

Zum Gemeinderatsbeschluss in Bad Steben: Bahnstrecke Hof – Bad Steben im Kontext zur Höllentalbahn

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf mögliche Entwicklungsstränge auf der Bestandsstrecke Hof – Bad Steben und nicht auf die Höllentalbahn selbst. Dabei werden mögliche positive Auswirkungen von denkbaren Verbesserungs-Maßnahmen grob abgeschätzt und Handlungen bewertet.

Gerne vergessen werden hier die Auswirkungen, die eine Höllentalbahn auf die Bestandsstrecke hat. Gesehen werden nur die mögliche Lärmemission und ein unterstelltes, jedoch nicht angestrebtes Ausdünnen des Personenverkehrs. Einen ganzheitlichen Ansatz wählt dagegen der Verein Hoellennetz. Hier werden alle Faktoren, auch die, welche auf die Bestandsstrecke wirken, berücksichtigt. Verdeutlicht wird damit auch, wie fehler- und lückenhaft die Vorlage des Gemeinderatsbeschlusses in Bad Steben in Bezug auf die Strecke Hof – Bad Steben ist.

1. Situation auf Bahnstrecke Hof – Bad Steben

Eine der wenigen Bahnstrecken in Bayern mit gesunkenen Fahrgastzahlen trotz zurecht gelobtem Leistungserbringer (Bewertung der Qualität von Agilis) und des sehr guten Angebotes (Stundentakt von früh bis nachts).

1.1. Warum sinkende Fahrgastzahlen?

Rückgang der Einwohner- und Schülerzahlen. Allerdings sind davon auch andere ländliche Gebiete – vor allem im (ehemaligen) Grenzraum - betroffen. Dennoch verzeichnen dortige Bahnstrecken nicht diesen Rückgang.

Sie ist eine der langsamsten Bahnstrecken Bayerns – und damit wenig attraktiv und in immer geringerem Maße ein Konkurrent zum Auto. Grund ist auch, dass im Gegensatz zur Bahnlinie Straßen massiv ausgebaut (siehe Umgehung Selbitz) und der Individualverkehr beschleunigt wurde.

1.2. Zwischenergebnis

Es müssen Lösungen erstellt werden, um der negativen Entwicklung entgegenzuwirken. Ansonsten wird die Strecke Kandidat für ein Ausdünnen des Angebotes, z.B. auch mit kosteneffizienzsteigernden Streckenende in Naila (Wende in Naila ohne Kreuzung in Selbitz benötigt nur ein Fahrzeug). Oder die Strecke wird wegen immer weiter sinkenden Fahrgastzahlen und sich damit verschlechternden Kosten-Nutzen-Quotienten ein Zuschuss-Angebot mit steigenden Unkosten werden.

Falls der Freistaat Bayern per Vertrag das Versprechen gibt das Angebot nie an die Nachfrage anzupassen (sozialistisches Wirtschaftsmodell, welches der Gemeinderat in Bad Steben durch seinen Beschluss bevorzugt), können die Gemeinden an der Strecke mit einer ineffizienten Bahnstrecke sicherlich leben.

Weil dies unwahrscheinlich ist und dies unserer Wirtschaftsordnung nicht entspricht, müssen andere Lösungen erarbeitet werden, um die Bahnlinie zukunftssicher auszugestalten.

2. Strategien / Maßnahmen, um der Entwicklung entgegenzuwirken

Mit nur einer Maßnahme kann eine tiefgreifende positive Veränderung nicht erwirkt werden. Es ist ein Bündel von Maßnahmen. Dazu ist eine Strategie zu entwickeln, der gefolgt wird. Strategie kann sein, die Hände in den Schoß zu legen und auf dauerhafte Hilfe durch den Freistaat hoffen, Strategie kann aber auch sein, alle Mittel zu nutzen, um die Strecke auf ein gesundes Fundament zu stellen.

Der Verein Hoellennetz geht hier den zweiten Weg, grenzt sich gerne von denen des ersten Weges ab, entwickelt und sucht Lösungen, die hier anzusprechen sind.

2.1. Vermarktung

Dieser Bereich ist außer fehlendem Engagement für die Strecke in manchen Bereichen ausgereizt. Ein Großteil der Bevölkerung weiß, dass auf der Bahnstrecke ein Stundentakt vorhanden ist. Dazu beigetragen haben auch die „Freifahrtaktionen“ des Vereins Hoellennetz oder früher die von der Werbebegegnungsgemeinschaft Bad Steben initiierten Nikolauszüge.

