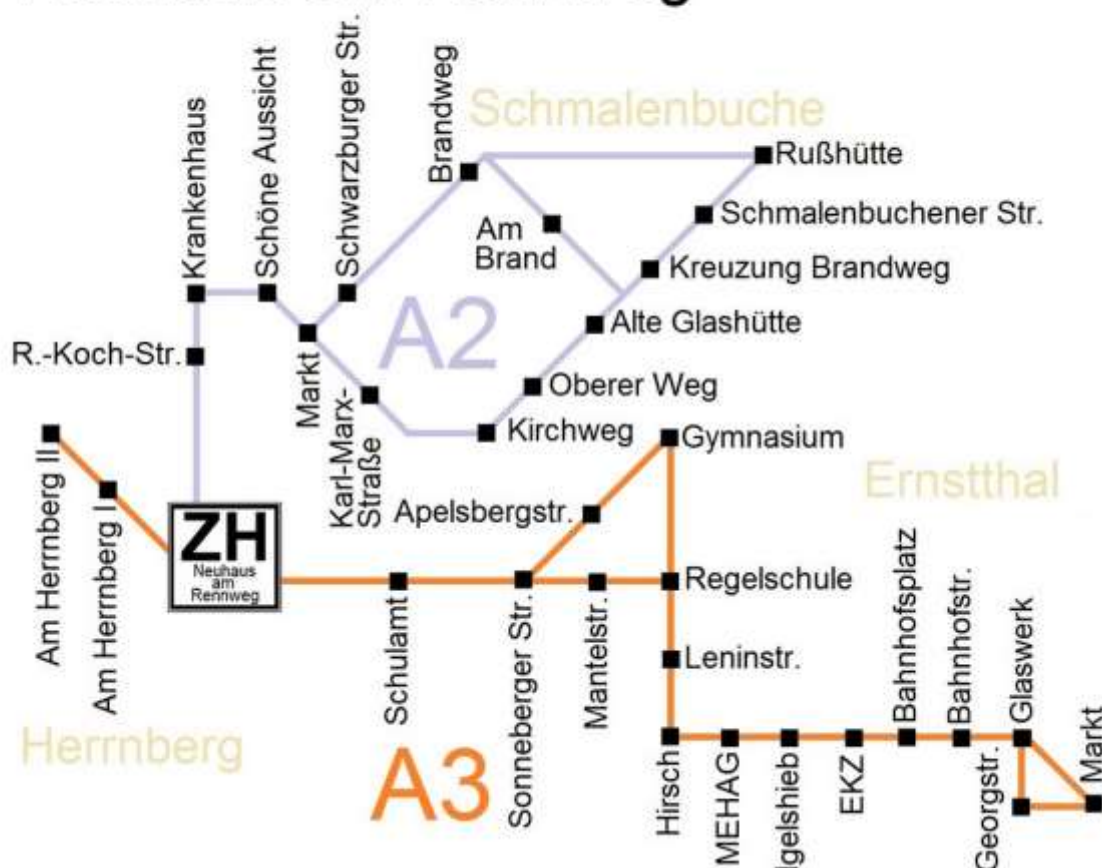
Der Landkreis Sonneberg hat mit den Leistungen für die Stadtbuslinie A3 die OVG beauftragt. Die Linie führt von der ZOB-Neuhaus nach Ernstthal.

Anzahl der Fahrten je Verkehrstag nach Fahrplan gültig am 21.08.2023:

	Schule					Ferien					Sa	So
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
A	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Diese Linie ist zum größten Teil in die Linie 705 integriert.

StadtBus Neuhaus am Rennweg



5.2.22. Zusammenfassung Linienverkehr

Der Hauptleistungserbringer im StPNV ist die OVG als 100%ige Tochter des Landkreises Sonneberg. Sie erbringt 81 % der vom Landkreis Sonneberg beauftragten Leistung im StPNV.

Die Linien 501, 508, 510, 700 und 720 und der Stadtverkehr A1 Sonneberg - Neustadt gehen über die Grenzen des Landkreises Sonneberg hinaus.

Die Frankenbuslinie 8312 verkehrt in den Nachtstunden von Coburg nach Sonneberg und zurück.

Durch die KomBus wird die zentrale Haltestelle in Neuhaus am Rennweg mit den Linien 302, 313 und 405, 406 und 407 regelmäßig angefahren. Durch die Linien 302 und 304 wird Goldisthal angefahren.

Die geplante Jahresfahrleistung der Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sonneberg beläuft sich mit Stichtag 01.01.2023 auf 1.301.917,1 Fahrplankilometer.

Keine Erschließung im ÖPNV weist folgender Ortsteil auf:

- Gundelswind (Schalkau)

Eine ÖPNV-Bedienung nur an Schultagen hat folgender Ortsteil:

- Mausendorf (Stadt Schalkau)

Keine werktägliche (Mo-Fr.) ÖPNV-Anbindung in Ferienzeiten hat folgender Ortsteil:

- Mausendorf (Stadt Schalkau)

Entsprechend dem Landesentwicklungsprogramm 2025 soll die Wegezeit für die Erreichbarkeit zentraler Orte mit dem öffentlichen Verkehr folgende Werte nicht überschreiten:

- Oberzentren – 90 Minuten
- Mittelzentren – 45 Minuten
- Grundzentren – 30 Minuten

Die angemessene Erreichbarkeit der Zentralen Orte aus dem Umland ist ein wesentlicher Teil der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Die Erfüllung der Anforderungen nach LEP 2025 und Regionalplan Südwestthüringen (Kapitel 1.2.4) zeigt folgende Tabelle:

Zentraler Ort ÖPNV-Linien	Grundversorgungs- bereich	Fahrzeit mit ÖPNV
Teilfunktionales Mittelzentrum		≤ 45 Minuten
Neuhaus / Lauscha	OT Neuhaus am Rennweg	✓
501, 508	OT Scheibe-Alsbach	✓
501	OT Steinheid	✓
508 → 501	OT Neumannsgrund	✓
501	OT Limbach	✓
501	OT Siegmundsburg	✓
705	OT Lauscha	✓
705	OT Ernstthal	✓
	Lichte	
	Piesau	
	Schmiedefeld	

