

Höllentalbahn und ÖPNV

1

Entwicklungschancen des ÖPNV-Netzes dank der Höllentalbahn und Darstellung der erwachsenden Potenziale und Nutzen für den SPNV

Kurze Einführung: ÖV im Altlandkreis Naila

- Rückgrat bildet Bahn im Stundentakt
- Schülerverkehr in Ausrichtung auf Schulstandorte bildet das Fundament im ÖPNV
- Dazu ergänzen weitere Busfahrten das Angebot
- Vereinzelt bedarfsgesteuerte Verkehre
- ÖPNV-Lückenschluss Blankenstein – Bad Steben / Marxgrün durch:
 - Buslinie 620: 2 Fahrtenpaare Mo-Fr, eines zusätzlich Mi, Do
 - Buslinie 6349: Ringlinie ab Naila (ohne Bad Steben) mit 2 Fahrten Mo-Fr. Dazu weitere Ringe an S, ein Samstagsring
 - Fahrradbuslinie 6372 und 6373: saisonal an Wochenenden
- Nahezu alles ohne Anschlussplanung



2

Warum die fehlende Anschlussplanung?

- Haupt-Konzessionär RBO (bis dato eigenwirtschaftliche Konzessionen) legt seine Fahrzeiten auf die Schulanfangszeiten und Schulenden aus und optimiert lieber die Umläufe innerhalb der Linienbündel als mit den Fahrten Bahnanschlüsse und –übergänge zu erzeugen (Anschlüsse nur früh morgens und abends).
- Weil (noch) kein Gemeinschaftstarif mit Bahn existiert, besteht auch kein Drang zum Optimieren der Wegekettchen.
- Bis auf den Knoten Bad Steben, gibt es bei den aktuellen Bahnfahrzeiten nur im Knoten Selbitz wieder eine gute Möglichkeit zur Schaffung einer idealen Anschlussplanung. Natürlicher ÖPNV-Knoten ist allerdings das Mittelzentrum und Schulstandort Naila mit Start- bzw. Ziel von sechs Buslinien.

3

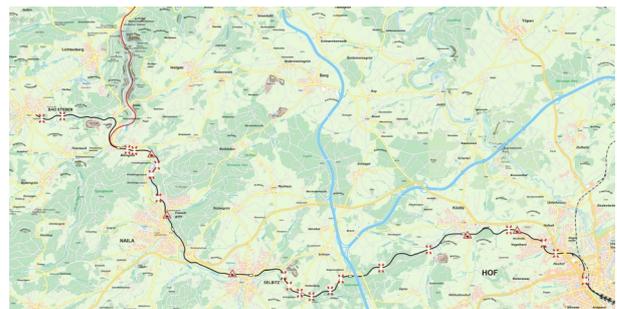
Was passiert, wenn sich im Zuge der Reaktivierung der Höllentalbahn der Bahnfahrplan ändert?

4

Welche Auswirkungen haben welche Maßnahmen auf das Fahrgastpotenzial?

Höllentalbahn & Reisezeiten

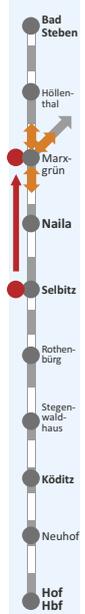
- Bisher: Höllentalbahn wird nur als Mittel zur Reisezeitverkürzung der Verbindungen zwischen Hof und Saalfeld erkannt (positive Effekte sind in Gutachten Kocks dargelegt).
- Jedoch: Eine Höllentalbahn, die für Gütertransport ausgelegt ist, bringt ebenso Veränderungen für die Bestandsstrecke Hof – Marxgrün (-Bad Steben) und dessen SPNV.
- Warum? Diese Strecke muss ertüchtigt werden, um die Fähigkeit zu erhalten, Güterverkehr abwickeln zu können (z.B. Aufrüstung der ungesicherten Bahnübergänge).
- Folge: Reduktion der „Langsamfahrstellen“ (Schrittfahrten u.a. an Übergängen) und damit Erhöhung der erzielbaren Reisegeschwindigkeiten!