(Zusätzliches Potenzial: 0 bis +).

2.2. Tarif

Vielen ist der „hohe Fahrpreis“ ein Argument nicht die Bahn zu nutzen. Allerdings haben Studien gezeigt, dass das Produkt die wichtigere Stellschraube ist und nicht der Preis. Sogar falls kein Fahrgeld zu entrichten wäre, würde nicht jede/r das Angebot nutzen.

Der Zutritt zum VGN, der möglicherweise Potenziale erschließt, wird gerade vorbereitet.

(Zusätzliches Potenzial: 0 bis +)

2.3. Angebotsqualität erhöhen

Diese Stellschraube ist bereits maximal ausgereizt. Der Freistaat Bayern bestellt und finanziert über seine Tochter Bayerische Eisenbahngesellschaft ein sehr gutes Angebot. Das bedienende Bahnunternehmen Agilis erreicht die besten Zufriedenheitswerte Bayerns.

(Zusätzliches Potenzial: 0)

2.4 Anschluss-Qualität erhöhen / Übergänge verbessern / Erschließung

Während die Bahnanschlüsse durch den Bayern-Takt gut sind, sind hier noch Potenziale im Bereich des Übergangs zum ÖPNV bzw. in der Fußläufigkeit gegeben. Die Bahnhöfe in Hof sind abseits des Zentrums (Hauptquell- und Zielgebiet). Hier könnte nur die Schellenbergspange mit Anbindung an neuen Halt Hof-Mitte etwas helfen – auch in Bezug auf Anschluss zu den Stadtbussen.

(Zusätzliches Potenzial: +)

Die Möglichkeit des Schaffens von Übergängen zum ÖPNV ist auch vom Bahnfahrplan und dem vorhandenen Anschlussangebot abhängig. Und hier hat der Bahnfahrplan durch seine Kreuzung in Selbitz

kaum Ausbaupotenziale. Praktischer Ausdruck dieser Misere ist die Anlage des Schnellbusses aus Kronach, welcher aus Schwarzenbach a.Wald kommend erst im Stich Selbitz bedienen muss, um dann nach Naila zurückzufahren.

(Zusätzliches Potenzial mit aktuellem Angebot: 0 bis +)

2.5. Beschleunigung und Modernisierung der Strecke

Das größte Potenzial birgt eine Modernisierung und Beschleunigung der Strecke. Hier muss Vorsatz sein die Geschwindigkeiten zu erreichen, die auch auf der Strecke Oberkotzau Selb-Plößberg erzielt werden können. Dazu müssen Bahnübergänge gesichert werden und, um das größte Potenzial Naila zu heben, auch die Kreuzung nach Naila oder westlich von Naila gelegt werden. Die Kreuzung verlängert aktuell die Fahrzeit in Richtung Hof um fünf Minuten.

(Zusätzliches Potenzial Beschleunigung durch Sicherung Bahnstrecke: ++)

(Zusätzliches Potenzial Beschleunigung durch Verlegung Kreuzung: ++)

Allerdings stehen diesem Unterfangen, die Strecke auf einen Stand zu bringen, die einem modernen Nahverkehr entspricht, die Vorgaben des Freistaates Bayern entgegen. Die propagierten und von MdL Herrn Alexander König immer ins Spiel gebrachten 1.000 Fahrgäste – eigentlich und richtig die noch schärfere Form der 1.000 Rkm/KmBl (Reisendenkilometer pro Kilometer Betriebslänge) stehen genau dem „Wunsch“ entgegen. Dieser Schwellenwert verhindert immer nötige Investitionen auf Nebenstrecken im ländlichen Raum, weil die meisten dieser Strecken diese Zahlen nie erreichen können.

Hinweis: Wer mit diesen Werten gegen Maßnahmen im ländlichen Raum argumentiert, arbeitet gegen den ländlichen Raum, stärkt den Ausbau in den Großstädten weiter, denn dort wird wegen der Bevölkerungsdichte die Schwelle leicht erreicht.