Mittelzentrum		≤ 45 Minuten
Sonneberg	OT Sonneberg	✓
	OT Bettelhecken	✓
	(OT Esenthal)	
	(OT Friedrichsthal)	
	(OT Georgshütte)	
	(OT Haselbach)	
	(OT Hasenthal)	
	OT Hönbach	✓
	OT Hüttengrund	✓
	OT Hüttensteinach	✓
	OT Köppelsdorf	✓
	OT Malmerz	✓
	OT Mürschnitz	✓
	OT Neufang	✓
	OT Oberlind	✓
	(OT Schneidemühle)	
	(OT Spechtsbrunn)	
	OT Steinbach	✓
	OT Unterlind	✓
	OT Wehd	✓
702	OT Mengersger.-Hämmern	✓
710, 8333	OT Föritz	✓
	OT Eichitz	Keine Anbindung
709	OT Gefell	✓
709, 711	OT Heubisch	✓
711	OT Mogger	✓
711	OT Mupperg	✓
711	OT Oerlsdorf	✓
709	OT Rottmar	✓
709	OT Schwärzdorf	✓
709	OT Weidhausen	✓
709, 710, 8333	OT Neuhaus-Schierschnitz	✓
710	OT Lindenberg	✓
710	OT Rotheul	✓
710	OT Sichelreuth	✓
707, 708	OT Judenbach	✓
708	OT Heinersdorf	✓
708	OT Jagdshof	✓
708	OT Mönchsberg	✓
707	OT Neuenbau	✓
Grundzentrum		≤ 30 Minuten
Steinach	Steinach	✓
706	OT Esenthal	+9 min
706	OT Friedrichsthal	+3 min
706	OT Georgshütte	+7/+9 min
706	OT Haselbach	✓
706	OT Hasenthal	✓

706	<i>OT Schneidemühle</i>	+1 min
706	<i>OT Spechtsbrunn</i>	✓
Grundzentrum		
		≤ 30 Minuten
S c h a l k a u	OT Schalkau	✓
701, 720	OT Almerswind	✓
701	OT Ehnes	✓
701	OT Emstadt	✓
701	OT Katzberg	✓
701	OT Mausendorf	✓
701	OT Roth	✓
508, 701, 720	OT Theuern	✓
508, 701, 720	OT Truckenthal	✓
700, 701	<i>OT Bachfeld</i>	✓
	<i>OT Gundelswind</i>	Keine Anbindung!
701	<i>OT Döhlau</i>	✓
700, 701, 702	<i>OT Effelder</i>	✓
700, 701	<i>OT Grümpen</i>	✓
701	<i>OT Meschenbach</i>	✓
702	<i>OT Rabenäufig</i>	Keine Anbindung
701	<i>OT Rauenstein</i>	✓
701	<i>OT Rückerswind</i>	+7 min
700, 701	<i>OT Seltendorf</i>	✓

6. Infrastruktur

6.1. Fahrzeuge

Im Stadtverkehr werden ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt. Diese Entwicklung wird sich in den nächsten Jahren auch im Regionalverkehr fortsetzen. So setzt die OVG auch im Regionalverkehr barrierefreie Busse ein. Durch den vermehrten Einsatz von Kleinbussen auf den Regionalbuslinien - insbesondere am Wochenende - wird der barrierefreie Zugang zu den Fahrzeugen eingeschränkt.

Die Fahrzeuge, die von den Verkehrsunternehmen zum Einsatz kommen bzw. angeschafft werden, sollen den festgelegten Kriterien weitestgehend entsprechen. Ausgenommen davon sind Kleinbusse bis zu 9 Sitzplätzen.

Alle Verkehrsunternehmen setzen derzeit ausschließlich Fahrzeuge mit Dieselantrieb ein. Es wird eingeschätzt, dass im Planungszeitraum hierbei keine wesentlichen Veränderungen eintreten werden.

Busse mit Erdgasantrieb sind aus wirtschaftlichen Gründen, zumindest im Bereich des Thüringer Waldes, vom Markt nahezu verschwunden. Andere Antriebsarten (Hybrid, Brennstoffzelle) werden von anderen Verkehrsträgern getestet.

Allerdings muss die Umsetzung der CVD-Richtlinie und des Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetzes beachtet werden. Diese Grundlagen werden insbesondere bei der Neuvergabe der Verkehrsleistungen eine Rolle spielen.

Auf den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Sonneberg werden unterschiedliche Fahrzeugtypen eingesetzt:

• EvoBus Setra 15 NF	15 Stück
• EvoBus Setra 415 LE Business	13 Stück
• Iveco Crossway LE	9 Stück
• Heuliez GX 137	2 Stück
• Mercedes-Benz Sprinter	3 Stück
• Mercedes-Benz Vito	2 Stück
• Volkswagen Crafter	1 Stück
• EvoBus Setra S 315 GT HD	1 Stück
• EvoBus Setra S 315 HD	1 Stück
• EvoBus Setra S 411 HD	1 Stück
• Daimler Dyparro 919 T	1 Stück

6.2. Haltestellen

Das Haltestellennetz ist entsprechend den Einzugsbereichen dimensioniert und erfordert zumindest im Stadtverkehr derzeit keine Erweiterungen. Im Regionalverkehr sind auf den einzelnen Linien, ggf. in Absprache mit den jeweiligen Städten und Gemeinden, Verkürzungen der Haltestellenabstände zu prüfen (z.B. Lichtetalstraße in Lichte).

Die Funktionalität und die optische Wirkung der Haltestellen wurde in den letzten Jahren teilweise verbessert. Allerdings besteht nahezu im gesamten Liniennetz Verbesserungsbedarf. Das betrifft besonders die Bereiche der Haltestellen, für die Städte und Gemeinden Verantwortung tragen (Bordkanten, Wartehäuschen und Haltestellenbereiche). Hier muss perspektivisch auf qualitative Veränderung gedrungen werden. Alle Beteiligten können hierzu Fördermöglichkeiten des Freistaates nutzen. In diesem Zusammenhang wird auf die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV hingewiesen. Der Landkreis Sonneberg hat als Aufgabenträger praktisch keinen Einfluss auf die praktische und zeitliche Durchführung entsprechender Baumaßnahmen.