5

Folgen der Ertüchtigung auf Potenziale im SPNV

- Höhere Reisegeschwindigkeiten = niedrigere Reisezeiten = Potenzial
 - Aktuelle Reisegeschwindigkeit im SPNV auf Strecke Hof - Marxgrün mit Kreuzung in Selbitz bei 35 - 40 km/h, ohne Kreuzung bei 45 km/h.
 - Bei ähnlich hoher Reisegeschwindigkeit, wie auf ertüchtigter Strecke Oberkotzau - Selb (54 km/h), kann die SPNV-Kreuzung von Selbitz nach Marxgrün verlegt werden.
 - ➔ Marxgrün würde effizienter Kreuzungs- und Flügelbahnhof werden (Selb-Plößberg kann das gespiegelte Pendant mit gleicher Funktion werden)
 - ➔ Folge: Die Reisezeit zwischen Hof und Marxgrün würde sich für Naila und Marxgrün nochmals reduzieren, weil der notwendige, zeitaufwändige Kreuzungsvorgang in Selbitz entfällt.
 - Aktuelle Reisezeit zwischen Naila und Hof Hbf: 32 Minuten
 - Künftige Reisezeit zwischen Naila und Hof Hbf: 21 Minuten
- ➔ **Sehr hohes Potenzial zur Steigerung der Fahrgastzahlen!**



6

Auswirkungen auf ÖV-Schnittstellenplanung

- Hauptzielgebiet für Fahrgäste im SPNV und ÖPNV im nordwestlichen Landkreis Hof ist neben Naila die Stadt Hof.
 - Bisher können in Bezug auf das Hauptziel Hof nur in Selbitz und in Bad Steben theoretisch gute Übergänge vom ÖPNV zum SPNV gestaltet werden.
 - Dies wird von den Busunternehmen selten umgesetzt, weil Pausen einzuplanen wären und kaum Reisezeitgewinne für die Fahrgäste erzielt werden.
 - Naila und Marxgrün würden bei Verlegung der Kreuzung nach Marxgrün nun ebenfalls ideale Schnittstellen werden. Selbitz würde diese Funktion allerdings verlieren.
 - Folge: Der ÖPNV nach und von Schwarzenbach a. Wald sowie Geroldsgrün und Lichtenberg kann mit Bahn ideal verzahnt werden.
- ➔ **Potenzial zur Steigerung der Fahrgastzahlen**

Transportkette Kreuzung Marxgrün mit simulierten Bahnzeiten: mögliche Anschlussbeziehungen Bahn/Bus bzw. Bus/Bahn mit Ziel bzw. Quelle Hof

857: Halte in Minuten	Bad Steben	Höllenthal	Marxgrün	Oberfingenspom	Naila	Selbitz	Rothenburg	Stegenwaldhaus	Köditz	Hof-Neuhof	Hof, Hauptbahnhof
Reisezeit aus Hof	148:08	127:36	108:09	91:54	76:03	58:19	45	42	37:33	29:24	21:24
Reisezeit zu Hof	156:08	127:36	108:09	91:54	76:03	58:19	45	42	37:33	29:24	21:24
mgl. Busan-schlüsse	19:43	17:06	14:30	11:54	9:18	6:42	4:15	3:42	3:08	2:34	2:00
mgl. Ziele mit Budget	Lichtenberg	Dörm-wald-hammer	Geroldsgrün, Dörm-wald-hammer	Wald	Schwarzenbach a.W. mit Stadtteil	Stettin					

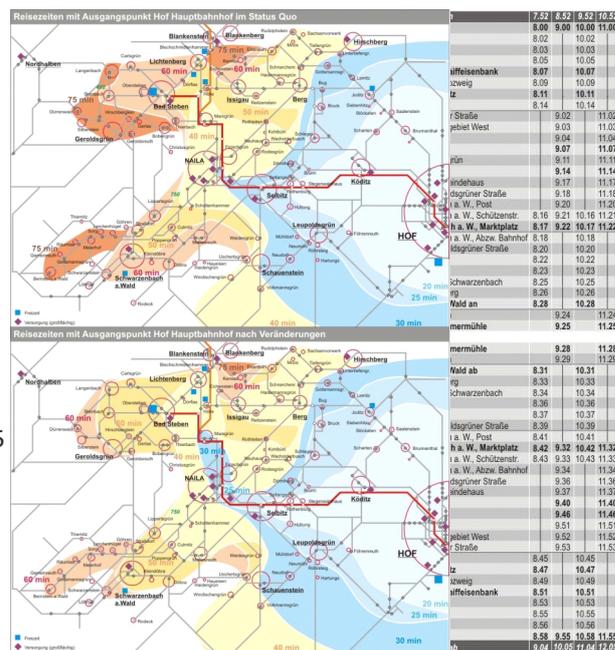
Transportkette Kreuzung Selbitz (Status Quo): mögliche Anschlussbeziehungen Bahn/Bus bzw. Bus/Bahn mit Ziel bzw. Quelle Hof