2.6. Neue Verkehre zur Verbesserung des Betriebsergebnisses auf Strecke

Eine Möglichkeit weitere Trassenerlöse (für die Strecke) zu generieren, um damit die Strecke auf ein gesundes Fundament zu stellen, ist die Möglichkeit (zusätzliche) Güterverkehre, auf die Strecke zu bringen. Güterverkehre werden nicht direkt vom Freistaat gefördert. Der Verkehr regelt sich im Gegensatz zum geförderten SPNV über Marktpreise selbst. Jedoch fehlt dazu ein Abnehmer / ein Produzent für einen effizienten Güterverkehr (in Form von Ganzzügen).

2.7. Fazit

Es kann an einigen Stellschrauben mit dem jetzigen Angebot minimalst gedreht werden, um ein verbessertes Ergebnis zu erreichen. Die Schellenbergsspanne, welche allerdings auch Schwierigkeiten hat/hätte gefördert zu werden, wäre dazu ein Thema. Insgesamt wären diese Maßnahmen – hier Vermarktung, Übergänge in erster Linie – nur Mittel, um die niedrigen Zahlen zu stabilisieren und nicht um den Trend umzukehren (Potenziale gesamt: ++ ergeben 2 Pluszeichen).

Beunruhigend ist, dass in Bad Steben bisher keine Strategie, keine Lösungen entwickelt werden, um Verbesserungen zu erreichen. Hier wird die Strategie „Der Freistaat wird, muss uns immer helfen, wir müssen nichts tun“ gewählt.

3. Höllentalbahn oder was würde passieren, wenn...

...über die Potenziale des Güterverkehrs die Höllentalbahn aufgebaut und die Altstrecke Hof – Marxgrün saniert, modernisiert sowie beschleunigt würde.

3.1. Finanzierung

Die Finanzierung zum Wiederaufbau der Höllentalbahn wird hier über den prall gefüllten Topf zur Verbesserung des Güterverkehrs finanziert. Diesen Topf anzuzapfen funktioniert nur, wenn auch Güterverkehr lohnend ist. Hier wird in Kosten-Nutzen – auch in Bezug auf Umweltschutz gedacht.

3.2. „Variante 1“: Es wird die Infrastruktur nur mit Blickrichtung auf den Güterverkehr aufgebaut

3.2.1. Kostensparende Infrastrukturversion

In der in einer kostensparenden Form nur auf den Güterverkehr ausgerichteten Variante hat der SPNV auf der Altstrecke kaum Vorteile – eher Nachteile zu erwarten. Hier würde Selbitz Kreuzungspunkt für den SPNV bleiben und der Güterverkehr mit dem Personenverkehr in Naila gekreuzt. Zudem müsste der Güterverkehr entweder in die Nachtstunden gelegt oder - falls tagsüber - mit Taktlöchern im Personenverkehr gearbeitet werden. Höhere Trassenerlöse auf der Altstrecke werden nicht erzielt. Diese Variante wird auch von Seiten des Vereins Hoellennetz abgelehnt.

3.2.2. Kostenintensive Infrastrukturversion

In einer kostenintensiveren Form würden noch weitere Haltepunkte (z.B. Köditz, oder Stegenwaldhaus) wieder zu Bahnhöfen ausgebaut werden, um auch hier das Kreuzen oder Überholen auch tagsüber ohne Nutzen der Nachtstunden zu ermöglichen. Hier kann der Stundentakt für den SPNV wahrscheinlich erhalten, die Trassenerlöse sogar erhöht werden. Diese Variante ist unter Beibehalt des Stundentaktes für Bad Steben, d.h mit Flügelung in Marxgrün, für den Verein gangbar, doch wird sie nur wenige positive Effekt auf den bestehenden Personenverkehr, haben. Positive Effekte wären nur in Form der verbesserten Verbindung auch in Zusammenhang mit dem touristischen Aspekt (+++) sowie einer verbesserten Vermarktungssituation (+) festzustellen (Potenziale gesamt unter Berücksichtigung von Anschluss und Tarif: +++++ ergeben 5 Pluszeichen). Problematisch ist hier der Kostenblock in der Infrastruktur.

3.3. „Variante 2“: Es wird die Infrastruktur für Güterverkehr gleichzeitig mit dem Personenverkehr auf- und ausgebaut

Hier würden die durch den Güterverkehr beschleunigende Elemente dazu genutzt werden, um die Kreuzung nach Marxgrün zu verlegen. Der Güterverkehr kann mit dem Personenverkehr in dem bereits ausgebauten Bahnhof in Selbitz kreuzen (kostensparend) und kann tagsüber in den Personenverkehr

im Stundentakt eingeflochten werden. Der Personenverkehr kann zusätzlich, spiegelverkehrt zur Strecke Hof – Selb /Cheb, geflügelt werden (Möglichkeit des Verschmelzens der beiden Strecken). Das angesetzte Angebot wird effizient genutzt (kostensparend).