6.3. Barrierefreiheit

6.3.1. Anforderungen

Die Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge im StPNV sowie Zugangsstellen sind sehr umfangreich und nachfolgend dargestellt:

Einstieg

- *Stufenloser, nahezu schwellen- und spaltenloser sowie neigungsarmer Zugang für alle Fahrgäste*

- *Zwingender Einsatz von Niederflurfahrzeugen*
- *Abweichung vom Grundsatz des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen nur in begründeten Ausnahmefällen und nur im Auftragsverkehr; dann auch nur unter Einhaltung der Bestimmungen des Anhangs VII der „Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.11.2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz“ (sog. Omnibusrichtlinie)*
- *Lift oder Rampe (mechanisch oder elektrisch): für Busse an mindestens einer Tür und gemäß Richtlinie 2001/85/EG ausgebildet; für Straßenbahnen, U – Bahnen, S – Bahnen und andere Schienenfahrzeuge beidseitig und mindestens am vorderen und hinteren Ende des Fahrzeuges (Ausnahme: Einrichtungsfahrzeuge) sowie Ausbildung in sinngemäßer Anwendung der o. g. Richtlinie für Busse*
- *Haltestangen oder –griffe im Eingangsbereich, jedoch nicht als Mittelstange oder vergleichbare Hindernisse ausgebildet*
- *Leichtgängig, taktil erfassbare und möglichst großflächige Anforderungstasten außerhalb des Fahrzeuges auf einer Höhe von 85 cm oberhalb der standardmäßig vorderen Haltestellen-/ Bahnsteighöhe; bei Differenz der vorhandenen Haltestellen-/ Bahnsteighöhen von mehr als 20 cm mindestens zwei Anforderungstasten in unterschiedlicher Bedienhöhe*
- *Leicht erkennbare, standardisierte Piktogramme am barrierefreien Fahrzeugzugang*
- *Kontrastreiche Gestaltung der Türen und des gesamten Eingangsbereichs einschließlich der Haltegriffe, Bedienelemente und Piktogramme*
- *Akustische Fahrzielinformationen außen*
- *Kontrastreiche optische Fahrzielinformationen außen am Bus, am Heck und entlang der Längsseite des Fahrzeuges*

Innenraum

- *Stufenlose, schwellenlose und neigungsfreie Gänge und Bewegungsflächen im Bereich der Stellplätze für Rollstuhlnutzerinnen und –nutzer – und der besonderen Sitzplätze für behinderte Fahrgäste*
- *Ausreichende Bewegungsflächen und Bewegungsräume in Gängen, an Stell- und Sitzplätzen, in Toiletten und Servicebereichen*
 - *Bewegungsfläche im Eingangsbereich und am Stellplatz für Rollstuhlnutzerinnen und -nutzer: mindestens 150 cm x 150 cm*
 - *Multifunktionale Fläche mit einer Breite oder Länge von mindestens 180 cm, wobei sich diese Fläche mit den Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzerinnen und –nutzer überschneiden darf*
 - *WC-Gestaltung in sinngemäßer Anwendung der E DIN 18030 Barrierefreies Bauen (Nov. 2002)*
- *Keine Einschränkung der Bewegungsräume oberhalb der Bewegungsflächen bis zu einer Höhe von 230 cm*
- *Durchgang durch Türen und in Gängen*

- Türbreiten mindestens 90 cm
 - Gangbreiten möglichst 120 cm, aber mindestens 90 cm
 - Vollautomatischer Türbetrieb
- *Alle Bedienelemente und Kommunikationselemente kontrastreich erhaben gestalten*
 - Vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)
- *Kennzeichnung aller Bedienelemente mit leicht erkennbaren und standardisierten Piktogrammen*
- *Eine Nutzung des Fahrzeuges und seiner Innenausstattung muss ohne die Notwendigkeit zur sprachlichen Kommunikation möglich sein (z. B. keine Notwendigkeit zum Gebrauch einer Gegensprechanlage)*

Optik

- *Wahrnehmbarkeit optischer Angaben in kurzer Entfernung, mit kontraststarker Gestaltung, blendfrei und mit angemessener Schriftgröße*
 - Vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)
- *Leichte Wahrnehmung, Erkennung und Unterscheidung aller Ausstattungselemente (Türen, Gänge, Podeste, Sitze, Stehflächen) durch kontraststarke Gestaltung und Vermeidung von Blendung durch Lichtquellen*
 - Vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)

Akustik

- *Für den Geräuschpegel und Nebengeräusche im öffentlichen Bereich ausgelegte akustische Darreichung aller Informationen zu Endhaltestelle, Fahrverlauf, nächster Haltestelle, Umsteigemöglichkeiten, etc.*
 - Vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)

Durch die Verkehrsunternehmen sind diese Anforderungen weitgehend, bei den Fahrzeugen der OVG grundlegend, beachtet und den Möglichkeiten entsprechend berücksichtigt.

Entsprechend den finanziellen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen sind perspektivisch ausschließlich Niederflurbusse einzusetzen.

Probleme bezüglich der Barrierefreiheit gibt es häufig an den Haltestellen des StPNV, die in vielen Fällen nicht den Forderungen entsprechen. Dies ist im Planungszeitraum, insbesondere bei der Neugestaltung von Haltestellen, zwingend zu beachten.

Anforderungen an barrierefreie Haltepunkte im StPNV

- *Haltepunkte müssen über eine barrierefreie Zuwegung erreichbar sein*
- *direkt erschlossener Zugang zum Bahnsteig über selbstbedienbare Aufzüge (einschl. Schrägaufzüge) oder Rampen (max. 6% Steigung)*
- *zur weiteren Ausgestaltung von Zuwegungen, Rampen etc. vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002)*
- *Transportbänder dürfen nicht zur Überwindung von Höhendifferenzen installiert werden*

- *Oberflächenbeläge sind rutschhemmend vorzusehen und müssen bei jeder Witterung gefahrlos zu nutzen sein*
- *Aufmerksamkeitsfelder sind als farbig kontrastierende, taktile und akustische Orientierungshilfen für blinde, seh- und hörbehinderte Menschen vorzusehen, taktile Orientierungshilfen müssen vor Gefahrenstellen einen Aufmerksamkeitshinweis geben*
- *vgl. DIN 32984 und E DIN 18030 (Nov. 2002)*
- *Für sehbehinderte und blinde Fahrgäste sind zusätzlich akustische Informationsquellen (Fahrplan- und Haltestellenansagen) zu installieren.*
- *Höhendifferenzen zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden sowie Spaltbreiten sind mittels fahrzeuggebundenen Einstieghilfen zu überwinden*
- *Bedienungshöhe der Grundfunktionen an Automaten 0,85 m zu erforderlichen/erlaubten Abweichungen vgl. E DIN 18030 (Nov. 2002) zur Gestaltung barrierefreier Automaten vgl. DIN-Fachbericht 124 Gestaltung barrierefreier Produkte*
- *deutlich wahrnehmbare Informationshinweise*
- *Darreichung von Informationen grundsätzlich nach dem Zwei-Kanal-Prinzip vgl. DIN-Fachbericht 124*