857: Halte in Minuten	Bad Steben	Höllenthal	Marxgrün	Oberfingenspom	Naila	Selbitz	Rothenburg	Stegenwaldhaus	Köditz	Hof-Neuhof	Hof, Hauptbahnhof
Reisezeit aus Hof	148:08	127:36	108:09	91:54	76:03	58:19	45	42	37:33	29:24	21:24
Reisezeit zu Hof	156:08	127:36	108:09	91:54	76:03	58:19	45	42	37:33	29:24	21:24
mgl. Busan-schlüsse	19:43	17:06	14:30	11:54	9:18	6:42	4:15	3:42	3:08	2:34	2:00
mgl. Ziele mit Budget	Lichtenberg	Dörm-wald-hammer	Geroldsgrün, Dörm-wald-hammer	Wald	Schwarzenbach a.W. mit Stadtteil	Stettin					

7

Beispiel: Anbindung von Schwarzenbach a.Wald

- Aktuell: Ankunftszeit der Bahn aus Hof in Naila zur Minute 04, Abfahrtszeit in Naila nach Hof zur Minute 52.
- Folge für Anschlussplanung: Für eine ideale Anschlussplanung stehen abzgl. Umsteigezeit 40 Minuten zur Verfügung (zu niedrig für Anbindung von Schwarzenbach a.Wald mit Stadtteilen) bzw. 100 Minuten (zu lang, um teure, ineffiziente Verkehre zu vermeiden – für einen Stundentakt mit Anschluss wären beispielsweise zwei Busse nötig).
- Künftig mit Ertüchtigung und Kreuzungsverlegung Ankunftszeit der Bahn aus Hof in Naila zur Minute 52, Abfahrt nach Hof zur Minute 05.
- Folge: Für eine ideale Anschlussplanung stehen hier nun 65 Minuten zur Verfügung. Es können nun mit einem Bus getaktete Stundenumläufe (Budget: 55 Minuten) gebildet werden, die ausreichend sind den Bereich Schwarzenbach a.Wald mit Stadtteilen, ebenso Nailaer Stadtteile ideal mit Hof zu verbinden (kürzere Reisezeit als bis 2017 bestehende Direktverbindung).
- Reisezeiten verkürzen sich...
Potenziale erhöhen sich

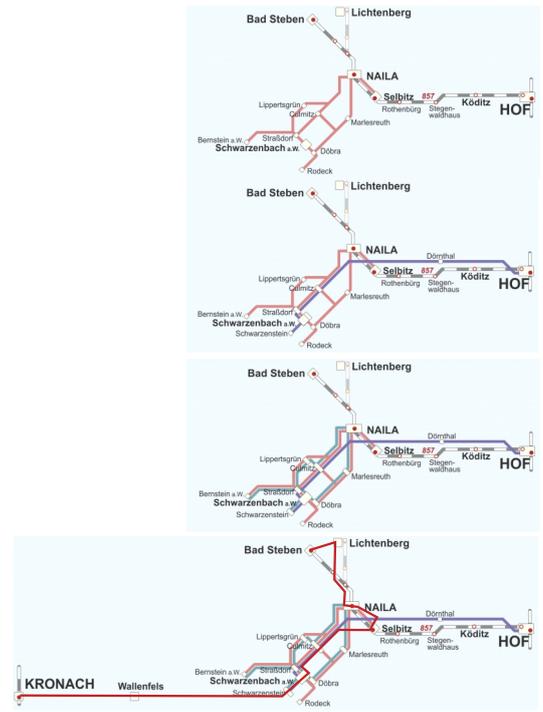


8

2

Anbindung Schwarzenbach a.w. ohne HTB: Status Quo, geplante Maßnahmen und deren Auswirkungen auf Potenziale für Bahn