Weil hier der Personenverkehr und der Güterverkehr die Gleise teilen und gemeinsam die Auslastung der Trasse erhöhen, wird die Trasse selbst positiver im Ergebnis (erhöhte Trassenerlöse).

In Bezug auf Kosten ist diese Variante günstiger als eine Maßnahme mit Aufbau von weiteren Kreuzungsbahnhöfen. Weitreichender sind jedoch die positiven Effekte auf das Angebot. Hier wird mit einem Personenverkehrsangebot ausgegangen, der auf den Altstrecken das bisherige Angebot vorsieht und dazu einen 2-Stunden-Takt im Höllental. Diese werden im Folgenden aufgeführt.

3.3.1 Beschleunigung der Altstrecke

Von Naila würde sich die Fahrzeit zum Bahnhof Hof-Neuhof von 32 auf 21 Minuten verringern. Damit verbunden sind Fahrgastzuwächse.

(Zusätzliches Potenzial durch Beschleunigung und Verlegung der Kreuzung: +++)

3.3.2. Neue Verbindungen

Der Netzschluss an sich bringt neue Fahrgäste auf die Strecke (Potenzial ++). Zusätzlich wird unter Berücksichtigung des touristischen Aspektes das Höllental endlich von beiden Seiten in angemessener Form mit Nahverkehrsleistung erschlossen (Potenzial +). Weil in Marxgrün gekreuzt und gleichzeitig ein- und ausgeflügelt werden kann, bekommt Bad Steben einen schnellen Übergang nach Bleichschmidtenhammer, Thüringen (und Leipzig) (Potenzial ++).

(Zusätzliches Potenzial durch neue Verbindungen: +++)

3.3.3. Neue Anschlussplanung

Durch das Verlegen der Kreuzung nach Marxgrün ergeben sich in Naila neue Bahnabfahrts- und ankunftszeiten von und nach Hof. Hier kann nun der Verkehr aus Schwarzenbach a.W / Kronach ideal andocken, Übergänge erzeugt und Reisezeiten verkürzt werden (Einsparung bei Schnellbus, weil nur noch ein Bus nötig ca. 120.000 €/a)

(Zusätzliches Potenzial durch Möglichkeit zur Anschlussplanung: +)

Sollte es möglich sein die Schellenbergspange unter Beibehalt Altstrecke zwischen Hof Hbf und Bereich Hof-Neuhof aufzubauen, ist dieses Potenzial weiterhin zu berücksichtigen, wobei das Thüringer Potenzial hier noch mit einbezogen werden muss.

(Zusätzliches Potenzial durch Anlage von Schellenbergspange und Altstrecke: + bis ++)

3.3.4. Vermarktung

Der Wiederaufbau der Bahn erzeugt Aufmerksamkeit, dazu kommen noch touristischen Aspekte der Bahn selbst. Eine überregionale Vermarktung ist hier einfach.

(Zusätzliches Potenzial durch Vermarktung: +).

3.3.5. Fazit

In der idealen und auch aus Kosten- und Effizienzgründen anzustrebende Form, ist die Variante 2 die Version, welche die Altstrecke Hof – Bad Steben auf Jahrzehnte sichert. Sie erhöht die Fahrgeldeinnahmen, erhöht Trassenerlöse. In der Gesamtrechnung sind hier sehr viele Vorteile auszumachen (Potenziale gesamt inkl. Tarif: ++++++++ bis ++++++++ ergeben 11,5 bis 13,5 Pluszeichen, je nach Variante, ob Schellenbergspanne möglich oder nicht möglich ist).

3.3.6 Kosten für Durchführung / Nachteile

Auch wenn die Vorteile außerordentlich ausgeprägt sind, sollen hier die Nachteile nicht vergessen werden.

Nachteil ist sicherlich der Lärm durch den neuen Güterverkehr. Doch kann dieser in den Tagbereich eingeflochten werden. Zudem sind die neuen Güterwägen nur noch halb so laut wie alte, aktuell auch aus dem Verkehr gezogene Güterwägen.