6.3.2. Ausnahmen von der Barrierefreiheit

Über den 1.1.2022 hinaus wird eine Ausnahme von der vollständigen Barrierefreiheit für die Information an Haltestellen gesehen. Es ist kaum möglich bei begrenztem Platz und begrenzten Finanzmitteln die Information an Haltestellen für alle denkbaren Beeinträchtigungen zu erstellen. Neben verschiedensten Schriftgrößen wären auch hier flächendeckend Sprachausgaben notwendig. Dies dürfte kaum finanzierbar sein. Daher wird auch als zukunftsadäquate Information die Information über Mobilgeräte der Fahrgäste (Smartphones) gesehen. Neben Abfahrten in Echtzeit können hier die Fahrgastinformationen in einer jeweils geeigneten Form ausgegeben werden. Damit wird eine deutlich bessere Information als im Vergleich zu herkömmlichen Fahrplanmedien erreicht.

Nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG besteht die Möglichkeit, Ausnahmen bei der Herstellung von Barrierefreiheit festzulegen. Diese Ausnahmen sind zulässig, wenn diese konkret benannt und begründet werden. Ausnahmetatbestände sind etwa gegeben, wenn z.B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfeldes nicht gewährleistet ist oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeuge im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

Weitere Ausnahmetatbestände ergeben sich, wenn:

- verkehrliche (zum Beispiel Verkehrsbehinderung durch eine Haltestelle) und verkehrstechnische Gründe (aufgrund der Gesetzeslage, Abstimmung mit Anordnungsbehörde und Polizei) gegen einen Umbau sprechen,
- der Umbau einer Haltestelle wegen baulichem Aufwand wirtschaftlich nicht umsetzbar ist (unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Dringlichkeit),
- der Umbau einer Haltestelle aus konstruktiven und/oder technischen Gründen nicht möglich ist (zum Beispiel eine parallele Anfahrt der Haltestelle nicht möglich ist),
- der Umbau einer Haltestelle aus Naturschutzgründen nicht möglich ist,

- der Umbau einer Haltestelle aus stadtgestalterischen Gründen nicht möglich ist,
- in private Grundstücke beziehungsweise Rechte (Baugrund, Grundstückszufahrten) eingegriffen werden muss,
- Haltestellen nicht im regulären Tagesbetrieb angefahren werden (Bedarfs-, Ersatz- und Nachtbushaltestellen),
- Haltestellen nicht auf Dauer Bestand haben,
- Haltestellen niedrig frequentiert sind,
- Haltestellen mit flexiblen Bedienformen (On-Demand-Verkehr), oftmals mit PKW/Kleinbussen angefahren werden; diese Fahrzeuge können keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten oder
- bei Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Hier soll verhindert werden, dass die Herstellung der Barrierefreiheit „ins Leere“ läuft und eine barrierefreie Insel entsteht.

7. Weiterentwicklung des ÖPNV – Zielnetz 2028

7.1. Allgemeines

Der bisherige Fahrplan ist in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgelegt. Er wurde laufend optimiert und veränderten Gegebenheiten angepasst. Dabei wurde insbesondere auf Sicherheit und Qualität geachtet. So wurde versucht, die Kapazitäten so zu planen, dass möglichst für alle Schüler Sitzplätze zur Verfügung stehen, um die Nutzung von Stehplätzen in Bussen so weit wie möglich zu vermeiden.

Durch die laufenden Optimierungen des Fahrplanes, insbesondere zwischen der OVG, dem Schulverwaltungsamt und dem Aufgabenträger, konnten Doppelfahrten vermieden, die Busumläufe optimiert und der Fahrplan für den Fahrgast übersichtlicher gestaltet werden.

Die Fahrgastfrequentierung, die demografische Entwicklung, die Entwicklung der Betriebskosten der Verkehrsunternehmen und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers Landkreis Sonneberg bestimmen maßgeblich die Entwicklung der Verkehrsangebote. Aufgrund der effektiv eintretenden Mittelkürzungen im kommunalen Bereich durch den Freistaat Thüringen, muss sich die Kostenentwicklung des StPNV im bisherigen Bereich bewegen.

Die Corona-Pandemie mit ihren Einschränkungen hat das Vertrauen in die Zuverlässigkeit des ÖPNV vermindert. Dieses Fahrgastvertrauen muss erst wieder zurückgewonnen werden.

7.2. SPNV

Wichtige Verbindungen im Schienennahverkehr sind die Bahnverbindungen Sonneberg – Meiningen (RB 41) sowie die Bahnlinie Sonneberg – Nürnberg.

Für den Fernverkehr haben aktuell besonders die Bahnhöfe Coburg und Saalfeld eine besondere Bedeutung.

Das Dieselnetz Südthüringen wird im Planungszeitraum (bis zum 09.12.2028) von der Süd-Thüringen-Bahn bedient.

Die Anbindung des Bahnhofes Saalfeld erfolgt durch die KomBus GmbH mit mehreren Linien.

Durch die Linie 708 wird der Bahnhof Pressig/Rothkirchen mehrfach angefahren. Nach einer Versuchsphase wurde diese Verbindung aufrechterhalten. Eine Anpassung der Linie an das Angebot im SPNV auf dieser Strecke muss laufend geprüft und optimiert werden.

7.3. Verhältnis Schienenpersonennahverkehr – Straßenpersonennahverkehr

Auf den Strecken im Einzugsbereich des Schienenpersonennahverkehrs gilt auch weiterhin die "Vereinbarung über die Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) nach Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecken Eisfeld - Sonneberg und Sonneberg – Probstzella" sowie daraus resultierende Maßnahmen für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV)". So haben z. B. die Linienverkehre 700, 701 und 702 aufgrund anderer Erschließungsrouten ihre Berechtigung neben teilweise identischen Zielorten im SPNV und werden deshalb nicht als konkurrierende Verkehre angesehen. Zur Angebotsverbesserung wäre die Entwicklung eines kooperativen ÖPNV-Angebotes aus den Linien 700 und der RB 41 in Form eines „1-Stunden-Takts“ möglich. Bezüglich der Linie 705 beschränken sich die derzeitigen Fahrleistungen, wie in oben genannter Vereinbarung niedergeschrieben, auf Fahrten der Schülerbeförderung und Feinerschließungsfahrten, die durch die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen GmbH seinerzeit ausdrücklich selbst gewünscht worden sind.