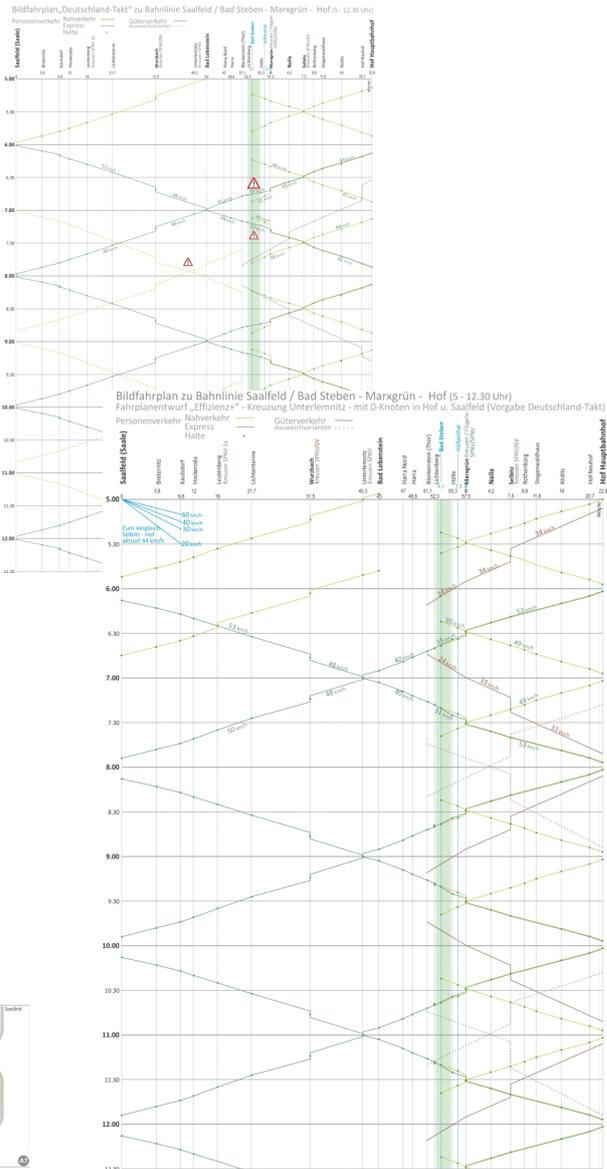
- Neben Busverkehr mit seltenen Anschlüssen (Fahrzeitbudget) zum Bahnverkehr, gibt es:
- Seit 2018 4x täglich einen direkten AST-Verkehr Hof - Schwarzenbach a.Wald – Hof - ohne Unterwegsbedienung zwischen Naila und Hof
 - Folge: **Verlust** von potenziellen Fahrgästen auf Bahnabschnitt Hof – Naila mit Start und Ziel Schwarzenbach a.W.. Diese wandern auf AST ab.
- Ist geplant (Anf. 2020) einen AST-Verkehr einzurichten, der den Busverkehr (ohne Anschluss) mit bedarfsgesteuerten Verkehren (mit Anschlussplanung) zu einem im Stundentakt zwischen Naila und Schwarzenbach a.Wald ergänzt.
 - Folge: **Steigerung** des Potenzials an Bahnfahrern
- Ist für Sommer 2020 geplant eine vom Freistaat geförderte Buslinie zwischen Kronach und Selbitz (Knoten) mit Weiterführung nach Naila, Lichtenberg, Bad Steben (parallel – auch in Zeit - zur Bahn) einzurichten.
 - Folge: **Verlust** von (potenziellen) Bahnfahrern auf Bahnabschnitt Selbitz – Bad Steben



9

Höllentalbahn und Deutschland-Takt

- Der Deutschland-Takt hat Selbitz und Bad Lobenstein als Kreuzungs- sowie Marxgrün als Flügelbahnhof ... und dadurch einen Fehler im Bereich der Höllentalbahn selbst (zu schnell! – 77 km/h). Bei einem Stundentakt in Thüringen besteht auch noch ein Kreuzungsfehler.
- Weitere Problematik: Hier müssen auch Naila und Neuhoft als Kreuzung für den Güterverkehr (GV) mit dem SPNV ertüchtigt werden ...
 - oder es muss der SPNV ausgedünnt...
 - und/oder auf die Tagesrandzeiten ausgewichen werden.
- Bei Kreuzung und Flügelung in Marxgrün kann Selbitz Kreuzungsbahnhof (GV/SPNV) Unterlemnitz (SPNV/SPNV) werden.
- Die Strecke wird auch ohne Ausbau der weiteren Bahnhöfe deutlich leistungsfähiger.
- Auf Grund der direkten Umsteigebeziehung Saalfeld - Marxgrün - Bad Steben ohne Wartezeit
 - ➔ **Potenzial zu Steigerung der Fahrgastzahlen.**