Nachteilig ist ebenso, dass Verspätungen nur mit größtem Aufwand hereingeholt werden können. Evtl. wäre auch hier noch ein Kreuzungsbahnhof (für Verspätungen), z.B. in Naila, wo noch ein Gleis liegt, aufzubauen.

Ein Nachteil betrifft den Freistaat Bayern. Ein Flügeln ist sicherlich kostenintensiver als die Fahrt ohne Flügeln, weil dazu immer ein zweites Fahrzeug benötigt wird (ohne Flügeln nur eines). Die Verbrauchskosten erhöhen sich in gewissen Maßen, nur die Personalkosten erhöhen sich bei geschicktem Flügelkonzept nicht. Auch bleiben die Trassenpreise gleich.

Doch warum sollte das der Freistaat Bayern das Flügeln nicht zahlen? Dieses Damoklesschwert wird gerne souffliert. Doch auch auf der Strecke Hof – Selb/Cheb wird künftig geflügelt. Was spricht dagegen, nach Umsetzung dieses Angebot nicht auch auf dieser Strecke einzufordern? Nichts. Interessant ist, dass auch die Strecke Hof Selb/Asch von dieser Maßnahme profitieren würde. Hier entsteht eine klassische Win-Win-Situation.

4. „Variante 2“ und Frankenwaldbrücken

Nur über einen Kreuzungs- und Flügelungsbahnhof in Marxgrün können die geplanten Frankenwaldbrücken sinnvoll und effizient mit ÖPNV-Leistung erschlossen werden. Eine Anbindung über Blankenstein und Bad Steben benötigt auf Grund der Lage der Bahnankünfte und -abfahrten immer zwei Fahrzeuge (Busse). Bei Anschluss über Marxgrün mit der Höllentalbahn und festem Kreuzungs- und Knotenpunkt, kann die Erschließung mit einem Fahrzeug gesehen. Damit lassen sich 150 bis 180.000 € im Jahr an konsumtiven Ausgaben einsparen. Zusätzlich würde Bad Steben (oder Variante Anschluss Geroldsgrün) auch noch eine stündliche Vollversorgung als eine Art Stadtbus erhalten.

5. Aufforderung zu verantwortungsvollem und wirtschaftlichem Handeln unter umweltpolitischen Gesichtspunkten

Der Gemeinderat des Marktes Bad Steben ist dazu aufgefordert seine Konzepte für eine Verbesserung auf der Bahnstrecke Hof – Bad Steben einzubringen. Und hier drängt die Zeit, denn in naher Zukunft werden die Weichen für den Nahverkehr neu gestellt. Fachliche Beratung und Unterstützung tut hier Not.

Dass unsere Region einen leistungsfähigen Nahverkehr benötigt, ist bei Betrachtung der Demographie unverkennbar. Zwar werden autonome Fahrzeuge künftig viele Defizite auffangen, doch werden sie in absehbarer Zeit kein schnelles öffentliches Verkehrsmittel werden. Das Potenzial ein schnelles öffentliches Verkehrsmittel zu sein, hat nur die Bahn. Doch sie zukunftsicher zu entwickeln, ist scheinbar nicht gewollt.

Mit Auslassungen Politik zu machen ist vertretbar, gehört zum Geschäft, das bewusste Arbeiten mit Falschaussagen ist dagegen verwerflich. Auch muss Politik in der Marktwirtschaft immer die Ausgabenseite betrachten.

Öffentliche Investitionen müssen immer das Ziel haben, das Angebot zu verbessern, die Ertragslage zu steigern, soziale oder umweltpolitische Zwecke zu erfüllen. Gleichbleibende konsumtive Ausgaben von Seite der öffentlichen Hand sollten nicht der Standard sein. Hier sind immer Mittel und Wege zu suchen, um über investive Ausgaben mittels einer Verbesserung der Infrastruktur konsumtive Ausgaben zurückfahren zu können bzw. den Nutzen zu erhöhen. Dies wäre hier in idealer Weise gegeben.

Falls die Frankenwaldbrücken mit nötiger Erschließung kommen sollten, würden bei Umsetzung der „Variante 2“, trotz verbessertem Angebot für alle, die konsumtiven Ausgaben zum Bestreiten des Busverkehrs (unter Einbezug Schnellbus) für die kommunalen Gebietskörperschaften um ca. 270.000 € im Jahr niedriger liegen, als es die Kosten im „Ohne“- Fall wären. Auch solche Zahlen gehören zur Wahrheit.