Durch die Einführung des Deutschlandtickets haben die Nutzer des ÖPNV die Möglichkeit ohne unterschiedliche Fahrpreise berücksichtigen zu müssen, zwischen Schiene und Straße zu wählen. Deswegen ist es sinnvoll, dass insbesondere die Anschlüsse an den jeweiligen Bahnhöfen realisiert werden können. Bei realisierten Anschlüssen sollte die Datendrehscheibe Thüringen genutzt werden um die jeweiligen Anschlüsse über VDV ANS Schnittstellen auch technisch abzusichern. Gegebenenfalls müssen hierfür Schnittstellen geschaffen werden.

7.4. Integraler Taktfahrplan Thüringen (ITF)

Der Freistaat Thüringen plant gerade einen integralen Taktfahrplan für den StPNV in Thüringen, der zusammen mit dem bereits bestehenden ITF im SPNV ein integral vertaktetes ÖPNV-Gesamtangebot bilden soll. So sollen sich Busse im Hauptnetz stündlich in den jeweiligen Knoten treffen. Hier soll der Umstieg auf Fahrzeuge im untergeordneten Netz garantiert werden. Dieser ITF wird aktuell musterhaft im Gebiet des Zweckverbandes Saale-Orla auf geplant und soll dort auch musterhaft umgesetzt werden. Eine Einführung des ITF's würde zu einer Ausweitung der bisherigen Verkehre bis hin zu einer Verdoppelung führen. Eine Umsetzung in der Modellregion Saale-Orla wird frühestens 2025 möglich sein, abhängig von der finanziellen Beteiligung des Freistaates Thüringen und den Personalressourcen der KomBus Verkehrs GmbH.

7.5. Liniennetz Bus

Ausgehend von der verkehrspolitischen Zielstellung gilt der Grundsatz, dass jeder Bürger des Landkreises für ihn relevante Ziele in zumutbarer Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen sollte. Das Liniennetz in seiner bestehenden Form wird deshalb auf angebotsorientierter Basis weitgehend beibehalten. Dabei sind auf Nachfrage eingehende Ergänzungsangebote bzw. Anforderungen ebenso wie die Einführung zusätzlicher Angebote im Bereich der Bedarfsverkehre (Rufbus) zu prüfen.

Zentraler Punkt des Linienverkehrs bleibt die Kreisstadt Sonneberg mit dem unmittelbar am Hauptbahnhof gelegenen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Ausgangspunkt von Linienverkehren sind neben der Kreisstadt Sonneberg auch Neuhaus am Rennweg und das Schaumberger Land.

Die derzeit bestehenden Verbindungen zu Orten außerhalb des Nahverkehrsraumes sollen zunächst erhalten werden, sind aber einer regelmäßigen Prüfung zu unterziehen.

Linien benachbarter Aufgabenträger, die in den Landkreis Sonneberg führen, stellen hauptsächlich im nördlichen Landkreis Verbindungen nach Saalfeld und dem ehemaligen Altkreis Neuhaus am Rennweg sicher.

Im Regionalverkehr bildet die Schülerbeförderung, aus wirtschaftlichen Gründen, den Hauptbestandteil des Fahrtenangebotes. In Zusammenarbeit mit dem Schulaufwandsträger und, soweit erforderlich, dem Staatlichen Schulamt sowie den einzelnen Schulen ist zu untersuchen, inwieweit eine weitere Entflechtung der derzeitigen Schulanfangszeiten im gesamten Landkreis, den Gesamtaufwand der Schülerbeförderung reduzieren kann. Dies gilt insbesondere, wenn der ITF flächendeckend eingeführt würde. Dabei ist aber zwingend zu beachten, dass vor allem in den Nachmittagsstunden das bestehende Fahrplanangebot weitestgehend zu erhalten ist, um nicht weitere Fahrgäste im Jedermannverkehr zu verlieren. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob die Leistungen der Linie 510 im bisherigen Umfang weiter benötigt werden.

Erweiterungen von Angeboten oder die Wiederaufnahme eingestellter Verkehre sind bei entsprechend gesicherter Finanzierbarkeit, ggf. auch unter Beteiligung von Anrainerkommunen grundsätzlich anzustreben. Im Rahmen der Anhörung der Städte und Gemeinden wurden dabei folgende konkreten Vorschläge unterbreitet:

- Verdichtung des Angebotes im Stadtverkehr Sonneberg
- Schaffung von Angeboten zu kulturellen Veranstaltungen in den Abendstunden
- ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten
- Anbindung weiterer touristischer Einrichtungen an den ÖPNV

Bei der perspektivischen Gestaltung der Linienverläufe sind, sofern erforderlich, neu entstandene bzw. im Planungszeitraum neu entstehende Verkehrswege zu berücksichtigen.

Als Schlussfolgerung aus den bisherigen Ausführungen werden die folgenden Hauptlinien festgestellt:

Linie 700: Sonneberg – Eisfeld (Schleusingen)

Linie 705: Sonneberg – Neuhaus am Rennweg

Durch diese Linien werden die Anforderungen des Regionalplanes Südwestthüringen erfüllt. Sie tragen auch der inneren Erschließung des Landkreises Rechnung. Eine Erweiterung bestehender Linien über ihre Endpunkte hinaus ist nicht geplant. Die Linien 708 Sonneberg - Pressig und Linie 710: Neustadt/Cbg. – Rotheul ergänzen diese Hauptlinien.

Die Linien im Hauptnetz sollen täglich im Taktverkehr verkehren. Sie sollen untereinander verknüpft und abgestimmt sein. Sie erschließen auch die wichtigen Bahnhöfe für die Bevölkerung des Landkreises Sonneberg.

Die Stadtverkehre in Sonneberg und Neuhaus am Rennweg sind bedarfsgerecht weiterzuführen. Dabei ist sicherzustellen, dass insbesondere am frühen Morgen (ca. 06:00 Uhr) eine Verbindung vorhanden ist. Nur so kann der Stadtverkehr als Alternative zum Individualverkehr angeboten werden.

7.5.1. Landesbedeutsame Linien

Einzig förderfähige Verbindung im landesbedeutsamen Netz ist die Verbindung von Sonneberg über Gundelsdorf nach Kronach. Diese wurde als Gemeinschaftslinie (Nr. 8333) durch die OVF betrieben. Werktäglich gab es 1 Fahrtenpaar auf dieser Verbindung. Aufgrund mangelnder Nachfrage wurde dieser Verkehr eingestellt. Nicht nur im Rahmen des ITF's soll eine Wiederaufnahme der Verbindung geprüft werden.