10



3

(Höllental)Bahn / ÖPNV und Frankenwaldbrücken

- Zwei Szenarien: Bahn im Status Quo und Deutschland-Takt mit Höllentalbahn
- Status Quo Bahn (Erschließung Nord und Süd):
 Bad Steben: Ankunft Bad Steben 18, Abfahrt 39 – Ergebnis: Bad Steben eignet sich nicht für ideale Anschlussplanung (zu geringes Fahrzeitbudget)
 Marxgrün: Ankunft Marxgrün 11, Abfahrt 45 – Ergebnis: Marxgrün eignet sich für ideale Anschlussplanung
 Blankenstein: Ankunft Blankenstein 10 (ungerade Stunde), Abfahrt 38 (gerade Stunde). Aktuell Umsteigezeit ca. 10 Minuten.
 Ergebnis: Blankenstein würde nur mit massivem Aufwand funktionieren.
 Kombination: Marxgrün – Lichtenberg – Blankenstein nicht möglich, da gleiche Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Bad Steben – Marxgrün – Lichtenberg möglich, allerdings unattraktiv und problematisch. Es ist zweiter Bus für Bad Steben – Lichtenberg (-Blankenstein) notwendig
- Bahn mit Kreuzung in Marxgrün (mit Zeiten D-Takt):
 Bad Steben: Ankunft Bad Steben 38, Abfahrt 20 – Ergebnis: Bad Steben würde sich nun für ideale Anschlussplanung eignen.
 Marxgrün: Mit festem Knoten zur Minute 30 in alle Richtungen ehemals der ideale Umsteigepunkt, weil auch Norden erschlossen wird
 Blankenstein: Kein Umsteigen mehr nötig, weil idealer Umsteigepunkt Marxgrün.
 Ideale, kostengünstige Kombination: Marxgrün – Lichtenberg – Bad Steben mit Erschließung von Bad Steben (Aufwand: 1 Bus)
Ergebnis: Wer Brücken kostengünstig erschließen will, muss auch die HTB mit Kreuzung in Marxgrün wollen (Einsparung Erschließung ca. 180.000.- €/a)



11

Alle Fahrgastpotenziale dank HTB

Fahrgastpotenziale aus neuer Verbindung Hof – Saalfeld

- + Fahrgastpotenziale durch Ertüchtigung der Bestandsstrecke Hof – Marxgrün (Reisezeitreduktion durch Geschwindigkeitserhöhung)
- + Fahrgastpotenziale durch Verlegung der Kreuzung nach Marxgrün (massive Reisezeitreduktion nach / von Hof für Naila und Marxgrün sowie auf Relation Saalfeld – Bad Steben mit direktem Umstieg)
- + Fahrgastpotenziale durch nun mögliche ideale Schnittstellenplanung für Bereiche Schwarzenbach a.Wald, Geroldgrün, Lichtenberg
- = **Fahrgastpotenziale gesamt (bisher tlw. unberücksichtigt)**

Die Höllentalbahn ermöglicht dies. Ohne die Höllentalbahn ist eine Ertüchtigung der Strecke Hof – Marxgrün (-Bad Steben) doch eher sehr undenkbar.

12

Ein Gutachten zur Höllentalbahn muss...

- die Nutzen für den SPNV auf der Strecke selbst berechnen.
- die Nutzen des Güterverkehrs einbeziehen.
- die neuen Nutzen für den SPNV auf Bestandsstrecke berücksichtigen.
- Die erweiterten Nutzen für den ÖPNV im nordwestlichen Landkreis Hof bemessen.

13

Ohne Einbezug dieser Nutzen, welche sich vor allem aus einer Verlegung der Kreuzung ergeben, ist die Höllentalbahn eine politische „kann“-Entscheidung, unter Einbezug dieser Nutzen ist sie ein „Muss“, weil wirtschaftlich, nachhaltig und mehrere Probleme lösend.