Was ist nun zu tun?

Die Politik ist aufgefordert sich nicht gegen eine notwendige Maßnahme zu wehren, sondern diese so zu gestalten, dass maximale Ergebnisse für die Region aus den Maßnahmen erwachsen (das gilt auch für andere Bahnprojekte in der Region, die seit Jahrzehnten auf die lange Bank geschoben werden). Legitim ist natürlich ein Ablehnen, falls gleichzeitig alternative, gerne bessere Lösungsansätze präsentiert werden. Diese sind zu kreieren, denn die Entwicklung der Strecke ist beunruhigend. Wer ablehnt ohne Lösungsansätze zu haben, disqualifiziert sich selbst, widerspricht er/sie der Philosophie, welche den Wirtschaftsstandort Bundesrepublik Deutschland so erfolgreich gemacht hat.

Der Autor weist darauf hin, dass er der Höllentalbahn selbst, d.h. wenn hier nur der Streckenabschnitt Blankenstein – Marxgrün betrachtet wird, unentschieden gegenübersteht. Hier wiegen seiner Meinung die Vorteile die Nachteile auf.

Deshalb hat er, wie alle Mitglieder der Vereins Hoellennetz, auch Verständnis für alle, die Vorbehalte gegenüber der Höllentalbahn haben, vor allem für die Anwohner in Kleinschmieden und Hölle, die zwar

ein deutlich verbessertes SPNV-Angebot erhalten, doch nun in der idealen Lösung tagsüber mit Bahnverkehr leben müssen. D.h. beispielsweise auch, dass geschickt ausgestaltet zwischen 10 und 16 Uhr alle 80 Minuten im Wechsel mit 40 Minuten ein Zug das Höllental passiert und zwischen 6.30 und 10 Uhr bzw. 16 bis 19.30 Uhr die Güterzüge auf der bestehenden Trasse (eine andere ist gar nicht genehmigt) eingeflochten werden.

Dass hier Wanderer sich gestört fühlen, ist anzuzweifeln. Beschwerden von Spaziergängern an der mit Zügen deutlich höher frequentierten Bahnabschnitt zwischen Bad Steben und Hölle sind auch unbekannt. Dagegen sind Übernachtungs-Gäste, die das Höllental aufsuchen, verwundert, dass die Bahnstrecke noch nicht wiederaufgebaut ist (eigene Beobachtung durch häufiges Ansprechen Bad Stebener Übernachtungs-Gäste am Info-Zentrum in Blechschmidtenhammer).

Das Argument der Gefahr für die Höllensprudel-Quellen ist bereits gutachterlich widerlegt (weitere Informationen siehe Argumentation zur Höllentalbahn selbst). Wer Gefahr an Flora und Fauna im Höllental vermutet, muss konsequenterweise auch die Frankenwaldbrücken ablehnen. Die Auswirkungen – vor allem in ihrer auf den MIV-fördernden Anlage – sind gravierender. Und auch hier kann nur eine Höllentalbahn Möglichkeiten zum Lindern der Auswirkungen eröffnen.

Bei einer ganzheitlichen verkehrlichen Betrachtung, welche die Chancen für Bestandsstrecke Hof – Bad Steben mit einbezieht, wird beim Autor dieser Zeilen das Unentschieden zum Streckenabschnitt Höllentalbahn zu einem deutlichen „Ja – pro Höllentalbahn“ – jedoch nur verbunden mit einem Aufbau in ihrer idealen Form, d.h. in Umsetzung der „Variante 2“. Denn es kann nicht sein, dass wir sehenden Auges uns unsere Entwicklungsmöglichkeiten nehmen, ohne Alternativen zu haben. Es wird die Höllentalbahn, alleine schon aus Fördergründen, als einzige Möglichkeit gesehen die Bestandsstrecke zu modernisieren, auf gesunde Füße zu stellen um damit den Bewohnern des gesamten Gebietes des Altlandkreises Naila eine zukunftsfähige, die Demographie berücksichtigende, Mobilität zu ermöglichen.

Oder wir machen eben nichts und hoffen, dass der Freistaat uns dankenswerterweise (ist keine Ironie) noch eine Therme baut, noch eine Spielbank ermöglicht, noch....

Hof im Januar 2021, Volker Griesbach, Diplom-Geograph