7.5.2. Verbindung Neuhaus am Rennweg – Eisfeld

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen (Arbeitsverhältnisse, Ärztliche Versorgung), ist die Wiederaufnahme eines regelmäßigen Verkehrs auf der Strecke von Neuhaus am Rennweg nach Eisfeld zu prüfen und mit dem Landkreis Hildburghausen in Bezug auf Bedienungsfrequenz und Finanzierung abzustimmen. Hierbei sind die Bestimmungen des Freistaates Thüringen über die Förderung von landesbedeutsamen Linien maßgebend.

7.5.3. Eintritt des Landkreises Sonneberg in einen Verkehrsverbund

Die Einführung des Deutschlandtickets hat gezeigt, dass die Notwendigkeit digitaler Vertriebswege gegeben ist. Diese Investitionen sind unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten durch die mittelständischen Unternehmen im Landkreis Sonneberg nicht zu leisten. Im Übrigen wurden durch das Deutschlandticket – zumindest für dessen Nutzern – die Vorteile eines Verkehrsverbundes vorweggenommen.

Aus den genannten Gründen ergibt sich sowohl aus Verbrauchersicht, als auch aus Sicht der Unternehmen, dass der Beitritt des Landkreises Sonneberg zu einem Verkehrsverbund geprüft wird. Dabei kommen nur der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) und die Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) in Frage. Entscheidungsrelevant für den Landkreis Sonneberg ist dabei neben den entstehenden Kosten (laufende und Einmalkosten) auch die Höhe der notwendigen Zuschüsse des Freistaates Thüringen für die jeweilige Lösung. Aufgrund der schon teilweise erfolgten „technischen Integration“ der OVG in den VMT, wird ein Beitritt zu diesem Verbundgebiet präferiert.

Unabhängig vom Beitritt zu einem Verkehrsverbund ist es notwendig, die Aufnahme der Linie 510 in den Tarif des VMT zu prüfen. Die Linie 510 durchquert die meiste Zeit das entsprechende Verbundgebiet.

7.5.4. Fahrgastinformationssysteme

Die beauftragten Unternehmen müssen die Fahrgastinformationssysteme so ausbauen, dass künftig den Fahrgästen Echtzeitinformationen zur Verfügung stehen. Diese müssen den Fahrgästen sowohl in den Fahrzeugen als auch über die entsprechenden Apps von Nutzen sein. Entsprechende Daten stellt das

Auskunftssystem Thüringen mit Datendrehscheibe bereit. Aufgrund der Vorgaben der Mobilitätsdatenverordnung (MDV) und der Delegierten Verordnung (EU) 1926/2017 bestehen Verpflichtungen zur Bereitstellung von verschiedenen Mobilitätsdaten und -informationen über einen Nationalen Zugangspunkt (NAP). Für die Verkehrsunternehmen im Landkreis Sonneberg erfolgt dies über die VMT GmbH, die im Auftrag des Freistaats Thüringen die hierzu erforderlichen Systeme und Schnittstellen betreibt, in den erforderlichen Gremien und Institutionen mitwirkt und somit die Funktion des Erfüllungsgehilfen gemäß MDV übernimmt."

7.5.5. Besondere Bedienformen

Im Rahmen des Modellvorhabens zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen wurden Vorschläge für Bedarfsverkehre entwickelt. Daneben gibt es Initiativen einzelner Unternehmen bzw. von Städten und Gemeinden, entsprechende Angebote wie Rufbus, Bürgerbus oder Eventbus zusätzlich zum bestehenden Angebot im ÖPNV zu realisieren.

7.5.6. Mindestverkehrsangebote

Die Linien im Stadt- und Regionalverkehr sind von Montag bis Freitag mit Fahrzeugen mit mindestens 16 Sitzplätzen zu bedienen.

Es sind alle Ortsteile in der Zeit von Montag bis Freitag anzubinden.

7.6. Qualität des ÖPNV/Standards

7.6.1. Qualitätsmerkmal Barrierefreiheit

Die vorgenannten Anforderungen an die Barrierefreiheit sind von den eingesetzten Fahrzeugen einzuhalten. Dies gilt insbesondere bei neu beschafften Fahrzeugen.

7.6.2. Qualität der Verkehrsleistung

- Pünktlichkeit ist eines der entscheidenden Kriterien bei der Betriebsdurchführung. Ein Fahrzeug gilt als pünktlich, wenn die Verspätung max. zwei Minuten beträgt. Eine Verfrühung ist ausgeschlossen.
- Anschlussbeziehungen sind zeit – und linienorientiert unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrsangebotes exakt und entsprechend den zu vergebenden Prioritäten zu definieren und fahrplantechnisch umzusetzen, ggf. in Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern. Dies gilt besonders für Übergang von SPNV und StPNV in den Unter- und Mittelzentren.
- Der Einsatz eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zur Sicherung der Pünktlichkeit und der Anschlussbeziehungen sowie die Kooperation der Verkehrsunternehmen in dieser Hinsicht ist sicherzustellen.
- Die Verkehrsunternehmen berichten quartalsweise über die Verspätungen von Fahrzeugen und das Nichterreichen von Anschlussbeziehungen, sowie über die ergriffenen Abhilfemaßnahmen

7.6.3. Kundenservice, Fahrgastinformation und Vertrieb

Durch den jeweils beauftragten Verkehrsbetrieb ist mindestens Folgendes zu gewährleisten:

- eine zielgerichtete Information über das jeweils aktuelle ÖPNV-Angebot, einschließlich über Tarife und Beförderungsbedingungen.
- Information über geplante Änderung von Fahrplänen nach Vorgabe des PBefG (7-Tage-Frist).
- umgehende Informationen über Änderungen, bedingt durch Einschränkungen von Fahrwegen und Fahrplänen bei Straßenbaumaßnahmen oder sonstigen Einschränkungen.
- uneingeschränkte Möglichkeit des Erwerbs von Fahrausweisen beim Fahrer – Stationäre Verkaufsstellen können durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen eingerichtet werden. (Marketing- und Aktionstarife sind von dieser Regelung ausgenommen).
- Verkaufs- und Kontrollmöglichkeiten für das digitale Deutschlandticket
- Einrichtung der Fahrzeuge für den bargeldlosen Zahlungsverkehr.
- Kundenbeschwerden, Anfragen zur Fahrplangestaltung, Hinweise zu Unzulänglichkeiten sind innerhalb von fünf Arbeitstagen zu bearbeiten. Der Aufgabenträger ist über die Beschwerden und ihre Abhilfe umgehend zu informieren.

7.6.4. Fahrpersonal

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die ordnungsgemäße Absicherung der Leistungen nach dem Dienstleistungsvertrag ist die Qualifikation und das Auftreten des Fahrpersonals. Aus diesem Grund haben die Verkehrsunternehmen dafür Sorge zu tragen, dass das Fahrpersonal und ggf. sonstiges Personal mit unmittelbarem Kundenkontakt nachfolgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Freundlichkeit im Umgang mit Fahrgästen
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen und Tarifen
- verkehrsgeografische Kenntnisse des jeweiligen Einsatzbereiches
- gute deutsche Sprachkenntnisse

Insbesondere das kundenfreundliche Verhalten des Fahrpersonals ist laufend zu kontrollieren.

Das Fahrpersonal ist mindestens zwei Mal jährlich zu schulen. Über die Durchführung der Schulung, die Inhalte und die Teilnehmer ist dem Aufgabenträger binnen 2 Wochen nach der Schulung Bericht zu erstatten.

7.6.5. Mindestanforderungen an die Fahrzeuge

Im ÖPNV eingesetzte Fahrzeuge müssen dem VDV – Standard mit den entsprechenden Rahmenempfehlungen entsprechen.

- Die Qualitätsanforderungen der eingesetzten Fahrzeuge sind mit dem Aufgabenträger im Dienstleistungsvertrag zu vereinbaren. Das Durchschnittsalter des Fuhrparks darf bei max. 6 Jahren liegen. Das Höchstalter der Fahrzeuge beträgt max. 15 Jahre. Ausnahmen gelten für Fahrzeuge mit weniger als 9 Sitzplätzen (ohne Fahrer).
- Insbesondere sind die Fahrzeuge auszurüsten mit:
 - Niederflurtechnik
 - Absenkautomatik
 - Matrix-Fahrtzielanzeige
 - Bordcomputer, mind. jedoch einem mobilen Fahrausweisdrucker
 - Sondernutzungsflächen zur Abstellung von Kinderwagen, Rollatoren etc.
 - Schwerbehindertenplatz (gesondert im Fahrzeug zu kennzeichnen)

Bei Beschaffung von Neufahrzeugen ist der Stand der Technik maßgeblich. Bei Neufahrzeugen sind grundsätzlich Fahrzeuge mit mindestens Euro-VI-Abgasnorm anzuschaffen.

- Bei der Durchführung der Linienverkehre haben die Fahrzeuge zu Leistungsbeginn einen gepflegten Gesamteindruck zu hinterlassen hinsichtlich der allgemeinen Sauberkeit, der Sauberkeit der Fahrgastsitze, Fußböden und Scheiben. Mindestens müssen zwei Papierkörbe (in Midi- und Kleinbussen ein Papierkorb) vorhanden sein.

7.7. Maßnahmeplanung

Die entsprechenden Maßnahmen sind bis zur Einleitung der Neuvergabe der StPNV-Verkehrsleistungen zu prüfen und den zuständigen (Kreistags)Gremien zur Beschlussfassung vorzulegen.

Maßnahme
1. Prüfung und Vorbereitung des Beitritts zu einem Verkehrsverbund
2. Prüfung der Vergabe aller Leistungen an die OVG
3. Prüfung der Wiederaufnahme der Verbindung Sonneberg – Kronach
4. Prüfung der Wiederaufnahme der Verbindung Neuhaus – Eisfeld
5. Prüfung der Einführung von Bedarfsverkehren
6. Bessere Abstimmung Bus – Bahn
7. Prüfung der Einführung digitaler Tarife
8. Prüfung der Erweiterung „Schichtbusverkehre“ bzw. der Anbindung von Gewerbegebieten an bestehende Linien
9. Prüfung des Stadtverkehrs Neuhaus am Rennweg
10. Realisierung „Ein-Stunden-Takt“ nach Eisfeld in Zusammenarbeit mit STB
11. Prüfung Einführung Seniorenticket
12. Prüfung Einführung Rennsteigticket
13. Prüfung Einführung alternativer Antriebssysteme
14. Prüfung einer Direktverbindung zwischen Neuenbau-Judenbach und Neuhaus-Schierschnitz
15. Übernahme des VMT-Tarifes für die Linie 510
16. Verbesserung der Erreichbarkeit von Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen
17. Prüfung der Einführung von touristischen Verkehren
18. Verbesserung der Zugänglichkeit zum StPNV

8. Vergabe von Verkehrsleistungen

Die Prüfung der einzelnen Maßnahmen (siehe „Maßnahmeplanung“ unter 7.7) muss bis zu den anstehenden Vergabeentscheidungen im Kreistag Sonneberg abgeschlossen sein. Spätestens am 01.08.27 muss die Vorinformation über die beabsichtigten Vergaben im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden.

Die Wahl der Vergabeart ist von den Rahmenbedingungen abhängig. So ist bei dem Beitritt des Landkreises Sonneberg zu einem Verkehrsverbund zu prüfen, ob insbesondere die kleinen Unternehmen im Landkreis die notwendigen technischen und organisatorischen Bedingungen des jeweiligen Verbundes erfüllen können.

Deshalb wäre es sinnvoll, die Leistungen an die OVG als ein vom Landkreis Sonneberg kontrolliertes Unternehmen, direkt zu vergeben (Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007).

Durch die Vergabe des zentralen Netzes im Stadt- und Regionalverkehr an die OVG Sonneberg mbH wird eine integrierte Bedienung im Gebiet des gesamten Landkreises sichergestellt.

Der öffentlichen Dienstleistungsauftrag soll eine Laufzeit vom 01.08.2028 bis zum 31.07.2038 haben.

Das jeweils beauftragte Unternehmen wird die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP beantragen.

Vom Landkreis Sonneberg beauftragte Linien, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger führen, sind mit diesen Aufgabenträgern abzustimmen.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der beauftragten Unternehmen, gemäß der geltenden Betrauung und dem anschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag, umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement und die Vorhaltung der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb (Betriebshöfe, Abstellanlagen, Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme).

Durch die Zusammenfassung der verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen, soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Das vorstehende Verkehrsnetz soll im Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde als Grundlage für die Genehmigung von Linienleistung dienen.

Folgende Integrationseffekte werden erzielt:

- Optimierung der Umlauf- und Betriebsplanung beim Fahrzeug- und Personaleinsatz.
- Betriebliche Verkehrsplanung aus einer Hand.

Eine Auftragsvergabe an die Firmen LWW Bustouristik GmbH und Ilchmann Tours GmbH wäre auf der Grundlage des Art. 5 Abs. 4 VO 1370/2007 als Direktvergabe möglich. Wie vorstehend erläutert, wäre eine wirtschaftliche Umsetzung der zeitgemäßen Anforderungen an Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, digitalen Vertriebsmöglichkeiten und den entsprechenden Kontrollmöglichkeiten Voraussetzung für eine direkte Vergabe.

9. Finanz- und Investitionsplan

9.1. Finanzierung

Die Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs können durch die Erlöse sowie Erlössurrogate der Verkehrsunternehmen nicht gedeckt werden. Kostendeckender Nahverkehr ist illusorisch. Seit Jahren sind thüringenweit Entwicklungen zu beobachten, dass Kostensteigerungen und Erlösminderungen miteinander einhergehen.

Können gewisse Kostenbestandteile durch die Erschließung von Rationalisierungspotenzialen bzw. Optimierung bei der Fahr- und Dienstplangestaltung noch beeinflusst werden, so sind eine Reihe von Kosten kaum mehr kalkulierbar. Die Entwicklung beispielsweise der Kraftstoffpreise, die neben den Arbeitskosten den bedeutsamsten Aufwandsbereich darstellen, ist nicht vorhersehbar. Auch sonstige Beschaffungskosten (z.B. Ersatzteile, Reifen) sind ständigen Erhöhungen unterworfen.

Die Entwicklung der Erlöse hingegen stagniert bzw. ist rückläufig. Fahrpreiserhöhungen während der Laufzeit des letzten Nahverkehrsplanes reichten zur Kompensation nicht aus, Insbesondere die Einschränkungen während der Corona Pandemie führten dazu, dass weniger Fahrgäste zu verzeichnen waren. Vorrangiges Ziel muss es sein, das Fahrgastaufkommen auf dem gegenwärtigen Niveau zu halten. Durch die Verkehrsunternehmen sind weitere Rationalisierungspotenziale zu erschließen.

Der Landkreis hat seine Planung für die Finanzierung von Fehlbeträgen, die im Zuge der Umsetzung der Dienstleistungsverträge mit den Verkehrsunternehmen entstehen, unter Berücksichtigung der der Vorgaben der Verordnung 1370/2007 vorzunehmen.

Dabei sind die vom Freistaat Thüringen dem Landkreis als Aufgabenträger gewährten Finanzhilfen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsunternehmen beantragen nach Maßgabe der EU-Verordnung 1370/2007 sowie der bestehenden Dienstleistungsverträge die notwendigen Mittel für die Übernahme und Durchführung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bis zum 31.08. des Vorjahres.

Die jeweiligen Finanzierungsbeträge werden durch den Landkreis auf Basis der bestehenden Dienstleistungsverträge und unter Beachtung des Anhangs der EU-Verordnung 1370/2007 ausgereicht.

Durch die Verkehrsunternehmen ist gemäß den genannten Bestimmungen ein Verwendungsnachweis zu führen.

Die Finanzierungsplanung erfolgt jährlich nach den genannten Finanzierungsgrundsätzen in einem Finanzplan, der Bestandteil des Haushaltsplanes des Landkreises ist. Die Höhe der jeweils zu gewährenden Finanzhilfen richtet sich nach den vorstehend genannten Grundsätzen.

9.2. Kosten der Verkehrsleistung

Im Planungszeitraum fallen prognostisch die nachfolgenden Ausgaben an:

	2024	2025	2026	2027	2028
Zuschussbedarf	1.650.000,-- €	1.670.000,-- €	1.690.000,-- €	1.710.000,-- €	1.730.000,-- €
Förderung Freistaat Thüringen	300.000,-- €	320.000,-- €	340.000,-- €	360.000,-- €	380.000,-- €
Zuschussbedarf Landkreis	1.350.000,-- €	1.350.000,-- €	1.350.000,-- €	1.350.000,-- €	1.350.000,-- €

Tabelle 7: Finanzbedarf

Die Prognose wurde erstellt auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes bekannten Rahmenbedingungen (u.a. Umfang und Entwicklung des Angebotes, Entwicklung der Beförderungsentgelte, prognostizierte Entwicklung der Kosten und Erlöse der Verkehrsunternehmen, Entwicklung des Sollkostensatzes nach § 45a PBefG). Die Entwicklung der Landeszuweisungen wurde geschätzt. Es wurde davon ausgegangen, dass die Kosten für das Deutschlandticket vollständig von Bund und Land ausgeglichen werden.

Es gilt ein Finanzierungsvorbehalt bei der Einrichtung neuer Verkehre. Aufgrund von Haushaltskonsolidierungszwängen des Landkreises Sonneberg soll der Zuschussbedarf im StPNV bei 1.350.000,-- € festgeschrieben werden. Aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen ist dies mit großen Unsicherheiten insbesondere in Bezug auf die steigenden Landeszuschüsse behaftet.

9.3. Investitionsplan

Die im Planungszeitraum vorgesehenen Maßnahmen der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen sind im Investitionsplan für den Straßenpersonennahverkehr des Landkreises Sonneberg verankert. Der Investitionsplan wird jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufgestellt und jährlich fortgeschrieben. Die einzelnen Vorhaben der Städte und Gemeinden sowie der Verkehrsunternehmen werden von Jahr zu Jahr auf ihre noch bestehende Notwendigkeit überprüft. Durch den Kreistag wird der jeweilige Investitionsplan für das Folgejahr per Beschluss bestätigt und somit wirksamer Bestandteil des Nahverkehrsplanes.

Die Festschreibung der jeweiligen Maßnahmen im Investitionsplan ist Voraussetzung für eine Investitionsförderung durch den Freistaat Thüringen.

10. Abkürzungen

BBT	Verband Bus & Bahn Thüringen e.V.
CVD	Clean Vehicle Directive
FTX	Franken-Thüringen-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan Thüringen
KBS	Kursbuchstrecke
LWW	LWW Bustouristik GmbH
MVZ	Medizinisches Versorgungszentrum
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVF	Omnibusverkehrsgesellschaft Franken mbH
OVG	Omnibusverkehrsgesellschaft Sonneberg mbH
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STB	Süd-Thüringen-Bahn
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VMT	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH