

# **Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die touristische Erschließung der Region Höllental** unter besonderer Berücksichtigung des Höllentals und der Stadt Lichtenberg

Konzeptbericht

---

DB Regio Bus

---

Innovative Verkehrskonzepte

---

Februar 2021

## Auftraggeber

- Landratsamt Hof  
Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung  
Schaumbergstraße 14  
95032 Hof

## Projektleitung

- Ludger Jürgens  
Innovative Verkehrskonzepte  
  
DB Regio Bus  
Elisabethstr. 16  
85051 Ingolstadt

## Projektmitarbeiter

- Lisa Wolf (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)
- Dr. Christian Neff (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)
- Dr. Thomas Huber (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)
- Anja Siegler (DB Regio Bus, Innovative Verkehrskonzepte)

## Bearbeitungszeitraum

- März 2020 bis Dezember 2020

## Haftungsausschluss

Alle in dem hier vorliegenden ÖPNV-Handlungskonzept bereitgestellten Informationen wurden nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet und geprüft. Eine Gewähr für die Vollständigkeit, Richtigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen kann jedoch nicht übernommen werden.

## Geschlechtsspezifische Formulierung

Aus Gründen der Lesbarkeit wird in dem Mobilitätskonzept darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Männer und Frauen in gleicher Weise.

# Inhaltsverzeichnis

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1 Ausgangslage</b>   | <b>5</b>  |
| 1.1 Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum                        | 5         |
| 1.2 Herausforderungen im Höllental  | 6         |
| 1.3 Aufgabenstellung  | 6         |
| <b>2 Leitgedanke und Ziele</b>  | <b>8</b>  |
| <b>3 Konzeptaufbau</b>  | <b>9</b>  |
| <b>4 Arbeitspakete, Arbeitsschritte und Ergebnisse</b>                        | <b>10</b> |
| 4.1 AP 1: Bestandsaufnahme und Analyse des Nahverkehrs sowie der Raumstruktur | 10        |
| 4.1.1 Raumanalyse   | 10        |
| 4.1.2 ÖPNV-/SPNV-Analyse  | 13        |
| 4.2 Mobilitätsverhalten im Tourismus  | 18        |
| 4.3 AP 2: Bedarfsanalyse und Festlegung der Anforderungen                     | 19        |
| 4.3.1 Wegeföhrung mit Bröcken und Rahmenbedingungen                           | 20        |
| 4.3.2 Nachfrageanalyse und -prognose Parkplatz                                | 21        |
| 4.3.3 Workshopergebnisse  | 24        |
| 4.4 AP 3: Maßnahmenkonzeption   | 31        |
| 4.4.1 „Zubringerlinie“ Bad Steben   | 33        |
| 4.4.2 „Shuttlelinie Ausstiegspunkte“  | 34        |
| 4.4.3 „Ergänzungslinie Naila“   | 39        |
| 4.4.4 Zusammenfassung Maßnahmenkonzeption                                     | 40        |
| 4.4.5 Über das Konzept hinausgehende Anregungen                               | 41        |
| 4.5 AP4 Umsetzungsbegleitung  | 42        |
| <b>5 Handlungsempfehlungen</b>  | <b>43</b> |

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1 Projektziele.....   | 8  |
| Abbildung 2 Konzeptaufbau .....   | 9  |
| Abbildung 3 Umgebungsüberblick Höllental .....                          | 10 |
| Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung und -Prognose .....                 | 11 |
| Abbildung 5 Angebotsschwerpunkte rund um das Höllental .....            | 12 |
| Abbildung 6 SPNV-Erschließung .....                                     | 13 |
| Abbildung 7 Verbindungen SPNV Bad Steben .....                          | 14 |
| Abbildung 8 Verbindungen SPNV Blankenstein .....                        | 14 |
| Abbildung 9 ÖPNV-Linien .....   | 15 |
| Abbildung 10 ÖPNV + SPNV-Haltepunkte .....                              | 16 |
| Abbildung 11 Hauptverkehrsmittel der Urlaubsreisen im Inland .....      | 18 |
| Abbildung 12 Modal Split im Tourismus .....                             | 18 |
| Abbildung 13 Anzahl der KFZ je 1000 Einwohner - Vergleich.....          | 19 |
| Abbildung 14 Überblick Wegeföhrung .....                                | 20 |
| Abbildung 15 An- und Abfahrten der PKWs .....                           | 22 |
| Abbildung 16 Überblick Bahnhöfe .....                                   | 31 |
| Abbildung 17 Fahrplananalyse .....                                      | 32 |
| Abbildung 18 Streckenentwurf Zubringerlinie .....                       | 33 |
| Abbildung 19 Fahrplanentwurf Zubringerlinie .....                       | 34 |
| Abbildung 20 Streckenentwurf Shuttlelinie Var. 1 .....                  | 35 |
| Abbildung 21 Fahrplanentwurf Shuttlelinie Var. 1 .....                  | 36 |
| Abbildung 22 Streckenentwurf Shuttlelinie Var. 2 .....                  | 37 |
| Abbildung 23 Fahrplanentwurf Shuttlelinie Var. 2 .....                  | 38 |
| Abbildung 24 Streckenentwurf Ergänzungslinie .....                      | 39 |
| Abbildung 25 Fahrplanentwurf Ergänzungslinie .....                      | 40 |
| Abbildung 26 weitergehende Anmerkungen.....                             | 41 |
|   |    |
| Tabelle 1 Bettenangebot u. Übernachtungen in relevanten Gemeinden ..... | 13 |
| Tabelle 2 Bedienungsüberblick relevanter Haltestellen .....             | 17 |
| Tabelle 3 Verteilung Besucherzahlen .....                               | 21 |
| Tabelle 4 Verteilung Besucherzahlen im Modal Split.....                 | 22 |
| Tabelle 5 An- und Abreisen pro Stunde .....                             | 23 |

# 1 Ausgangslage

---

## 1.1 Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum hat mit vielfältigen Herausforderungen zu kämpfen: Im ländlichen Raum bestehen die Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Apotheken, etc.) oftmals nur in Orten einer höheren Zentralitätsstufe (Unterzentrum, Mittelzentrum, etc.). Insofern sind diese Orte sehr häufig das Ziel von Mobilität, wobei es darüber hinaus noch weitere Ziele abseits der zentralen Orte gibt (z. B. Arbeitgeber, Freizeitziele). Die Schaffung eines ÖPNV-Angebotes zur Befriedigung dieses Mobilitätsbedürfnisses ist schwierig. Aufgrund der kleinteiligen Siedlungsstruktur mit schwach ausgeprägten Bevölkerungsschwerpunkten verteilt sich die Bevölkerung auf eine große Fläche. Die daraus resultierende geringe Bevölkerungsdichte führt dazu, dass innerhalb der Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen eine geringere Anzahl an potenziellen Fahrgästen wohnt als dies im dichten besiedelten, städtischen Umfeld der Fall ist. Somit ist das Nachfragepotenzial gering.

Weiterhin wirkt sich der demographische Wandel, der bereits heute und auch in den kommenden Jahren neben einer Erhöhung des Durchschnittsalters auch zu sinkenden Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum führt, erschwerend auf die Aufrechterhaltung und Finanzierung eines ÖPNV-Angebotes aus. Dies ergibt sich zum einen durch einen absoluten Bevölkerungsrückgang infolge von Abwanderung in die Ballungsräume und Städte (Urbanisierung), zum anderen aber auch durch einen Geburtenrückgang. Gerade durch letzteren wird sich die Finanzierungssituation des ÖPNV komplexer gestalten, da ein Wegbrechen der Hauptnutzergruppe Schüler auch zu einem Rückgang der Fahrgelderlöse in diesem Bereich führt, der nicht allein durch Erhöhungen der Fahrpreise aufgefangen werden kann.

Neben der sich im Wandel befindlichen Bevölkerungsstruktur verändern sich die Einstellung zur und die Anforderungen an die Mobilität. Dies resultiert aus den diversifizierten Lebensstilen, Arbeitsmodellen und Kommunikationsformen. Freizeitziele, Einkaufsorte, Arbeitsplätze oder andere Mobilitätsziele werden unregelmäßiger und individueller hinsichtlich des Zeitpunkts und der Aufenthaltsdauer besucht. Dadurch sinkt nicht nur die Bündelungsfähigkeit, sondern auch die Planbarkeit von Mobilitätsangeboten im ÖPNV. Um die geänderten Nachfragestrukturen in einem entsprechenden Busliniennetz abzubilden, würde eine sehr hohe Frequenz an Fahrten in viele unterschiedliche Richtungen notwendig sein. Da aber die Nachfrage insgesamt (über alle Tageszeiten und Wegzwecke hinweg) nur leicht gestiegen bzw. oft gleichgeblieben ist, würden sehr viele Fahrten mit wenigen oder keinen Passagieren in den Bussen stattfinden. Eine ausreichende Finanzierung (und ökologische Rechtfertigung) des erhöhten Angebots wäre also nicht gegeben.

Außerdem haben sich nicht nur das Mobilitätsverhalten, sondern auch das Informations- und Kommunikationsverhalten geändert. Die Informationen über das vorhandene ÖPNV-Angebot müssen insbesondere für Jugendliche schnell und auf digitalem Wege (Smartphone, Tablet-PC, ...) verfügbar sein. Gleichzeitig bevorzugen oder brauchen andere Altersgruppen eine direkte Ansprechperson oder andere persönliche Auskunfts- und Beratungsmöglichkeiten, was zu einem komplexen Nebeneinander von möglichen und notwendigen Kommunikations- und Informationskanälen führt.

Im ländlichen Raum ist es daher umso wichtiger, eine angepasste und moderne Ausrichtung des ÖPNV bereitzustellen, die es erlaubt, auf die unterschiedlichen und sich verändernden Auslastungsgrade und Anforderungen zu reagieren. Um ein wirtschaftlich tragfähiges und attraktives Angebot zu schaffen, ist es sinnvoll, flexiblere Möglichkeiten in das Verkehrsangebot zu integrieren, welche es erlauben, den ÖPNV im Ganzen weiterzuentwickeln und durch ein besseres Angebot mehr Mobilität im ÖPNV (statt im MIV) zu erzeugen. Durch flexiblere Bedienformen wie Bedarfs- und On-Demand-Verkehre ist eine Erweiterung des ÖPNV zu nachfrageschwachen Zeiten und bei

anderen Lücken in der Versorgung möglich. Zudem eröffnet die rasch voranschreitende technologische Entwicklung Gelegenheiten, das ÖPNV-Angebot durch neue und innovative Informationskanäle und Betriebstechnologien deutlich reizvoller und zeitgemäßer zu gestalten.

Ziel des ÖPNV im ländlichen Raum sollte es in diesem Zusammenhang sein, ein über den konventionellen Busverkehr hinausgehendes Angebot zu schaffen, welches in Form eines integrierten Gesamtsystems auf die neuen Herausforderungen eingeht und eine verbesserte und zeitgemäße Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger bereitstellt.

---

## **1.2 Herausforderungen im Höllental**

Der ÖPNV im Landkreis Hof ist aufgrund der ländlich geprägten Struktur vor Ort, stark auf sein Oberzentrum Hof bzw. im Bereich des Höllentals auf das Mittelzentrum Naila ausgerichtet. Die dispersen Siedlungsstrukturen sowie die Konzentration der Einrichtungen der Daseinsversorgung erhöhen die Komplexität, die Versorgung aller Bürger mit einem passenden ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. Hinzu kommt eine touristische Nachfrage, die insbesondere in Bezug auf zeitliche und örtliche Bedienung zusätzliche Anforderungen an ein öffentliches Verkehrsnetz stellt.

Neben den bestehenden Linienverkehren ergänzen touristische Verkehre das bestehende touristische Angebot, welches sich insbesondere an Wander- und Gesundheitstouristen richtet.

Die Herausforderung im Höllental besteht darin, dass die Frankenwaldbrücke, als neu geschaffene touristische Sehenswürdigkeit mit ihrer touristischen Infrastruktur wie Besucherzentrum, Parkmöglichkeiten und Gastronomieangebot, weitere Touristen in die Region zieht, deren Bedürfnisse das aktuelle ÖPNV-Netz nicht erfüllen kann.

Die Brücke, sowie die zusätzlich entstehende Infrastruktur, müssen mittels neuer Verbindungen in das bestehende ÖPNV-Netz integriert werden, um lückenlose Mobilität zu gewährleisten. Auch hinsichtlich der Kapazität des ÖPNV im Gebiet um Lichtenberg und Bad Steben kommen durch die Errichtung und den Betrieb der Frankenwaldbrücke große Herausforderungen auf den ÖPNV zu. So könnte der aktuell betriebene ÖPNV die zu erwartenden Besucher der Brücke derzeit nicht bedienen.

Die Frankenwaldbrücke spricht neben Familien und Gesundheitstouristen verstärkt die Naturtouristen an. Gerade Naturtouristen nutzen vermehrt nachhaltige Mobilitätsangebote mit der Motivation, die Natur aufrecht zu erhalten. Dies lässt einen attraktiven ÖPNV besonders an Bedeutung gewinnen.

---

## **1.3 Aufgabenstellung**

Die zuvor aufgeführten Herausforderungen im Zusammenhang mit der Errichtung der Brücken wurden im Landkreis Hof erkannt, weshalb vielfältige Planung zur Vorbereitung in die Wege geleitet wurden.

Das vorliegende Mobilitätskonzept beschäftigt sich mit der Fragestellung, wie ein lokales Nahverkehrsangebot rund um die Region Höllental die deutlich ansteigenden Touristenzahlen bewältigen kann. Besteht das Ziel, die touristische Mobilität nachhaltiger zu gestalten, muss diese möglichst unkompliziert, verlässlich, transparent und lückenlos gestaltet sein.

Im Zusammenhang mit dieser Aufgabenstellung liegt der Fokus des Konzepts auf folgenden Punkten:

- Einbindung bestehender und neuer „Point of Interest“ (POI), die im Rahmen der Brücken an Bedeutung gewinnen
- Schaffung neuer Linien und Haltestellen
- Einbindung in das ÖPNV-Gesamtnetz als integrierte Gesamtlösung
- Einbindung in Besucherlenkungsplanungen der Brücken
- Simulation der Besucherströme von verschiedenen Zielgruppen mit unterschiedlichen Verhaltensweisen und Bedürfnissen
- Einbindung der Akteure vor Ort für praxisorientierte Planung

Dabei fand die Anforderungen der Gäste, aber auch die der Landkreisbevölkerung zur Erreichbarkeit der touristischen Attraktion, des Übernachtungsortes oder des Wohnortes Berücksichtigung. Ziel war es, die betreffenden Stakeholder in die konzeptionelle Planung miteinzubinden und mit diesen durch Workshops, Diskussionsrunden oder Vor-Ort-Besichtigungen gemeinsam Herausforderungen, Bedürfnisse und Lösungen zu erarbeiten. Dieses Vorgehen stellt eine praxisnahe und umsetzungsorientierte Lösungsfindung sicher.

## 2 Leitgedanke und Ziele

Die Erarbeitung des „nachhaltigen Mobilitätskonzepts für die touristische Erschließung der Region Höllental unter besonderer Berücksichtigung des Höllentals und der Stadt Lichtenberg“ erfolgt unter Einhaltung des folgenden Leitgedankens:

*Die Mobilitätsangebote der Bürgerinnen und Bürger sowie Tages- und Übernachtungstouristen des Landkreises sollen in der Region Höllental durch nachhaltige, wirtschaftlich sinnvolle und möglichst umsetzungsorientierte Maßnahmen ergänzt und optimiert werden.*

Für die Umsetzung des Leitgedankens werden soziale, wirtschaftliche, verkehrsplanerische und ökologische Zielsetzungen berücksichtigt.

| <b>Leitgedanke:</b><br>Optimierung der Mobilität  |  |
|---|--|
| <b>Soziale Ziele:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben auch für Menschen ohne Auto</li><li>▪ Angemessene Erreichbarkeit von Einrichtungen der regionalen Daseinsvorsorge für möglichst viele Bürger</li><li>▪ Schaffung eines ÖPNV-Angebotes für alle Bevölkerungsgruppen</li><li>▪ Stärkung der nachhaltigen Erreichbarkeit beispielweise von touristischen Standorten</li></ul> | <b>Wirtschaftliche Ziele:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sicherstellung einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes</li><li>▪ Einnahmesicherung durch eine Grundnachfrage infolge eines attraktiven ÖPNV-Angebotes</li><li>▪ Angemessener und effizienter Einsatz von öffentlichen Geldern bzw. Zuschussleistungen</li><li>▪ Berücksichtigung von unterschiedlichen Wirtschaftsbereichen (z.B. Beherbergungsbetriebe)</li></ul> |
| <b>Verkehrsplanerische Ziele:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sicherstellung einer hohen Erreichbarkeit mit ÖPNV</li><li>▪ Sicherstellung eines Höchstmaßes an Flexibilität bei der Angebotsplanung</li><li>▪ Erstellung eines umsetzungsorientierten Konzeptes als Basis für die Realisierbarkeit</li><li>▪ Integration multimodaler Angebote und Reiseketten</li></ul>  | <b>Ökologische Ziele:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Schaffung eines ÖPNV-Angebotes, das zur Reduzierung von MIV geeignet ist</li><li>▪ Verlagerung von Verkehren hin zu einem nachhaltigen Modal Split (insbesondere im touristischen Kontext)</li></ul>   |

Abbildung 1 Projektziele

Das Mobilitätskonzept gliedert sich in zwei Teilbereiche auf. Einerseits soll betrachtet werden, welche Angebote geschaffen werden können, die es den Besuchern der Frankenwaldbrücke ermöglichen, die Brücke ohne eigenen PKW zu erreichen. Hier liegt der Fokus entsprechend auf der Anreise der Tagestouristen, wobei auch die (Kurz-)Urlaubsreisenden und deren Anreise betrachtet werden sollen.

Auf der anderen Seite soll durch das Mobilitätskonzept beleuchtet werden, welche Angebote für die Besucher der Frankenwaldbrücke notwendig sind, um ihnen die Möglichkeit zu bieten von den verschiedenen Ausstiegspunkten der Brücke zurück zum Besucherzentrum zu gelangen.



### 3 Konzeptaufbau

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts mit Schwerpunkt Tourismus im Landkreis Hof erfolgt mehrstufig und in mehreren Arbeitspaketen (AP). Die einzelnen Arbeitspakete wurden innerhalb des Arbeitszeitraums so angeordnet, dass diese aufeinander aufbauend bearbeitet werden konnten. Die Planung umfasst insgesamt vier Arbeitspakete sowie einer vorangestellten Kick-Off-Veranstaltung.



Abbildung 2 Konzeptaufbau

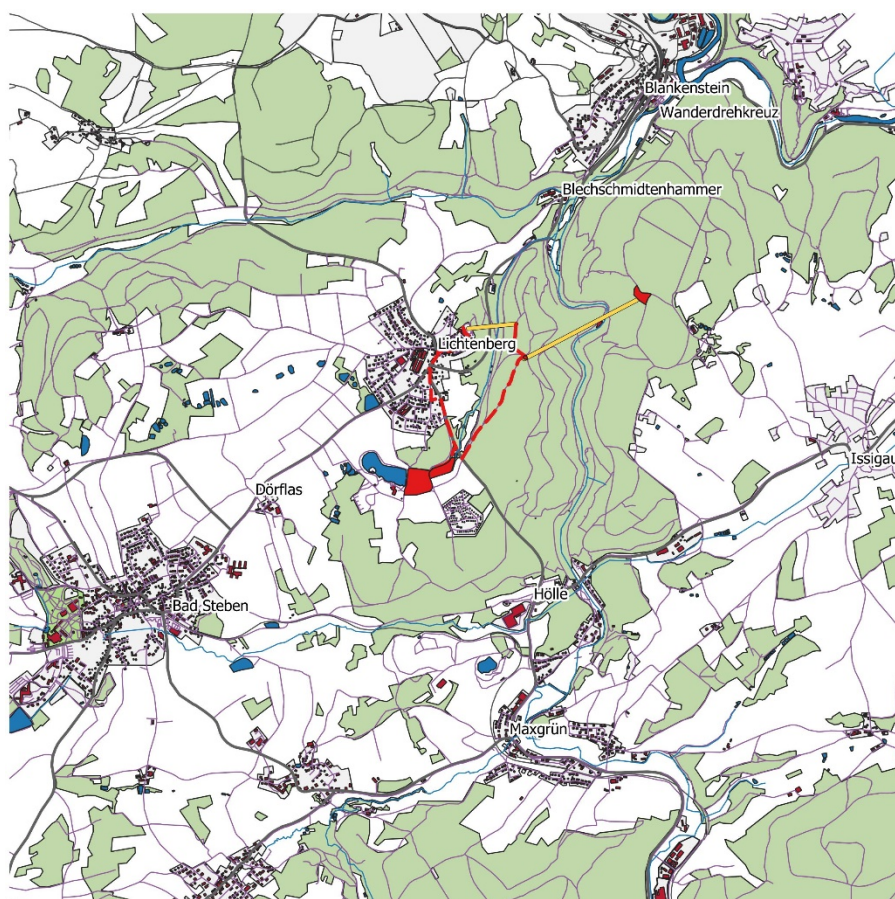
## 4 Arbeitspakete, Arbeitsschritte und Ergebnisse

### 4.1 AP 1: Bestandsaufnahme und Analyse des Nahverkehrs sowie der Raumstruktur

Die Arbeitsschritte im Arbeitspaket 1 dienen dazu, die Region Höllental unter besonderer Berücksichtigung der ÖPNV- und SPNV-Struktur im Untersuchungsraum zu analysieren. Dabei wurde der Untersuchungsraum nicht streng über administrative Grenzen definiert, sondern landkreisübergreifende Verflechtungen sowie Verkehrsbeziehungen zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes herangezogen. Besondere Berücksichtigung fand die Stadt Lichtenberg als Endpunkt der Frankwaldbrücke und Ausgangspunkt für weitere touristische Points of Interest.

#### 4.1.1 Raumanalyse

Die Analyse der Raumstruktur erfolgt innerhalb des Mobilitätskonzepts anhand der Siedlungsstruktur und dem Verkehrsnetz. Eine besondere Bedeutung kommt der touristischen Struktur und den touristischen Kennzahlen zu. Mittels dieser Daten, einer Vor-Ort Begehung, zweier Expertenworkshops und der Verwendung von Geoinformationssystemen (GIS) konnte die Struktur des Untersuchungsgebiets analysiert sowie in thematischen Karten und Darstellungen aufbereitet werden.



### Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die touristische Erschließung der Region Höllental

Umgebungsüberblick

Abbildung 3 Umgebungsüberblick Höllental

Die Region Höllental befindet sich im Norden des Landkreises Hof, gelegen an der bayerisch-thüringischen Grenze. Rund um das Höllental ist die Gegend ländlich geprägt. Mit der Stadt Hof liegt das Oberzentrum für die Region ca. 25 km entfernt. Das nächstgelegene Mittelzentrum ist die Stadt Naila, die ca. 8 km entfernt liegt und als Versorgungsknoten für die Region zählt.

Nach der Deutschen Teilung 1949 wurde die Region von einer zentralen Lage im Staat an den Rand der innerdeutschen Grenze gerückt. Dadurch wurden auch viele bestehende Strukturen

gekappt. Am besten ist dies noch an der Stilllegung des Teilabschnittes der Höllentalbahn erkennbar. Eine bis dahin prominente Nord-Südverbindung wurde unterbrochen und die Bahnhöfe auf beiden Seiten der Grenze zu Endbahnhöfen umfunktioniert.

Viele Orte und Städte der Region liegen an eben dieser (ehemaligen) Eisenbahnstrecke, die parallel zur Selbitz verläuft. Allgemein wurde die Region sehr stark vom Bergbau geprägt und entwickelte sich anschließend zu einer Tourismusregion im Landkreis Hof.

### Bevölkerungsstand und -prognose

Die Bevölkerung des Landkreises Hof, mit besonderer Berücksichtigung auf die Stadt Lichtenberg wurde durch das Statistische Landesamt zum 31.12.2019 mit 94.801 Einwohner (Landkreis Hof) und 1.037 Einwohner (Stadt Lichtenberg) angegeben. Seit 2000 hat sich die Bevölkerung im Gegensatz zur Bevölkerung des Freistaats Bayern kontinuierlich verringert. In Zahlen ausgedrückt fällt die Bevölkerung seit 2000 in Hof um 13 Prozent, in Lichtenberg um 13,5 Prozent. In den kommenden 10 Jahren prognostiziert das Bayerische Landesamt für Statistik einen weiteren leichten Abfall um 5,6 Prozent (Hof) und 10,3 Prozent (Lichtenberg).

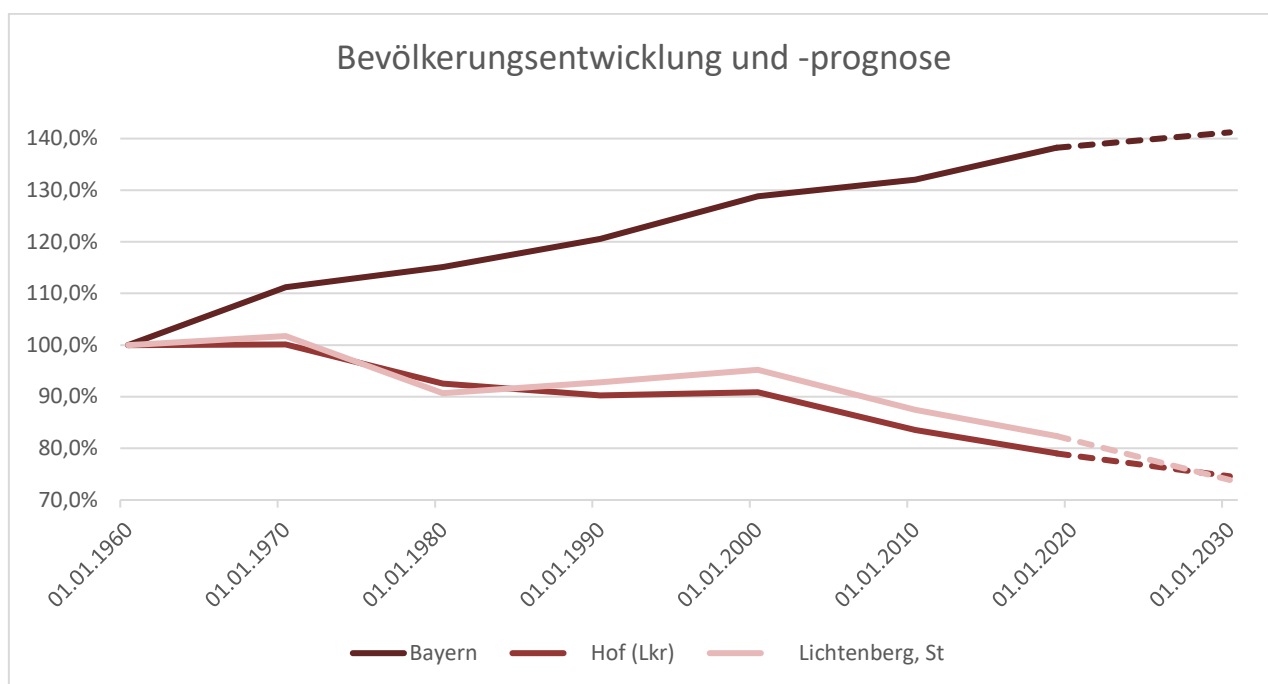


Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung und -Prognose

### Tourismus

Die Region Höllental liegt im Naturpark Frankenwald an der bayerisch-thüringischen Landesgrenze zwischen den Orten Hölle und Bleichschmidtenhammer. Der Naturpark ist als Radfahr- und Wanderdestination bekannt. Vom Drehkreuz des Wanderns, welches sich im Norden des Höllentals befindet, starten gleich fünf überregionale und ausgezeichnete Fernwanderwege, wie der Frankenweg, Rennsteig oder der Fränkische Gebirgsweg. Die Region selbst bietet daneben zahlreiche weitere Rad- und Wanderwege für ihre Besucher.

Die Naturthemen Geopark bzw. Geologie sollen in Zukunft stärker in den Fokus der Tourismusentwicklung gerückt werden. Das Schieferland, Stollen und Bergwerke sind Alleinstellungsmerkmale der Region.

Neben Naturtouristen zieht es die Zielgruppe Gesundheitstouristen in das Höllental. Das nahegelegene bayerische Staatsbad Bad Steben mit Therme und den Kureinrichtungen heißt Gäste aus ganz Deutschland willkommen.

Anlehnend der obig genannten Attraktionspunkte können Schwerpunkte des Angebots im Bereich Gastronomie, Beherbergung und POIs folgendermaßen lokalisiert werden:

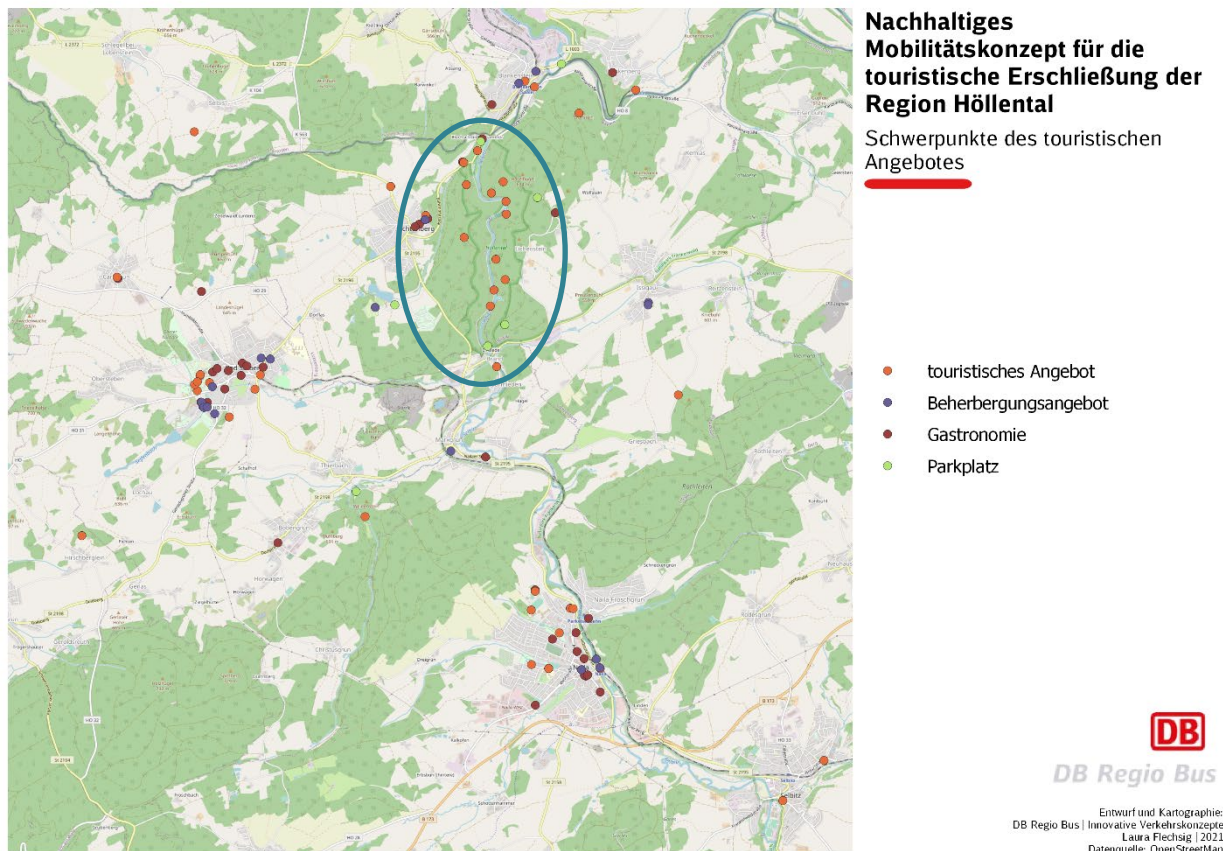


Abbildung 5 Angebotsschwerpunkte rund um das Höllental

Im direkten Umfeld zum Höllental lassen sich als touristische Attraktionspunkte Lichtenberg mit Burgruine, Musikbegegnungsstätte Henri Marteau und verschiedene Gastronomie und Beherbergungsangebote feststellen. Etwas weiter nördlich zählen das Besucherbergwerk Friedrich Wilhelm Stollen mit Gaststätte und das Naturparkinformationszentrum in Blechschmidtenhammer zu den touristischen Anziehungspunkten. Bei Blankenstein findet sich das bekannte Drehkreuz des Wanderns, bei dem sich der Rennsteig, Frankenweg, Saaletalweg, Kammweg und der fränkischer Gebirgsweg kreuzen. Ein touristischer Hot Spot der Region ist Bad Steben, wo neben den Einrichtungen des Staatsbades wie Kurhaus und Kurpark, auch Kliniken und Thermen angesiedelt sind. Die Spielbank, das Grafikmuseum und die Vielfalt an kulturellen Veranstaltungen stellen weitere Attraktionspunkte dar. Bad Steben ist zudem Ausgangspunkt verschiedener Wandertouren in die Region.

Weitere touristisch relevante Kommunen sind Naila (Touristeninformation mit E-Bike-Verleih, Übernachtungsmöglichkeiten, Museen und Freizeiteinrichtungen) oder Geroldsdgrün (Eventscheune, Freizeitanlagen, Museen, Schieferwerk, Trekkingplatz).



Betrachtet man die Übernachtungsstruktur im Landkreis, mit Fokus auf der Region ums Höllental, lässt sich Folgendes feststellen:

| Gemeinden            | Bettenangebot            | Übernachtungen           |
|----------------------|--------------------------|--------------------------|
|                      | Mittelwert über das Jahr | Mittelwert über das Jahr |
| Landkreis Hof        | 2764                     | 42798                    |
| Bad Steben           | 1350                     | 29368                    |
| Berg                 | 137                      | 1416                     |
| Köditz               | 74                       | 1227                     |
| Lichtenberg          | 80                       | 451                      |
| Naila                | 77                       | 916                      |
| Schwarzenbach a.Wald | 162                      | 821                      |
| Selbitz              | 175                      | 1970                     |

Tabelle 1 Bettenangebot u. Übernachtungen in relevanten Gemeinden (2019, ohne Camping, mehr als 10 Gästebetten)

Die oben aufgeführten Übernachtungen und das Bettenangebot zeigt eine touristische Fokussierung auf die Kommunen Hof und Bad Steben, wobei insbesondere Bad Steben im Rahmen dieses Konzeptes von besonderer Bedeutung ist. Abseits von Bad Steben, wo aufgrund des Kurbetriebs viele Hotels und Ferienwohnungen ansässig sind, findet sich im Landkreis eine eher kleinteilige Beherbergungsstruktur mit vielen Ferienwohnungen - mit weniger als 10 Betten - wieder. Weitere Hotels befinden sich in den Zentren Naila, Kronach, Kulmbach und Rehau. Als für das Höllental relevante Campingplätze sind die in Lichtenberg, Issigau oder Köditz zu nennen.

#### 4.1.2 ÖPNV-/SPNV-Analyse

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region Höllental setzt sich aus mehreren Buslinien und Bahnlinien zusammen. Insgesamt sind für das Untersuchungsgebiet zwei Bahnlinien und sechs Buslinien von größerer Bedeutung.

#### SPNV

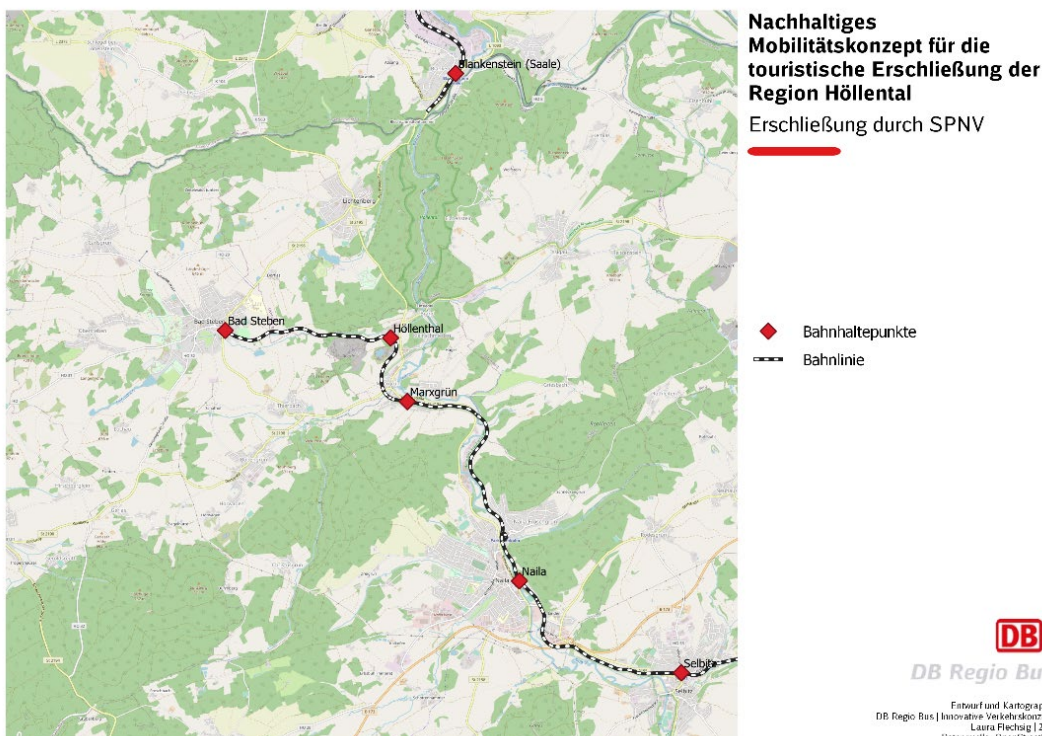


Abbildung 6 SPNV-Erschließung

Über die Schiene wird das Höllental über die Bahnlinien 857 Hof - Bad Steben und 557 Saalfeld - Bad Lobenstein - Blankenstein angebunden. Die wichtigsten Bahnhaltepunkte sind dabei die beiden Endbahnhöfe Bad Steben und Blankenstein. Neben diesen Bahnhöfen gibt es noch weitere Haltepunkte mit direktem oder indirektem Bezug zum Höllental. Diese Haltepunkte sind Höllental, Marxgrün und Naila.

Die Strecke 857 Hof - Bad Steben wird durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen agilis betrieben und weist grundsätzlich einen Stundentakt auf der gesamten Strecke zwischen 5:30 Uhr und 22:00 Uhr auf. Die ein- und ausgehenden Verbindungen an einem Werktag am Endbahnhof Bad Steben können in der untenstehenden Tabelle eingesehen werden:

| ankommend<br>Name | Zeit     | von          | abgehend<br>Name | Zeit     | nach           |
|-------------------|----------|--------------|------------------|----------|----------------|
| ag 84597          | 06:16:00 | Hof Hbf      | ag 84616         | 05:37:00 | Hof Hbf        |
| ag 84611          | 07:22:00 | Hof Hbf      | ag 84562         | 06:37:00 | Münchberg      |
| ag 84615          | 08:16:00 | Hof Hbf      | ag 84618         | 07:26:00 | Hof Hbf        |
| ag 84683          | 09:17:00 | Weidenberg   | ag 84622         | 08:39:00 | Marktredwitz   |
| ag 84619          | 10:16:00 | Hof Hbf      | ag 84604         | 09:39:00 | Coburg         |
| ag 84621          | 11:18:00 | Bayreuth Hbf | ag 84624         | 10:39:00 | Kirchenlaibach |
| ag 84635          | 12:18:00 | Marktredwitz | ag 84606         | 11:39:00 | Coburg         |
| ag 84625          | 13:32:00 | Bayreuth Hbf | ag 84626         | 12:39:00 | Bayreuth Hbf   |
| ag 84575          | 14:16:00 | Hof Hbf      | ag 84608         | 13:39:00 | Coburg         |
| ag 84685          | 15:19:00 | Weidenberg   | ag 84628         | 14:39:00 | Bayreuth Hbf   |
| ag 84679          | 16:18:00 | Bayreuth Hbf | ag 84638         | 15:39:00 | Bayreuth Hbf   |
| ag 84631          | 17:18:00 | Bayreuth Hbf | ag 84630         | 16:39:00 | Bayreuth Hbf   |
| ag 84691          | 18:18:00 | Bayreuth Hbf | ag 84612         | 17:39:00 | Bad Rodach     |
| ag 84633          | 19:18:00 | Bayreuth Hbf | ag 84632         | 18:39:00 | Marktredwitz   |
| ag 84689          | 20:18:00 | Hof Hbf      | ag 84634         | 19:40:00 | Bayreuth Hbf   |
| ag 84637          | 21:20:00 | Marktredwitz | ag 84636         | 20:40:00 | Hof Hbf        |
| ag 84641          | 23:25:00 | Hof Hbf      | ag 84640         | 21:56:00 | Bayreuth Hbf   |

Abbildung 7 Verbindungen SPNV Bad Steben

Im zweistündigen Takt wird die Bahnlinien 557 Saalfeld - Bad Lobenstein - Blankenstein betrieben. Zusätzlich zu dieser Haupttaktung zwischen 6:40 Uhr und 19:40Uhr existieren noch weitere abweichende Ergänzungsfahrten, so dass zu den stark frequentierten Zeiten ein stündliches Fahrangebot existiert. Auch hier können in der untenstehenden Tabelle die Fahrzeiten am Endbahnhof Blankenstein an einem Werktag eingesehen werden.

| ankommend<br>Name | Zeit     | von             | abgehend<br>Name | Zeit     | nach            |
|-------------------|----------|-----------------|------------------|----------|-----------------|
| EB 81051          | 07:48:00 | Gera Hbf        | EB 81030         | 06:43:00 | Leipzig Hbf     |
| EB 81031          | 09:10:00 | Saalfeld(Saale) | EB 81032         | 08:38:00 | Saalfeld(Saale) |
| EB 81033          | 11:10:00 | Leipzig Hbf     | EB 81034         | 10:38:00 | Saalfeld(Saale) |
| EB 81035          | 13:10:00 | Leipzig Hbf     | EB 81036         | 12:38:00 | Saalfeld(Saale) |
| EB 81037          | 14:29:00 | Bad Lobenstein  | EB 81038         | 13:38:00 | Bad Lobenstein  |
| EB 81039          | 15:10:00 | Leipzig Hbf     | EB 81040         | 14:38:00 | Saalfeld(Saale) |
| EB 81047          | 16:16:00 | Leipzig Hbf     | EB 81042         | 16:38:00 | Saalfeld(Saale) |
| EB 81041          | 17:10:00 | Leipzig Hbf     | EB 81044         | 17:35:00 | Saalfeld(Saale) |
| EB 81043          | 19:22:00 | Leipzig Hbf     | EB 81046         | 19:42:00 | Saalfeld(Saale) |

Abbildung 8 Verbindungen SPNV Blankenstein

Neben diesen bestehenden Schienenangeboten gibt es insbesondere von Thüringischer Seite das Bestreben, die stillgelegte Höllentalbahn, die mitten durch das Naturschutzgebiet Höllental führt, zu reaktivieren. Die Reaktivierung würde die Bahnverbindung zwischen Marxgrün nach Blankenstein wieder ermöglichen, die mit der Teilung Deutschland 1945 unterbrochen wurde. Einen Ausblick, ob und auch wann eine Reaktivierung realistisch ist, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt allerdings nicht sagen. Die Konzeptionierung ist auf Grundlage des aktuellen Standes ausgerichtet, Eine mögliche Reaktivierung der Strecke wurde nicht berücksichtigt.

## ÖPNV

Ergänzend zu den beiden bestehenden Bahnlinsen verkehren sieben Buslinien im Untersuchungsraum um das Höllental. Zudem existiert ein Bürgerbus in Bad Steben, der auch die Stadt Lichtenberg in einem Umlauf bedient.

Das ÖPNV-Angebot umfasst folgende Linien:

- 9: Kronach - Selbitz - Bad Steben (OVF)
- 620: Bad Lobenstein - Bad Steben - Naila (KomBus)
- 6347: Hof - Berg - Issigau - Lichtenberg/Bad Steben - Nordhalben (RBO)
- 6348: Geroldgrün - Langenbach - Bad Steben - Naila (RBO)
- 6349: Naila - Issigau - Bleichschmidtenhammer - Lichtenberg - Naila (RBO)
- 6359: Dürrenwaidhammer - Bad Steben - Naila (RBO)
- 6372: Hof - Bad Steben - Kronach (RBO)
- 16: Bürgerbus Bad Steben / Lichtenberg

Darüber hinaus gibt es rund um das Höllental noch das Angebot verschiedener Fahrradbusse, die auch die Mitnahme der Fahrräder ermöglichen, allerdings häufig nur an den Wochenenden und meist auch nur saisonal von Mai bis Oktober verkehren:

- 6373: Seen- und Fichtelgebirgslinie (RBO)
- 8340: Tälerlinie (OVF)
- 8352: Hochfrankenwaldlinie (OVF).

Wichtige Knotenpunkte für den öffentlichen Personenverkehr im Untersuchungsraum sind Naila, Bad Steben und Blankenstein, da hier im Zusammenhang mit dem Anschluss an den Schienenverkehr auch eine Vielzahl der aufgelisteten Buslinien Halt machen.

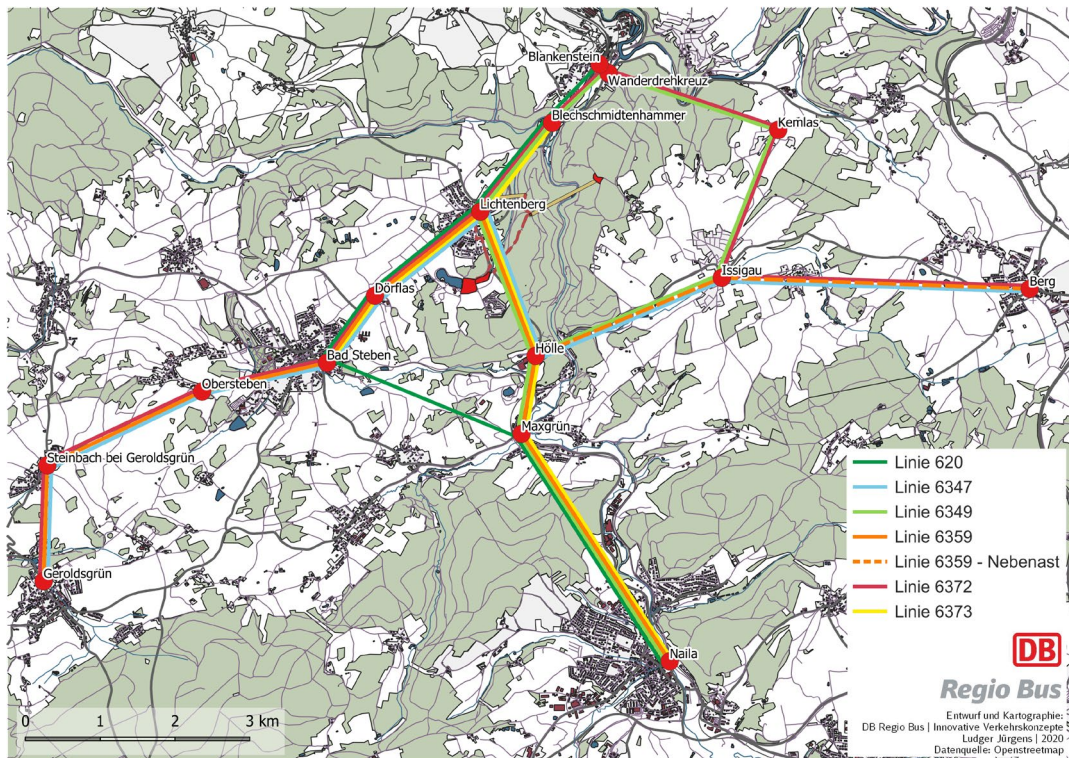


Abbildung 9 ÖPNV-Linien



Betrachtet man die räumliche Erschließung durch den ÖPNV im Untersuchungsraum, kommt man zu der Erkenntnis, dass der Raum gut erschlossen ist. Grundsätzlich existieren an den wichtigen Orten bereits Haltestellen und auch die räumliche Verteilung der Linien stellt sich so dar, dass die wichtigsten Relationen immer durch mindestens eine Buslinie abgedeckt sind.

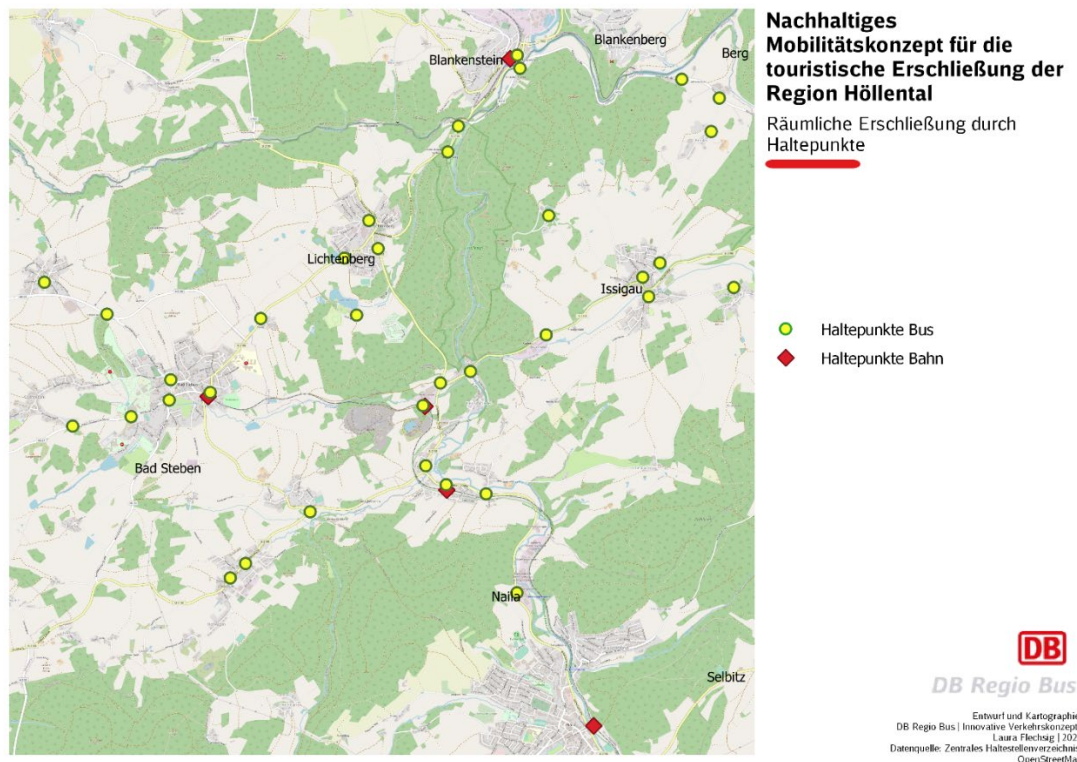


Abbildung 10 ÖPNV + SPNV-Haltestellen

Wie häufig in ländlichen Räumen, ist auch rund um das Höllental das Angebot im ÖPNV stark vom Schülerverkehr beeinflusst. Dies lässt sich bei der Betrachtung des Verhältnisses von angebotenen Fahrten an Ferientagen gegenüber Schultagen erkennen, welches zwischen 33 Prozent und 79 Prozent des Fahrtangebots der einzelnen Linien liegt. Betrachtet man den Mittelwert, der in der nachfolgenden Tabelle analysierten Haltestellen, werden an diesen Haltestellen an Ferientagen nur 55 Prozent der Fahrten angeboten, die auch an Schultagen betrieben werden.

Die Fokussierung auf den Schülerverkehr bringt mit sich, dass über den Tag hinweg häufig größere Lücken in der Taktung bestehen. Auch lässt sich erkennen, dass die Betriebszeiten der Busse häufig bereits am Nachmittag enden und am Abend kein oder nur ein deutlich eingeschränktes ÖPNV-Angebot vorhanden ist.



| Haltestelle                      | Angebotene Fahrten an Schultagen | Angebotene Fahrten an Ferientagen | Anteil des Ferienangebots gegenüber dem Schultagangebots |
|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|--|
| Lichtenberg, Naila Straße        | 22                               | 15                                | 68%  |
| Lichtenberg, Café Bellevue       | 19                               | 15                                | 79%  |
| Lichtenberg, Feuerwehr           | 20                               | 15                                | 75%  |
| Blebschmidtenhammer, F.W.Stollen | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Blebschmidtenhammer, Bhf         | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Untereichenstein/-wolfstein      | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Kemlas, Saaletal                 | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Kemlas, Abzw.                    | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Kemlas                           | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Issigau, Kindergarten            | 6                                | 2                                 | 33%  |
| Issigau, Dorfplatz               | 18                               | 10                                | 56%  |
| Hölle                            | 20                               | 10                                | 50%  |
| Hölle, Abzw.                     | 20                               | 10                                | 50%  |
| Marxgrün, Post                   | 33                               | 21                                | 64%  |
| Dörflas                          | 30                               | 23                                | 77%  |
| Bad Steben, Bhf                  | 29                               | 21                                | 72%  |
| Bad Steben, Therme               | 20                               | 13                                | 65%  |
| Obersteben                       | 20                               | 13                                | 65%  |
| Bad Steben, Humboldtstr.         | 11                               | 6                                 | 55%  |
| Bad Steben, Engelmannstraße      | 20                               | 13                                | 65%  |
| Geroldgrün                       | 22                               | 16                                | 73%  |

Tabelle 2 Bedienungsüberblick relevanter Haltestellen

Neben der Ausrichtung auf den Schülerverkehr kann man im Untersuchungsraum mit dem Tourismus eine weitere Fokussierung registrieren. So kann man ein vergleichsweise großes Fahrtenangebot an Wochenenden feststellen, dass mit den angebotenen Fahrradbuslinien noch ergänzt wird. Jedoch lässt sich an den Wochenenden ebenfalls eine Disparität der Fahrtanzahl beobachten. Diese ist mit den saisonalen Fahrplänen der Fahrradbusse begründet. In den Wintermonaten besteht ein deutlich geringeres Fahrtangebot an Samstagen und Sonntagen als in den Sommermonaten.

## 4.2 Mobilitätsverhalten im Tourismus

Flexibilität und Komfort steht beim touristischen Reisen stark im Vordergrund. Unabhängiges Reisen wird dabei oft nur in der Nutzung des PKWs gesehen. Die Zahlen zeigen, dass der PKW mit großem Abstand die bevorzugte Verkehrsmittelwahl ist.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wird hingegen nur ein kleiner Teil der Reisen im Inland zurückgelegt, insbesondere bei Tagesreisen. Bei den Übernachtungsreisen werden mehr als zwei Drittel der Inlandsurlaube mit dem Pkw unternommen. Die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen stellen gerade für naturräumliche Destinationen und Schutzgebiete eine große Herausforderung dar (dwif, 2016).

Dabei spielt es nicht nur eine Rolle, wie sich innerhalb der Urlaubsdestination fortbewegt wird, auch die An- bzw. Abreise beeinflussen das Mobilitätsverhalten vor Ort. Die Wahrscheinlichkeit, dass Touristen, die mit dem ÖV anreisen auch am Urlaubsort den ÖV nutzen, ist 5-mal höher als bei denen, die mit dem MIV anreisen (UBA, 2020). Dies zeigt, dass neben dem funktionierenden Mobilitätsangebot in der Destination, auch die Angebote für die An- und Abreise für eine nachhaltige Tourismusedwicklung von großer Bedeutung sind.

Doch auch das Mobilitätsverhalten im Allgemeinen befindet sich im Wandel. Lange Reisezeiten durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, steigende Benzinpreise und ein veränderter Wertewandel hin zur Nachhaltigkeit geben Anlass, die Nutzung des PKWs zu überdenken. Zahlen des Institutes für Mobilitätsforschung unterstreichen diesen Trend. Dem Institut zufolge soll der Anteil der PKW-Reisen in den nächsten 20 Jahren sowohl bei Tagesreisen als auch Kurz- und Urlaubsreisen sinken (dwif, 2016). Gleichzeitig kann bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus oder Bahn ein Aufwärtstrend prognostiziert werden. Darüber hinaus sind immer mehr Menschen auf funktionierende öffentliche Verkehrsverbindungen angewiesen: Demographischer Wandel und die Bewegung vor allem junger Menschen in urbane Räume lassen die Anzahl derer, die kein Auto besitzen bzw. benötigen ansteigen. Um nun im peripheren Raum attraktives touristisches Potenzial zu schaffen, ist es daher wichtig neben den Verbindungen für Schüler, Pendler und Versorgungsfahrten auch ein Angebot zu schaffen, welches zur Nutzung des ÖPNVs im Tourismus überzeugt.

Neben eingeschränkter Gepäckmitnahme oder Fahrpreis zählen vor allem die eingeschränkte Mobilität am Zielort, der Bahnanschluss für die erste und die letzte Meile als Gründe für eine Nichtnutzung nachhaltiger Verkehrsmittel. Das vorliegende Mobilitätskonzept soll auf diese Pain Points im ÖV reagieren und seinen Beitrag leisten, diese Gründe zu minimieren.

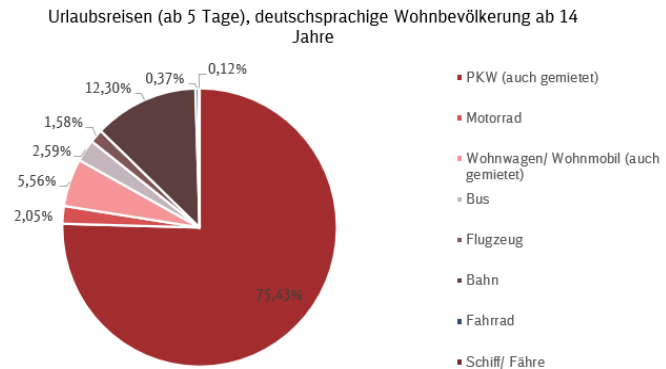


Abbildung 11 Hauptverkehrsmittel der Urlaubsreisen im Inland

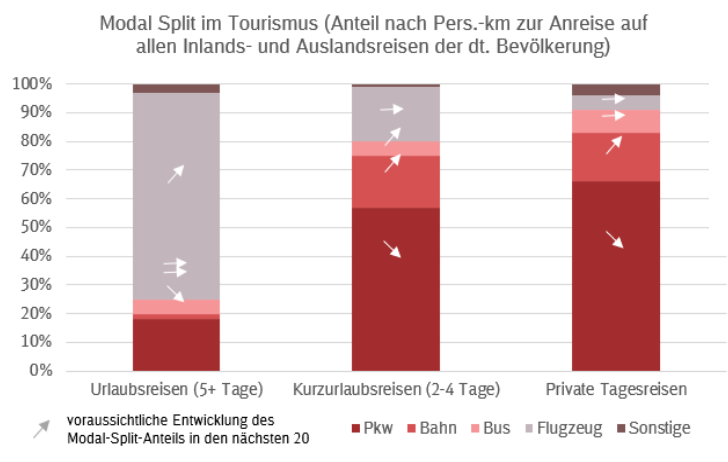


Abbildung 12 Modal Split im Tourismus

(Quelle: dwif 2016, eigene Darstellung)

Die Grundlage zur Schaffung eines entsprechenden Angebots bieten die bestehenden Strukturen des ÖPNVs vor Ort. Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung kann eine erste Abschätzung bieten, wie gut der ÖPNV in den einzelnen Gebieten angeboten und angenommen wird. Dort wo ein gutes und passendes Angebot im ÖPNV vorherrscht, werden sich Haushalte stärker damit auseinandersetzen, ob die Anschaffung und der Betrieb eines Zweit- oder sogar Drittwagen notwendig und sinnvoll sind.

Laut Zahlen des Bayerischen Landesamtes für Statistik stiegen im Landkreis Hof sowie in der Stadt Hof sowohl die absoluten als auch relativen Zahlen in den vergangenen Jahren stetig an. Im Jahr 2020 lag die Zahl der PKW pro 1.000 Einwohner im Landkreis mit 866 über dem Durchschnittswert für den Freistaat Bayern, der 2020 bei 789 PKWs je 1.000 Einwohner (Bayerisches Landesamt für Statistik) lag.

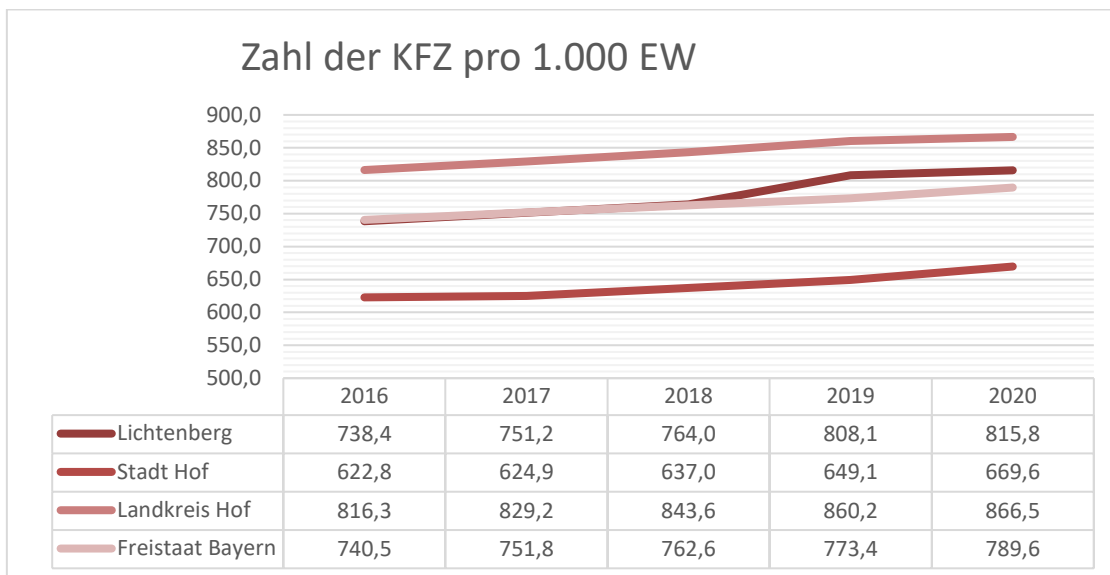


Abbildung 13 Anzahl der KFZ je 1000 Einwohner - Vergleich

Dies zeigt die Dringlichkeit einer Verbesserung der Mobilität im Landkreis auf. Mit einer optimierten Erschließung des ÖPNVs kann der periphere Raum verbunden und attraktiv gestaltet werden. Dabei profitieren sowohl die Einheimischen als auch die Besucher. Neben einer gefestigten Verbindung zwischen den Gemeinden, kann dem Wandergebiet Höllental ein naturfreundliches Image geschaffen werden. Im Hinblick auf die touristischen Aktivitäten, welche im Höllental geboten werden, unterstreicht ein nachhaltiges Mobilitätskonzept die natürlichen Attraktionen des Frankenwaldes. Eine Reduzierung und Steuerung der erwarteten Verkehrsbelastung mithilfe des ÖPNV trägt zudem zur Akzeptanz des Tourismus mit seinen Sehenswürdigkeiten in der Region bei.

### 4.3 AP 2: Bedarfsanalyse und Festlegung der Anforderungen

Auf Basis der Erkenntnisse des AP1 und der Detailbetrachtung des Untersuchungsraumes sollen im Arbeitspaket 2 die Bedürfnisse an einen ÖPNV für die Region Höllental herausgestellt werden und zudem die Anforderungen an diesen Verkehr definiert werden.

Dazu dienen insbesondere die vorgegebenen Rahmenbedingungen und das geplante Besucherlenkungskonzept der Frankenwaldbrücke, die Analyse vergleichbarer touristischer Angebote sowie die Sammlung von Experteninformationen.

### 4.3.1 Wegeführung mit Brücken und Rahmenbedingungen

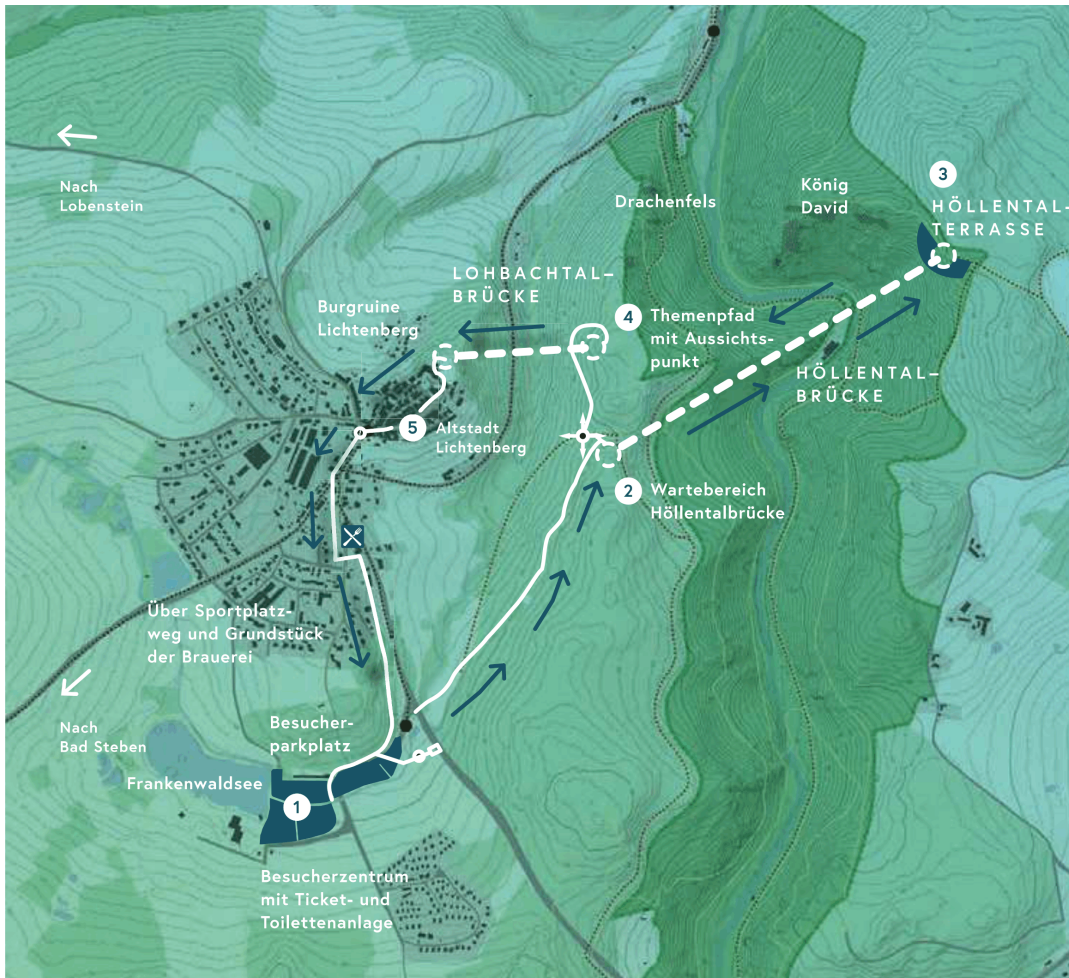


Abbildung 14 Überblick Wegeführung

Das vorliegende Mobilitätskonzept basiert auf folgenden Angaben zur Besucherlenkung:

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>Besucher</b>         | <b>150.000 – 400.000</b>   |
| <b>Öffnungszeiten</b>   | je nach Jahreszeit & Witterung (Planung: 9.00 bis 16.30 bzw. 18.00 Uhr)  |
| <b>Ticketkauf</b>       | Eine zentrale Stelle: Besucherzentrum als Ausgangspunkt für alle Besucher  |
| <b>Besucherzentrum</b>  | Parkmöglichkeiten Gastronomie, ein Ticketshop, Toiletten, Infobereiche, Gruppenmöglichkeiten   |
| <b>Zugang/ Ausstieg</b> | Zugang nur bei Nummer 2 (Schwedenstein) Ausstieg bei 2 und bei den Endpunkten der Höllentalbrücke (Höllentalterrasse) & Lohbachtalbrücke (Burgruine) möglich |
| <b>Parken</b>           | Am Besucherzentrum (600 Parkplätze, kostenlos)   |
| <b>ÖPNV:</b>            | Ziel: Busse als Shuttleservice zw. Bahnhof Höllental, Freizeitzentrum, Stadt Lichtenberg, Infozentrum Blechschmidtenhammer und Bahnhof Blankenstein          |

Hieraus geht hervor: Der wichtigste Kontaktpunkt vor Brückenbetritt, ist das Informations-/Besucherzentrum mit Parkplatz, welches am Frankenwaldsee errichtet wird. Hier ist der „single point of contact“ für den Ticketkauf. Dementsprechend muss das Informationszentrum bestmöglich in das ÖPNV-Netz eingebunden werden. Das Infozentrum ist vor allem für die Brückenbegeher relevant. Für die Brückenverlasser sind sowohl der Schwedenstein (Einstiegspunkt), wie auch die beiden Endpunkte der Brücken (Stadt Lichtenberg und Höllentalterrasse) relevant, wobei das Besucherlenkungskonzept den Rundweg vom Parkplatz am Besucherzentrum über die Brücken bis hin zur Lichtenberger Altstadt und schließlich wieder zurück zum Parkplatz vorsieht.

Für welche Zielgruppe sich welches Bewegungsmuster ergibt, wurde im Workshop erarbeitet (siehe 4.3.3).

#### 4.3.2 Nachfrageanalyse und -prognose Parkplatz

Um eine Einschätzung der benötigten Kapazitäten im ÖPNV machen zu können, bedarf es, neben der absoluten Zahl an Besuchern pro Jahr, noch detaillierterer Hinweise auf die zeitliche Verteilung der Gäste im Tages- und Wochenverlauf. Als Grundlage für diese Kapazitätsabschätzung diene einerseits die „Verkehrsuntersuchung zur Frankenwaldbrücke“ der Projekta - Ingenieurgesellschaft für Tiefbautechnik Auerbach mbH sowie die Ankunftsverteilungen der Besucher und die Parkdauer der Gäste des Baumwipfelpfads in Neuschönau im Bayerischen Wald, die bereits als Grundlage der Verkehrsuntersuchung diene.

Die in der Verkehrsuntersuchung enthaltenden Prognose spricht von 400.000 Besuchern in den ersten beiden Jahren sowie 200.000 Besuchern in den darauffolgenden Jahren. Diese Besucherzahl dient auch in dem Mobilitätskonzept als Basis der weiteren Kalkulationen.

Als Basis für die weitere Kalkulationen wird angenommen, dass jeweils 50 Prozent der Besucher zwischen Montag und Freitag und die anderen 50 Prozent an Samstagen und Sonntagen zur Frankenwaldbrücke anreisen werden. In absoluten Zahlen würde dies folgende Verteilung mit sich bringen:

| <b>Besucherzahlen</b>              |                                |                                  |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. + 2. Jahr<br>(400.000 Besucher) |                                | Ab 3. Jahr<br>(200.000 Besucher) |                                |
| Werktag<br>(1.000 Besucher)        | Wochenende<br>(2.000 Besucher) | Werktag<br>(500 Besucher)        | Wochenende<br>(1.000 Besucher) |
|                                    |                                |                                  |                                |

Tabelle 3 Verteilung Besucherzahlen

Auch bei dem Anteil der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) bzw. ÖPNV und Reisebus am Gesamtaufkommen stimmen die Werte aus der Verkehrsuntersuchung mit den Praxis- und Erfahrungswerten aus ÖPNV-Sicht überein. Die Annahme, dass 10 Prozent der Besucher mit dem ÖPNV anreisen, wurde entsprechend in die Kapazitätskalkulation übernommen. Neben diesem Wert als realistische Annahme wurde zusätzlich ein Maximalwert in die Kalkulation mit aufgenommen, der von einer sehr optimistischen ÖPNV-Nutzung von 20 Prozent ausgeht. Kombiniert man diese Annahmen erhält man für die ersten beiden Jahre 100 bis 400 Besucher pro Tag, die mit dem ÖPNV anreisen werden. Ab dem dritten Jahr liegt diese Zahl bei 50 bis 200 Besuchern pro Tag.

## Besucherzahlen

| ÖPNV-Nutzung im Modal Split | 1. + 2. Jahr<br>(400.000 Besucher) |                                | Ab 3. Jahr<br>(200.000 Besucher) |                                |
|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
|                             | Werktag<br>(1.000 Besucher)        | Wochenende<br>(2.000 Besucher) | Werktag<br>(500 Besucher)        | Wochenende<br>(1.000 Besucher) |
| 10 % (Annahme)              | 100                                | 200                            | 50                               | 100                            |
| 20 % (Maximal)              | 200                                | 400                            | 100                              | 200                            |

Tabelle 4 Verteilung Besucherzahlen im Modal Split

Zur Ermittlung der Verteilung der Ankünfte und Abfahrten der Besucher im Tagesverlauf bieten die Werte des Parkplatzes des Baumwipfelpfads in Neuschönau gute Vergleichswerte, da die Attraktion im Bayerischen Wald über eine ähnliche Grundvoraussetzungen verfügt, wie zum Beispiel die Lage im Wald, die Verweildauer in Bezug auf die Länge des Weges und die Hotspotwirkung für den Tourismus der Region. Daher liegt es nahe, die Verteilung der Besucher über den Tag hinweg, vom Baumwipfelpfad auf die Frankenwaldbrücke zu übertragen.

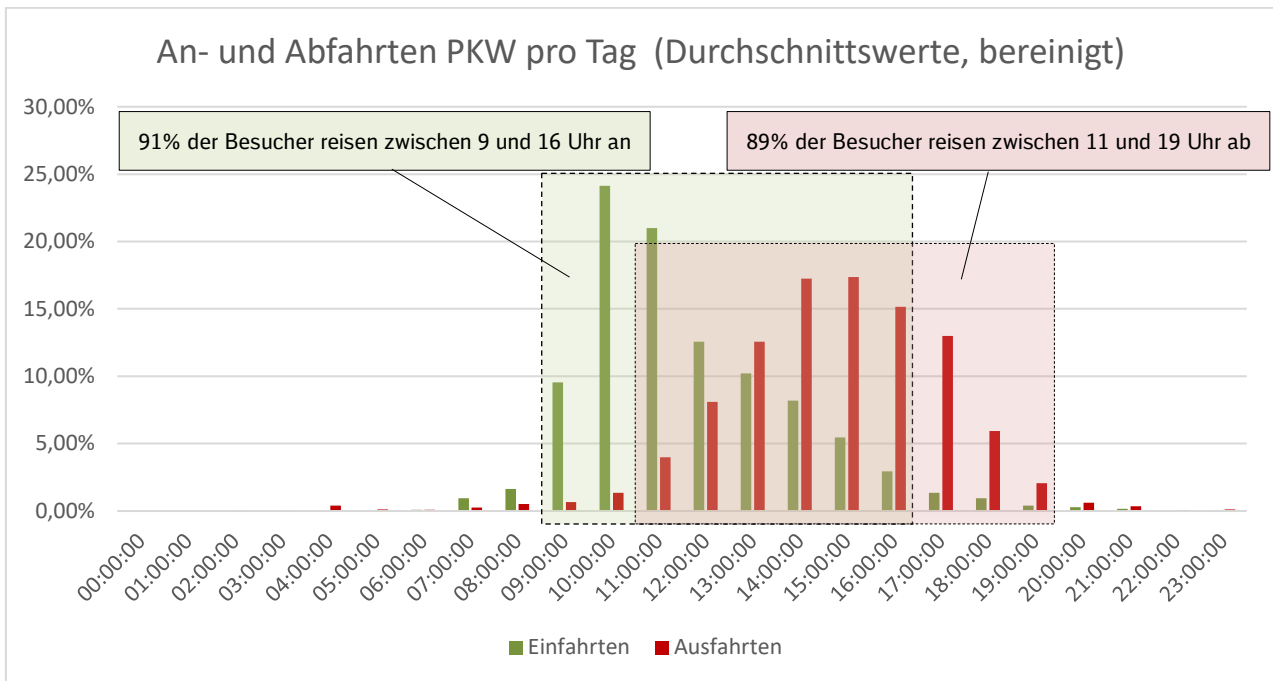


Abbildung 15 An- und Abfahrten der PKWs

Die höchsten Werte finden sich bei den Einfahrten um 10:00 Uhr mit 24 Prozent und bei den Ausfahrten um 14:00 Uhr und 15:00 Uhr mit 17 Prozent. Über diese Werte können die benötigten Maximalkapazitäten im ÖPNV für die An- und Abreise der Besucher der Frankenwaldbrücke kalkuliert werden. Dieser liegt in den ersten beiden Jahren bei maximal 96 Personen, die innerhalb einer Stunde mit dem ÖPNV anreisen, bzw. bei 68 Personen, die innerhalb einer Stunde mit dem ÖPNV abreisen (jeweils optimistische ÖPNV-Nutzungsannahme). In den weiteren Jahren halbiert sich mit der Gesamtbesucherzahl auch dieser Anteil an Besuchern mit ÖPNV-An-/Abreise.



**Anreisende Personen pro Stunde (Maximalwert)**

**Abreisende Personen pro Stunde (Maximalwert)**

| 1. + 2. Jahr<br>(400.000 Besucher) |                                | Ab 3. Jahr<br>(200.000 Besucher) |                                |                                | 1. + 2. Jahr<br>(400.000 Besucher) |                                | Ab 3. Jahr<br>(200.000 Besucher) |                                |
|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Werktag<br>(1.000 Besucher)        | Wochenende<br>(2.000 Besucher) | Werktag<br>(500 Besucher)        | Wochenende<br>(1.000 Besucher) | ÖPNV-Nutzung<br>im Modal Split | Werktag<br>(1.000 Besucher)        | Wochenende<br>(2.000 Besucher) | Werktag<br>(500 Besucher)        | Wochenende<br>(1.000 Besucher) |
| 24                                 | 48                             | 12                               | 24                             | 10 % (Annahme)                 | 17                                 | 34                             | 9                                | 17                             |
| 48                                 | 96                             | 24                               | 48                             | 20 % (Maximal)                 | 34                                 | 68                             | 17                               | 34                             |

Tabelle 5 An- und Abreisen pro Stunde

Zusätzlich zu den ÖPNV-Nutzern für die An- und Abreise kommt noch der Anteil derjenigen, die von einem der Ausstiegspunkte der Frankenwaldbrücke zurück zum Parkplatz gebracht werden müssen. Hier steht vor allem der Hauptendpunkt der Brücke in Lichtenberg im Fokus. Ein Großteil der Besucher wird voraussichtlich an diesem Punkt den Rückweg zum PKW antreten.

Nimmt man zur Kalkulation der Maximalkapazität an, dass alle Besucher diesen Ausstiegspunkt nutzen, läge die Zahl in den Spitzenstunden der Abfahrt von 14:00 Uhr bis 16:00 Uhr (jeweils 17% der Abreisen des Tages) bei jeweils rund 340 Personen (an einem Wochenende in den ersten beiden Jahren). Legt man den Anteil der Besucher, die den Rückweg zum Besucherzentrum mit dem ÖPNV zurücklegen werden auf 30% fest, so ergibt sich eine Maximalkapazität von 102 Personen. Neu geplante ÖPNV-Angebote, die als Zu- und Abbringer zu der Frankenwaldbrücke geplant werden, sollten demnach in Summe diesen Kapazitätswert pro Stunde aufweisen.

Aus den Werten der Ein- und Ausfahrten auf dem Parkplatz lassen sich neben den Kapazitäten auch die benötigten Betriebszeiten des ÖPNV-Angebots ableiten. So lässt sich feststellen, dass durchschnittlich 91% der Gäste zwischen 9:00 Uhr und 16:00 Uhr anreisen und 89% der Gäste zwischen 11:00 Uhr und 19:00 Uhr den Parkplatz wieder verlassen. Das Kernangebot des ÖPNVs sollte also so ausgerichtet sein, dass zu diesen Zeitenkorridoren die Möglichkeit besteht entweder das Besucherzentrum zu erreichen oder von dort, bzw. von den Ausstiegspunkten der Brücke wieder abzureisen. Als Kernbetriebszeiten sollte daher täglich der Zeitraum zwischen 9:00 Uhr und 19:00 Uhr (jeweils Ankunft, bzw. Abfahrt am Besucherzentrum) gewählt werden.

### 4.3.3 Workshopergebnisse

Zur Ermittlung der Anforderungen und Bedingungen für die Planung des „Nachhaltigen Mobilitätskonzept für die touristische Erschließung der Region Höllental“ wurden zwei Workshops mit relevanten Stakeholdern aus der Region durchgeführt. Mit Experten aus den Bereichen ÖPNV, Tourismus, Naturpark und Projektteam Frankenwaldbrücke sowie Vertretern der Politik aus den Kommunen wurden im Rahmen offener Diskussionsrunden Anforderungen analysiert und mögliche Ansätze für die zukünftige Mobilität erarbeitet. Die Expertenauswahl erfolgte durch das Landratsamt. Dieses Vorgehen ermöglichte es, die Expertise vor Ort zu sammeln und Problemstellungen vorab – im direkten Kontakt – zu erörtern. Die Workshops sind ein wesentlicher Grundstein für die Konzeption.

**Der erste Workshop** fand am 10. März 2020 im Landratsamt Hof statt. Der Fokus dieses Workshops lag im Bereich Angebotsanalyse. In kleineren Gruppen wurde mithilfe der World-Café Methode die für das Projekt relevanten Angebote in den Bereichen ÖPNV und Tourismus erfasst. Zudem diente der Workshop dazu, Wünsche und Bedenken zu erfassen. Innerhalb der Workshops wurden die von den Teilnehmern eingebrachten Aspekte protokolliert und anschaulich dargestellt. Eine detaillierte Zusammenfassung ist den folgenden Absätzen zu entnehmen.

#### Workshopergebnisse (1)

Aus dem Bereich ÖPNV wurden neben dem klassischen Angebot im Bereich Linienverkehr folgende vorhandene Angebote genannt:

- Relevante SPNV-Haltestellen: Blankenstein und Bad Steben
- Zusätzlich zum Linienverkehr: Bürgerbus Schwarzenbach an der Saale, Bürgerbus Selbitz, AST Hallerstein, Frankenwald-mobil: Fahrradbuslinie (saisonaler Betrieb: 1.5. – 3.10.)
- Probetrieb der neuen Buslinie 99
- Höllentalbahn: Initiativen zur Wiederbelebung (Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke von Blankenstein nach Marxgrün, für Personen- und Güterverkehr (Holz- und Papiertransport)
- Fahrradtourismus
- Taxi (am Wochenende problematisch)

Weitere ÖPNV-relevante Ideen und Anregung aus dem Workshop waren:

- Abstimmung Bus & Bahn, Bus & Bus
- Verknüpfung Bahnhof Blankenstein und Wanderdrehkreuz, Verbindung Blankenstein – Bahnhof Bad Steben
- Anbindung der Thermen Bad Steben an den Shuttleverkehr
- Weiterführung der Linie von Bad Steben in Richtung Südwest: Anbindung Geroldgrün/ Nordhalben/ (landkreisübergreifende Verbindung) bzw. Schwarzenbach/ Helmbrechts, Marxgrün, Naila
- fester Halt anstatt Bedarfshalt in Hölle & Rothenburg



Im Bereich Tourismus wurde folgendes Angebotsportfolio beschrieben:

| <b>Ort</b>                   | <b>Touristische Attraktionspunkte</b>  |
|------------------------------|--|
| <b>Blankenstein:</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Drehkreuz des Wanderns (Rennsteig, Frankenweg, Saaletalweg, Kammweg, fränk. Gebirgsweg)</li> </ul>  |
| <b>Lichtenberg</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Burgruine</li> <li>• Besucherbergwerk Friedrich Wilhelm Stollen mit Gaststätte</li> <li>• Naturparkinformationszentrum in Blechschmidtenhammer</li> <li>• (ehem. Höllentalbahn-Bhf)</li> <li>• Musikbegegnungsstätte Henri Marteau</li> <li>• Campingplatz</li> </ul> |
| <b>Issigau</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Campingplatz</li> </ul>   |
| <b>Bad Steben</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurhaus, Kliniken Thermen Kurpark</li> <li>• Spielbank/Casino</li> <li>• Veranstaltungen/Kultur (Kursaal)</li> <li>• Grafikmuseum</li> <li>• Wandern: FrankenwaldSteigla (Startpunkt am Bahnhof)</li> <li>• Carlsgrün: Gasthof Adelskammer</li> </ul>                 |
| <b>Naila</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourist-Info mit E-Bike-Verleih, Ladestationen, Übernachtungsmöglichkeit, Bistro → Zentrum Fahrradfahren</li> <li>• Heimatmuseum, Weberhaus, Forum Naila</li> <li>• Fußballgolfanlage, Soccer Arena, Minigolf, Freibad</li> <li>• Ballonlandeplatz</li> </ul>         |
| <b>Geroldsgrün</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventscheune mit Freizeitanlage</li> <li>• Schieferwerk Lotharheil</li> <li>• Trekkingplatz Rehwiese</li> <li>• Faber-Castell-Produktion</li> <li>• Max-Marienquelle, 12 Apostel, Aussichtsturm Langesbühl, Frankenwerte</li> </ul>                                   |
| <b>Selbitz</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• LOKland</li> <li>• Bockpfeiler Wanderwege</li> <li>• Altes Schulmuseum</li> <li>• Christusbruderschaft</li> </ul>   |
| <b>Schwarzenbach a. Wald</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Döbraberg, Wanderwege, Mountainbike-Zentrum, Trekkingplatz,</li> <li>• Lama-Tracking, Phillip-Wolfram-Haus,</li> <li>• Kohlenmeiler im Thiemitztal</li> </ul>   |

## Weitere Angebote in der Region

| Ort             | Touristische Attraktionspunkte  |
|-----------------|---|
| Schauenstein    | <ul style="list-style-type: none"><li>• Weberhaus, Schloss</li></ul>  |
| Köditz          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Alte Wagnerei, Jean Paul Museum</li><li>• Auensee, Campingplatz, Aussichtsplattform Petersgratblick</li></ul>   |
| Nordhalben      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Museumsbahn Nordhalben, Rodachtalbahn</li><li>• Klöppelmuseum</li><li>• Ködeltalsperre</li></ul>  |
| Helmbrechts     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Aquawell: Wellenbad</li><li>• Textilmuseum, Jeans Welt, Fraas Outlet, bleed Clothing-Lagerverkauf</li><li>• Kulturwelten</li><li>• Villa Weiß als Hotelangebot; Kirchbergareal: Baumhaus-Lodges</li></ul> |
| Steinwiesen     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Rodachtalbahn</li><li>• Best of Wandern Testcenter</li></ul>  |
| Wallenfels      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Floßfahrten</li></ul>   |
| Rennsteigregion | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ludwigsstadt Schiefermuseum und Burg Lauenstein,</li><li>• Tropenhaus Tettau, Flakonglasmuseum</li></ul>  |
| Kronach         | <ul style="list-style-type: none"><li>• Festung Rosenberg</li></ul>   |
| Marktrodach     | <ul style="list-style-type: none"><li>• Flößermuseum</li></ul>  |
| Stockheim       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bergbahn</li></ul>  |
| Miwitz          | <ul style="list-style-type: none"><li>• Wasserschloss</li></ul>   |

**Der zweite Workshop** fand am 5. Oktober im Landratsamt Hof in ähnlicher Runde statt. Aufgrund der Ergebnisse aus dem ersten Workshop, der sowohl die Angebots- wie auch die Nachfrageseite der Touristen und Bürger ausreichend behandelte, lag der Fokus beim zweiten Workshop auf dem Verhalten der Zielgruppen im Alltag, im ÖPNV, und bei Ihrem Besuch des Höllentals. Nach der Zielgruppendefinition erfolgte eine Vorstellung des Konzeptentwurfs mit ersten Streckenvorschlägen für den ÖPNV. Anschließend erfolgte eine Diskussion über den Konzeptentwurf mit einem Abgleich der Personalanforderungen.

### Workshopergebnisse (2)

Für das Höllental wurden die Zielgruppe Wanderpärchen (Annette und Peter), die Zielgruppe Kurgast (Rita) und die Familie (Boris, Christina, Max und Mia) definiert. Die Ausgestaltung der Personas wurde gemeinsam erarbeitet. Hierbei wurde darauf geachtet, dass deren Herkunft, deren Reiseart und Dauer der Reise mit Ihren Anreisespezifika berücksichtigt wurden. Besonderer Fokus lag neben dem Mobilitätsverhalten auf dem Besuch der Frankenwaldbrücke (Zeitpunkt und Dauer) und den Besuch weiterer POIs der Region.

## Annette & Peter

### Lebensumstände

|               |  |
|---------------|--|
| Alter         | Sie: 54, Er: 59  |
| Beruf         | Sie: Bankangestellte in Teilzeit<br>Er: Vertriebsingenieur in Vollzeit |
| Familienstand | verheiratet  |
| Wohnort       | Vorort von Aschaffenburg   |

Annette & Peter sind ein fittes Ehepaar und voller Tatendrang. Seitdem die Kinder aus dem Haus sind erkunden sie, auch spontan, die verschiedensten Ecken Deutschlands. Ihre nächste Reise ist ein **Wanderwochenende im Höllental**. Sie legen insgesamt viel Wert auf persönlichen Service und Qualität. Ihr Ziel ist es, „rauszukommen“ und mit Städtrips und Aktivurlauben einen Ausgleich zum stressigen Alltag zu bekommen. Essen gehen ist ein Erlebnis. Sie achten bei der genauen Urlaubsplanung auf gehobenen Stil, sind bereit mehr zu zahlen, wenn Ihre Ansprüche und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis erfüllt sind.



Quelle: pixabay (2020)

### Das Wanderpärchen

Als erste Zielgruppe wurde das Wanderpärchen festgelegt. Das Pärchen wurde in der Workshoprunde folgendermaßen definiert:

Wie sind Annette & Peter im Alltag Mobil?

- Den Großteil ihrer Wege legen sie mit dem PKW zurück, beide besitzen einen Führerschein, im Haushalt sind ein bis zwei Autos vorhanden. Bus und Bahn werden kaum genutzt. Im Bereich Mikromobilität wird gelegentlich das Fahrrad genutzt, vorzugsweise das E-Bike.

Ihre Pain Points (Ängste, Hindernisse, Frustration, Nachteile) im ÖPNV sind:

- Zu wenig Komfort, mangelnde Unabhängigkeit, fehlende Flexibilität, Gewohnheit und Zeit

Ihre Gain Points (Wünsche, Bedarfe, Erwartungen, Vorteile) im ÖPNV sind:

- Nachhaltigkeit, Bequemlichkeit, Verlässlichkeit

### Reiseprofil

#### Wie verhalten sich Annette & Peter vor Ort?

- Wann reisen sie in das Höllental?  
April - Oktober
- Wie lange bleiben sie im Höllental?  
Donnerstag bis Sonntag  
(verlängertes Wochenende)
- Wie, wann und welche Einrichtungen nutzen sie in der Region?
  - Freizeiteinrichtungen  
Infozentren  
Besucherstollen  
Therme  
Lehrpfade oder ähnliches  
Mit der Wanderung koppelbar  
Museen
  - Gastronomie  
Typisch fränkisch (regional)  
Abends gerne etwas gehobener
  - Hotellerie  
Lichtenberg, **Bad Steben** oder Naila  
Hotel 3-4 Sterne (keine Ferienwohnung)

### Mobilitätsprofil

#### Wie sind Annette & Peter auf Reisen mobil?

- Anreiseverhalten  
Mit eigenem PKW  
Zu zweit  
Direkte Anfahrt
- Mobilität vor Ort  
  
lässt für den Aufenthalt wenn möglich das Auto stehen (wenn Angebot vorhanden ist)  
Wenn kein ÖPNV möglich ist, steigen sie ins Auto

#### Wann & Wie kommen Annette & Peter zur Höllentalbrücke?

Freitag morgen (10.00 Uhr)  
Zu Fuß (Start der Wanderung am Hotel)  
Brücke  
Infozentrum/Stollen/Turm in Lichtenberg  
ÖPNV-Option für den Rückweg?

**Rita**

Lebensumstände

|                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| Alter                   | 71                  |
| Beruf                   | in Rente            |
| Familienstand verwitwet |                     |
| Wohnort                 | Rabenau bei Marburg |

Rita hat seit Jahren Rheuma und hat von der Krankenkasse endlich eine Kur bewilligt bekommen. Rita ist 3 Wochen in Bad Steben und leider nicht mehr gut zu Fuß. Ihre Anwendungen und fixen Tagesablauf bespricht sie täglich mit ihrem Arzt. Insgesamt sucht sie Genesung, Ruhe und Entspannung. Ab und zu hat sie Zeit zwischen den Anwendungen die Gegend zu erkunden. Sie freut sich sehr über Gesellschaft. Wenn es ihr hier gefällt, kommt sie gerne wieder, denn sie mag Vertrautes. Verlässlichkeit schätzt sie sehr. Mit ihrer Rente kommt Rita ganz gut zurecht, kann aber keine großen Sprünge machen. Sie hat alles, was sie brauchen und ist zufrieden. Wenn sie Geld ausgeben, sollte es zweckgebunden und sinnvoll sein.



Quelle: pixabay (2020)

**Der Kurgast**

Als weitere Zielgruppe wurde der Kurgast festgelegt. Rita wurde in der Workshoprunde folgendermaßen definiert:

Wie ist Rita im Alltag Mobil?

- Der Kurgast ist vorwiegend als Beifahrer mit dem PKW mobil. Ihre Alltagsumgebung ist von kurzen Wegen geprägt, die zu Fuß zurückgelegt werden können. Mit dem ÖPNV hat sie keine guten Erfahrungen gemacht, daher herrscht Skepsis.

Ihre Pain Points (Ängste, Hindernisse, Frustration, Nachteile) im ÖPNV sind:

- Kein Vertrauen, Zuverlässigkeit, Zu umständlich, Keine passenden Verbindungen/Angebot

Ihre Gain Points (Wünsche, Bedarfe, Erwartungen, Vorteile) im ÖPNV sind:

- Unabhängigkeit, Direktverbindungen, Verständliche Fahrpläne, Niederflurbusse, Sitzplatz

**Reiseprofil****Wie verhält sich Rita vor Ort?**

- Wann reist sie in das Höllental?  
Außerhalb der Schulferien  
Wenn es ruhiger ist  
Frühjahr/Herbst
- Wie lange bleibt sie im Höllental?  
3 Wochen
- Wie, wann und welche Einrichtungen nutzt sie in der Region?
  - Freizeiteinrichtungen  
Museen  
Teilnahme an geführten Angeboten  
Einkaufen in Naila
  - Gastronomie  
Cafes, Restaurants im Ort
  - Hotellerie  
Pension (Lichtenberg, Bad Steben, Naila)

**Mobilitätsprofil****Wie ist Rita auf Reisen mobil?**

- Anreizeverhalten

Wenn einfache Verbindung vorhanden, dann mit dem ÖPNV, ansonsten mit dem eigenen PKW

- Mobilität vor Ort

Kurze Wege zu Fuß  
Kurshuttle o.ä.  
ÖPNV nicht komplett abgeneigt

**Wann & Wie kommt Rita zur Höllentalbrücke?**

Geführte Tour  
Shuttle/ÖPNV  
14.00 Uhr an der Brücke

**Boris, Christina, Max und Mia**

|                |   |
|----------------|---|
| Lebensumstände |   |
| Alter          | 44, 39, 14, 10  |
| Beruf          | Sie: Einzelhandelskauffrau zu 70 Prozent<br>Er: Realschullehrer |
| Familienstand  | verheiratet   |
| Wohnort        | Erlangen  |

Die Mitglieder der Familie Grün sind viel unterwegs. Fußball, Musikunterricht, Arbeit und Einkaufen sind nur Beispiele aus ihrem Alltag. Um am Sonntag gemeinsam Zeit zu verbringen unternehmen sie ab und zu einen Tagesausflug zum Wandern, Radfahren oder Kanufahren. Manchmal geht es auch zum Sightseeing. Am Besten alles auf einmal, nicht dass es den Kindern langweilig wird. Nächstes Wochenende geht's ins Höllental! Ihr Ziel: der richtige Urlaubsmix und Zufriedenheit für alle. Sie suchen Spaß, Abenteuer und Einzigartigkeit, und sind spontan.



Quelle: pixabay (2020)

**Die Familie**

Als dritte Hauptzielgruppe des Höllentals wurde die Familie definiert.

Wie ist die Familie im Alltag mobil?

- Die Kinder sind für Schule und Freizeit mit dem Bus unterwegs, die Mutter legt die meisten Wege mit dem Familien-PKW zurück. Der Vater hingegen fährt mit dem Rad. Insgesamt werden viele weitere Wege mit dem Fahrrad bewältigt.

Ihre Pain Points (Ängste, Hindernisse, Frustration, Nachteile) im ÖPNV sind:

- Sicherheit (für die Kinder), Flexibilität, Fahrtkosten, Gepäckmitnahme

Ihre Gain Points (Wünsche, Bedarfe, Erwartungen, Vorteile) im ÖPNV sind:

- Parkplatzsituation, Unabhängigkeit der Kinder, Zeitersparnis (bei Schulfahrten)

**Reiseprofil****Wie verhält sich die Familie vor Ort?**

- Wann reisen sie in das Höllental?  
Ferien oder Wochenende/Feiertage
- Wie lange bleiben sie im Höllental?  
Tagesausflug
- Wie, wann und welche Einrichtungen nutzen sie in der Region?
  - Freizeiteinrichtungen  
Brücke +  
Wandern (spontan)  
Turmbesteigung (spontan)  
Stollen (spontan)
  - Gastronomie  
Biergarten  
Imbiss an der Brücke  
Evtl. Picknick von zu Hause mitgenommen
  - Hotellerie  
Nicht notwendig

**Mobilitätsprofil****Wie ist die Familie auf Reisen mobil?**

- Anreiseverhalten  
Eigener PKW
- Mobilität vor Ort  
Zu Fuß und/oder PKW  
Shuttlebus?

**Wann & Wie kommen die 4 zur Höllentalbrücke?**

Mit dem PKW bis Besucherzentrum.  
Ankunft 10.30 Uhr

## Zusammenfassung

Je nach Nutzergruppe wird der ÖPNV um die Frankenwaldbrücke voraussichtlich stärker oder schwächer genutzt werden, dies hängt von der Anreise, wie auch von der Reiseform ab. Reist die Familie mit dem PKW an und hat eher wenig Zeit in der Region wird sie auch aus Bequemlichkeitsgründen auch vor Ort auf den PKW setzen. Das Wanderpärchen oder der Kurgast, die mittels des Umweltverbundes anreisen und mehr Zeit mitbringen, zeigen eine höhere Offenheit gegenüber dem ÖPNV. Sie bewegen sich viel zu Fuß fort, der ÖPNV dient als Rückfallebene und wird dann genutzt, wenn er vorhanden und transparent und verlässlich ist.

Bei der Betrachtung der verschiedenen Gruppen und Reiseformen, insbesondere Tagesausflug, Wochenendtrip oder mehrwöchiger Kuraufenthalt, fällt auf, dass die Brücke zu sehr unterschiedlichen Zeiten besucht wird. Der Besuch der Sehenswürdigkeit unterscheidet sich sowohl nach Wochentag wie auch nach der Uhrzeit. Hieraus ergibt sich der Bedarf über den gesamten Tag verteilt Hin- und Rückfahrten anzubieten. Auch die Aufenthaltsdauer unterscheidet sich und reicht von 2 bis 3,5 Stunden. Die Touristen sind verstärkt an den Wochenenden oder am Nachmittag (Kurgäste) in der Region unterwegs. Sie verhalten sich somit gegenläufig zum Schülerverkehr, an dem das ÖPNV-Angebot klassischerweise ausgerichtet ist. Die Bedienzeiten sollten am Nachmittag und am Wochenende ausgeweitet werden, um alle Nutzergruppen gleichermaßen zufrieden zu stellen. Von besonderer Wichtigkeit ist eine durchgängige und transparente Taktung im Fahrplan. Diese Verlässlichkeit bewegt Einheimische zur Nutzung, und auch ortsfremde Touristen bietet es die gewisse Sicherheit.

Ein weiter Bestandteil des Workshops war die Beurteilung von ersten Konzeptionierungsmaßnahmen und der Abgleich mit den erarbeiteten Personas. Hierbei wurden beispielsweise eine Steigerung der Umstiegszeiten am Bahnhof Blankenstein, eine bessere Anbindung Nailas, eine dritte Linie Verbindung Blankenstein - Bad Steben und eine Einbindung des Bahnhofs Hölle vorgeschlagen.

Aus dem Workshop ging weiter hervor, dass der Fokus des ÖPNV-Ausbaus nicht ausschließlich auf der Anbindung der Frankenwaldbrücke liegen sollte, sondern alle touristischen Angebote bedient werden sollen. Hier ist beispielsweise die eine die Einbindung des Haus Marteaus zu nennen. Auch die Weiterführung der Linie nach Geroldsgrün bzw. eine direkte Verbindung der Therme Bad Steben nach Blankenstein ohne Umweg nach Geroldsgrün wurde genannt.

Die Erkenntnisse im Bereich der Nachfragestruktur aus der Zielgruppendifkussion wurden zusammen mit der Einschätzung des Konzept- und Streckenentwurf in das Mobilitätskonzept eingearbeitet. Die Gesamtheit aus Raumanalyse, Angebots- und Nachfrageanalyse, sowie den Einblicken aus den Workshops ergaben folgende Maßnahmenkonzeption.

#### 4.4 AP 3: Maßnahmenkonzeption

Alle Ergebnisse der bisherigen Arbeitspakete wurden für die Konzeptionsphase aufbereitet und bilden dessen fachliche Grundlage. Dies betrifft insbesondere die Raumstruktur des Untersuchungsraumes, die Ergebnisse der ÖPNV- und SPNV-Analyse, die fachlichen Erkenntnisse in Bezug auf das Mobilitätsverhalten von Touristen sowie die Erfahrungen, Ergebnisse und Anmerkungen aus den beiden Workshops zur Angebots- und Nachfrageanalyse. Aus diesem Datenschatz heraus sollen die Maßnahmen gebildet werden, um die zuvor festgelegten Ziele zu erbringen.

- Teilziel 1: Die Erreichbarkeit der Frankenwaldbrücke ohne eigenen PKW soll sichergestellt sein.
- Teilziel 2: Die Beförderung von Besuchern von ausgewählten Ausstiegspunkten der Brücke zurück zum Besucherzentrum soll ermöglicht werden.

Für die Entwicklung der Maßnahmen für das erste Teilziel hat sich aus der Schwachstellenanalyse heraus die Notwendigkeit ergeben das bestehende ÖPNV-Netz so zu erweitern, dass eine getaktete ÖPNV-Beförderung von den beiden wichtigen Bahnhöfen in der Region (Bad Steben und Blankenstein) in Richtung Lichtenberg und somit er Frankenwaldbrücke ermöglicht wird. Je höher die Attraktivität dieser Reiseketten aus Zug und Bus für den potentiellen Besucher der Frankenwaldbrücke ist, desto eher wird dieser gewillt sein die Anreise auch mit diesen Verkehrsmitteln und nicht mit dem eigenen PKW anzutreten.

Entsprechend dieser Annahme erscheint es wichtig die ÖPNV-Verbindung zwischen den Bahnhöfen Blankenstein und Bad Steben sowie der Altstadt und dem Besucherzentrum in Lichtenberg auf die ankommenden Züge auszurichten, um eine einfache Weiterfahrt zum Zielort Besucherzentrum zu ermöglichen.

Bezüglich der Prämisse, die Maßnahmen möglichst wirtschaftlich darzustellen, wurde untersucht, inwieweit eine Umsetzung der oben genannten Verbindung mit nur einem zusätzlichen Linienbus möglich ist. Hierzu wurden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge an den beiden genannten Bahnhöfen gegenübergestellt.

| Bahnhofsüberblick |  |  |
|-------------------|--|--|
| Bad Steben        |  | Blankenstein   |
| 1-Stunden-Takt    | (Haupt-) Taktung                       | 2-Stunden-Takt   |
| 16 - 20           | Ankunft der Züge im Haupttakt (Minute) | 10   |
| 37 - 40           | Abfahrt der Züge im Haupttakt (Minute) | 38   |
|                   | Anmerkung                              | Längerer Fußweg zwischen Bahnhof und Bushaltestelle (mit Steigung) |

Abbildung 16 Überblick Bahnhöfe

Als Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Ankünfte und Abfahrten an beiden Bahnhaltetpunkten zeitlich eng aneinander liegen. Wenn man als Anforderung an das neue ÖPNV-Angebot annimmt, dass jeder ankommende/abgehende Zug angebunden sein soll, ist dieser zeitliche Abstand für eine Lösung mit nur einem Fahrzeug nicht ausreichend. Dementsprechend ist für eine durchgängige Buslinie von Bad Steben über Lichtenberg nach Blankenstein mindestens zwei Fahrzeuge erforderlich.

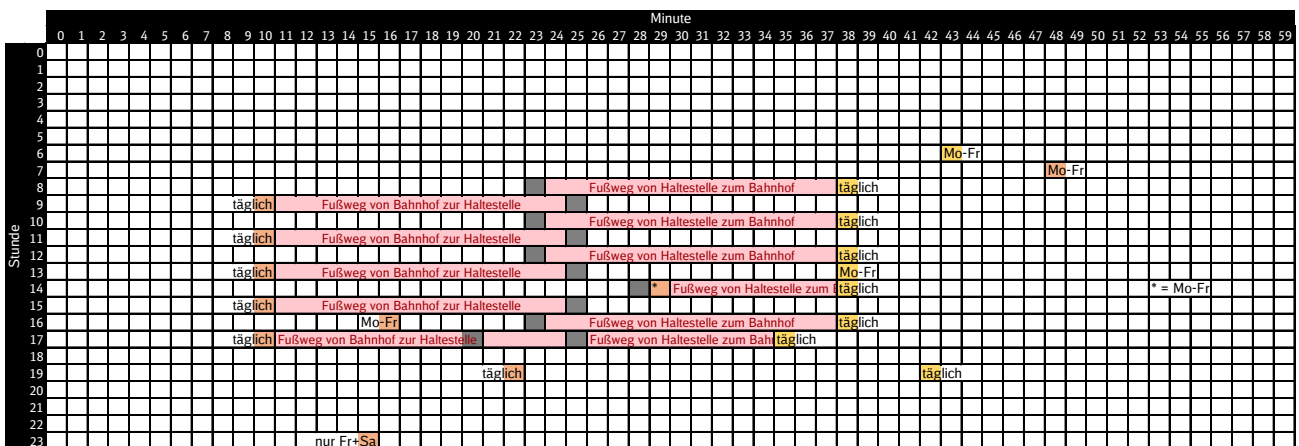
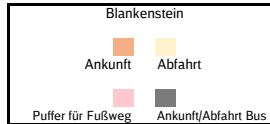
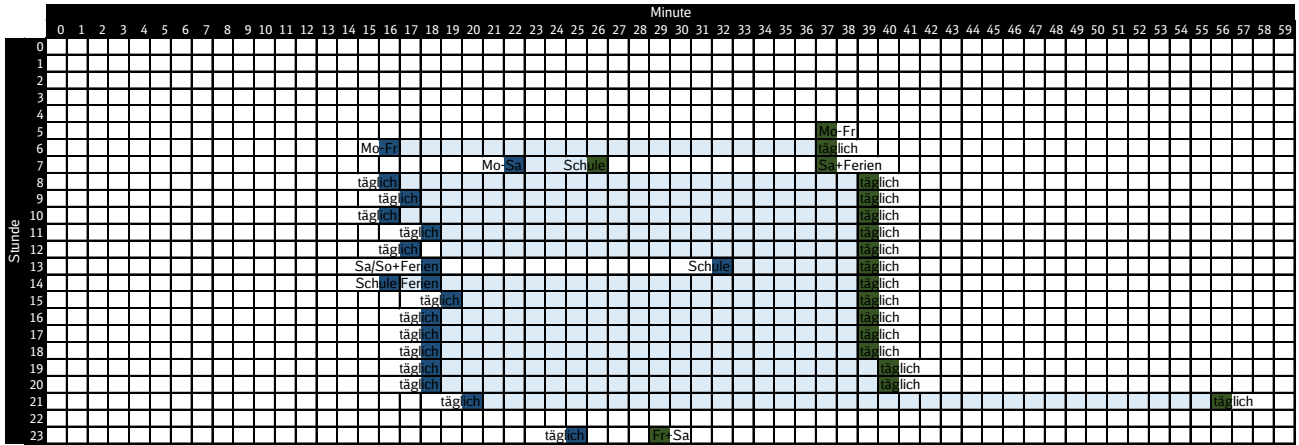


Abbildung 17 Fahrplananalyse

Zur Ermittlung der bestmöglichen Abfahrtszeit an den Bahnhöfen, wurden die Fahrpläne analysiert und um Puffer für den Umstieg zwischen Bahn und Bus beziehungsweise Bus und Bahn ergänzt. Die Puffer fallen bei den Bahnhöfen unterschiedlich groß aus, was darauf zurückzuführen ist, dass der Fußweg vom Bahnhof Blankenstein zu den Bushaltestellen Blankenstein, Selbitzplatz und Untereichenstein/-wolfstein (Wanderdrehkreuz) deutlich länger ausfällt und zusätzlich eine große Steigung aufweist. Daher wurde hier ein Puffer für den Fußweg von insgesamt 15 Minuten eingeplant.

In Bad Steben ergibt sich der Abfahrtszeitpunkt für den Anschlussbus aus der Zeitspanne des Aufenthalts des Zuges am Bahnhof, um den Ein und Aussteigern mit nur einer Anfahrt des Busses den Umstieg zu ermöglichen. Da es sich hierbei um einen Endbahnhof handelt, ist die Aufenthaltsdauer mit rund 20 Minuten deutlich länger als an gewöhnlichen Durchfahrtsbahnhöfen. Innerhalb dieser 20 Minuten sollte auch der Bus am Bahnhof in Bad Steben ankommen.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse dieser Analyse und der weiterhin geltenden Annahme, dass die Maßnahmen mit möglichst wenig Fahrzeugeinsatz auskommen sollen, gehen die Planungen der Maßnahmen weg von der Überlegung einer durchgängigen Linie von Bad Steben über Lichtenberg nach Blankenstein, hin zu zwei aufeinander abgestimmten Teillinien mit Verknüpfungspunkt in Lichtenberg.

Um auch hier den Gedanken der Wirtschaftlichkeit beizubehalten, sollte versucht werden die Umläufe der Linien so abzubilden, dass diese einen möglichst großen Teil der Maßnahmenziele



abdecken. Durch Wegfallen der durchgängigen Verbindungslinie zwischen den Bahnhöfen, lauten die Ziele wie folgt:

- Schaffung eines ÖPNV-Angebots, das den Bahnhof Bad Steben mit Lichtenberg, bzw. dem Besucherzentrum der Frankenwaldbrücke, verbindet.
- Schaffung eines ÖPNV-Angebots, das den Bahnhof Blankenstein mit Lichtenberg, bzw. dem Besucherzentrum der Frankenwaldbrücke, verbindet
- Planung einer Art Shuttlebus, der zwischen den verschiedenen Punkten, die den Besuchern als Ausstiegspunkte der Frankenwaldbrücke dienen (z.B. Altstadt Lichtenberg, Issigau, Wanderdrehkreuz, etc.), und dem Ausgangspunkt (Besucherzentrum) verkehrt.

#### 4.4.1 „Zubringerlinie“ Bad Steben

Hierzu wurde im ersten Schritt der Fokus auf die Verbindung Bad Steben Lichtenberg gelegt. Da die Wegstrecke Bad Steben - Lichtenberg - Bad Steben gerade einmal 15 Minuten dauert, wurde neben diesem Zweck noch weitere Nebenfunktionen mit in die Linienführung mit aufgenommen. So wird im Umlauf auch die Therme in Bad Steben und der Ort Geroldsgrün im Stundentakt mit angebunden. Gleichzeitig fungiert diese „Zubringerlinie“ auch auf dem Teilstück Lichtenberg, Altstadt - Lichtenberg, Besucherzentrum als Shuttle für die Besucher der Frankenwaldbrücke.

Der Umlauf besteht aus zwei Schleifen, die nacheinander bedient werden. Der Hauptfokus liegt dabei auf dem Betrieb zwischen Bad Steben und Lichtenberg, der zweimal die Stunde erfolgt und an den auch die Abstimmung der Umsteigezeiten zur Bahn gekoppelt ist. In der Zeit zwischen der Fahrt vom Bahnhof und der Fahrt zum Bahnhof wird die zweite Schleife betrieben, die über die Haltestellen ‚Geroldsgrün‘, ‚Steinbach bei Geroldsgrün‘ sowie ‚Bad Steben, Therme‘ besteht. Auf der Karte sieht die Wegstrecke wie folgt aus:

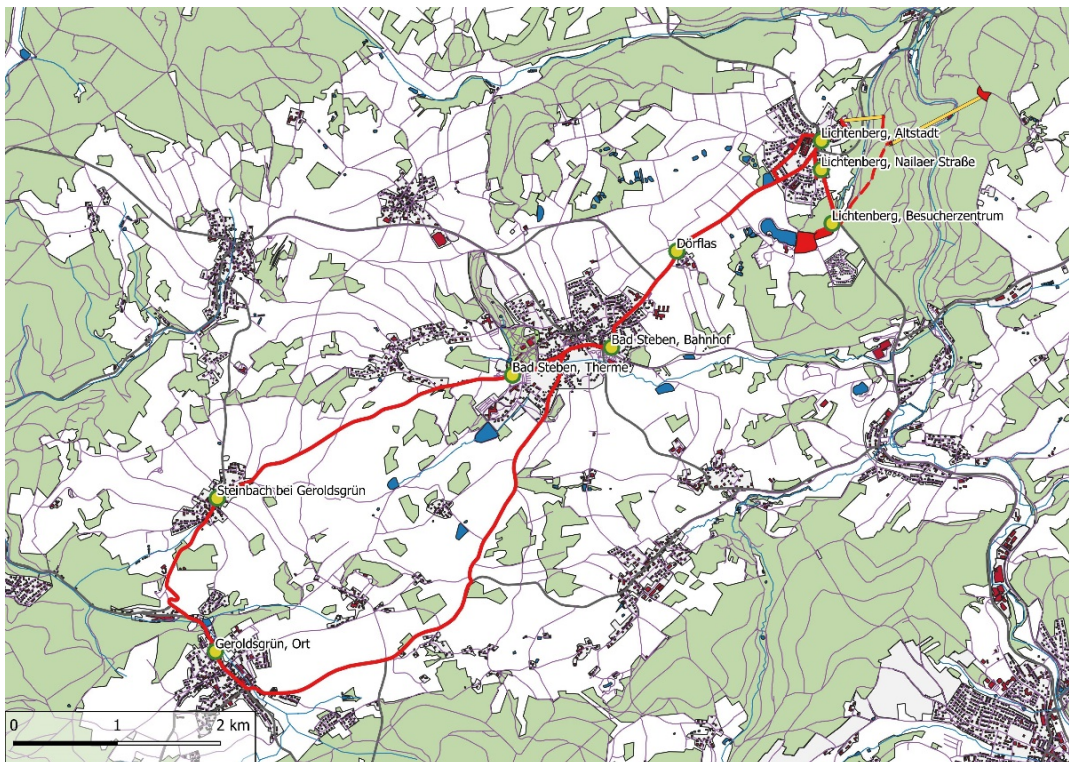


Abbildung 18 Streckenentwurf Zubringerlinie

Als Fahrplan lässt sich diese Linie folgendermaßen darstellen. Dabei wurden für die Betriebszeiten die Annahmen aus der Kapazitätsberechnung übernommen und auf 8.30 Uhr bis 20.30 Uhr festgelegt. Auf Grund der erwarteten Besucherzahl und deren Verteilung auf die einzelnen Wochentage wurde bei der Fahrplangestaltung ein einheitlicher Fahrplan für alle Wochentage entworfen.

| <b>Linie (Bad Steben - Lichtenberg - Bad Steben - Geroldgrün - Bad Steben)</b> |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Montag bis Sonntag</i>  |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
| <b>Bad Steben, Bahnhof</b>   | <b>08:30</b> | <b>09:30</b> | <b>10:30</b> | <b>11:30</b> | <b>12:30</b> | <b>13:30</b> | <b>14:30</b> | <b>15:30</b> | <b>16:30</b> | <b>17:30</b> | <b>18:30</b> | <b>19:30</b> |
| Dörflas  | 08:32        | 09:32        | 10:32        | 11:32        | 12:32        | 13:32        | 14:32        | 15:32        | 16:32        | 17:32        | 18:32        | 19:32        |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum (Ankunft)</b>                                  | <b>08:38</b> | <b>09:38</b> | <b>10:38</b> | <b>11:38</b> | <b>12:38</b> | <b>13:38</b> | <b>14:38</b> | <b>15:38</b> | <b>16:38</b> | <b>17:38</b> | <b>18:38</b> | <b>19:38</b> |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum (Abfahrt)</b>                                  | <b>08:42</b> | <b>09:42</b> | <b>10:42</b> | <b>11:42</b> | <b>12:42</b> | <b>13:42</b> | <b>14:42</b> | <b>15:42</b> | <b>16:42</b> | <b>17:42</b> | <b>18:42</b> | <b>19:42</b> |
| Lichtenberg, Altstadt  | 08:44        | 09:44        | 10:44        | 11:44        | 12:44        | 13:44        | 14:44        | 15:44        | 16:44        | 17:44        | 18:44        | 19:44        |
| Dörflas  | 08:47        | 09:47        | 10:47        | 11:47        | 12:47        | 13:47        | 14:47        | 15:47        | 16:47        | 17:47        | 18:47        | 19:47        |
| <b>Bad Steben, Bahnhof</b>   | <b>08:49</b> | <b>09:49</b> | <b>10:49</b> | <b>11:49</b> | <b>12:49</b> | <b>13:49</b> | <b>14:49</b> | <b>15:49</b> | <b>16:49</b> | <b>17:49</b> | <b>18:49</b> | <b>19:49</b> |
| Geroldgrün   | 08:59        | 09:59        | 10:59        | 11:59        | 12:59        | 13:59        | 14:59        | 15:59        | 16:59        | 17:59        | 18:59        | 19:59        |
| Steinbach bei Geroldgrün   | 09:01        | 10:01        | 11:01        | 12:01        | 13:01        | 14:01        | 15:01        | 16:01        | 17:01        | 18:01        | 19:01        | 20:01        |
| Bad Steben Therme  | 09:06        | 10:06        | 11:06        | 12:06        | 13:06        | 14:06        | 15:06        | 16:06        | 17:06        | 18:06        | 19:06        | 20:06        |
| Bad Steben Bahnhof   | 09:09        | 10:09        | 11:09        | 12:09        | 13:09        | 14:09        | 15:09        | 16:09        | 17:09        | 18:09        | 19:09        | 20:09        |
| Dörflas  | 09:11        | 10:11        | 11:11        | 12:11        | 13:11        | 14:11        | 15:11        | 16:11        | 17:11        | 18:11        | 19:11        | 20:11        |
| Lichtenberg, Altstadt  | 09:15        | 10:15        | 11:15        | 12:15        | 13:15        | 14:15        | 15:15        | 16:15        | 17:15        | 18:15        | 19:15        | 20:15        |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>  | <b>09:19</b> | <b>10:19</b> | <b>11:19</b> | <b>12:19</b> | <b>13:19</b> | <b>14:19</b> | <b>15:19</b> | <b>16:19</b> | <b>17:19</b> | <b>18:19</b> | <b>19:19</b> | <b>20:19</b> |
| Dörflas  | 09:24        | 10:24        | 11:24        | 12:24        | 13:24        | 14:24        | 15:24        | 16:24        | 17:24        | 18:24        | 19:24        | 20:24        |
| <b>Bad Steben, Bahnhof</b>   | <b>09:26</b> | <b>10:26</b> | <b>11:26</b> | <b>12:26</b> | <b>13:26</b> | <b>14:26</b> | <b>15:26</b> | <b>16:26</b> | <b>17:26</b> | <b>18:26</b> | <b>19:26</b> | <b>20:26</b> |

Abbildung 19 Fahrplanentwurf Zubringerlinie

Bei der Detailabstimmung der Fahrpläne (vor deren Einführung) muss noch ein Abgleich mit den bestehenden Linien erfolgen. Wenn auch nicht vollumfänglich, gibt es jedoch über den Tag verteilt bereits jetzt Fahrtangebote, die mit den Fahrplanentwürfen in Konkurrenz stehen. Die Anzahl der Parallelfahrten können je nach Wochentag oder ob Schulbetrieb oder Ferien sich deutlich unterscheiden. Dieser Abgleich der jeweiligen Fahrpläne und Überarbeitung des Fahrplans für die „Zubringerlinie“ ist eine der Aufgaben in dem Arbeitspaket 4: Umsetzungsbegleitung.

#### 4.4.2 „Shuttlelinie Ausstiegspunkte“

Neben der Verbindung der Frankenwaldbrücke mit dem Bahnhof in Bad Steben, können die anderen beiden angestrebten Ziele über eine weitere Buslinie abgedeckt werden. Da die Ankünfte und Abfahrten der Bahnverbindung in Blankenstein zweistündig in alternierender Reihenfolge erfolgen, ist es möglich den Anschluss an den Bahnhof Blankenstein und die „Shuttlelinie“ von den „Ausstiegspunkten“ der Frankenwaldbrücke miteinander zu verknüpfen. Hierzu wurde ein Fahrplan entwickelt, der ebenfalls im stündlichen Wechsel den Umlauf im Uhrzeigersinn und gegen den Uhrzeigersinn durchführt. Ziel dieses Wechselbetriebs ist es die Besucher der Frankenwaldbrücke auf möglichst direktem Weg vom Bahnhof zum Besucherzentrum zu befördern, bzw. in der alternierenden Stunde die Besucher schnellstmöglich von Lichtenberg zum Bahnhof nach Blankenstein zu bringen. Gleichzeitig sollen mit diesem Umlauf die Bushaltestellen rund um das Höllental bedient werden und eine Fahrtmöglichkeit von dort zum Besucherzentrum in Lichtenberg angeboten werden. Wichtig für die Planung des Fahrplans war die Tatsache, dass genügend Zeit für den Fußweg vom Bahnhof in Blankenstein zu den Bushaltestellen Blankenstein, Selbitzplatz und Untereichenstein/-wolfstein (Wanderdrehkreuz) und zurück eingeplant wurde. Dieser Zeitraum wurde auch durch entsprechende Rückmeldungen aus den Expertenworkshops auf insgesamt 15 Minuten festgelegt.

Die Ausarbeitung des Fahrplans erfolgte in zwei Varianten, die sich durch einen alternativen Fahrweg zwischen Blechschmidtenhammer und Lichtenberg unterscheiden.

#### 4.4.2.1 Variante 1: „Fahrweg: Friedrich-Wilhelm-Stollen“

In dieser Variante verkehrt der Bus zwischen Bleichschmidtenhammer und Lichtenberg entlang der Bahnhofsstraße (St 2196) entlang des Lohbachs und passiert dabei den Friedrich-Wilhelm-Stollen. Die dort gelegene Haltestelle könnte ohne weiteres mit in den Umlauf integriert werden.

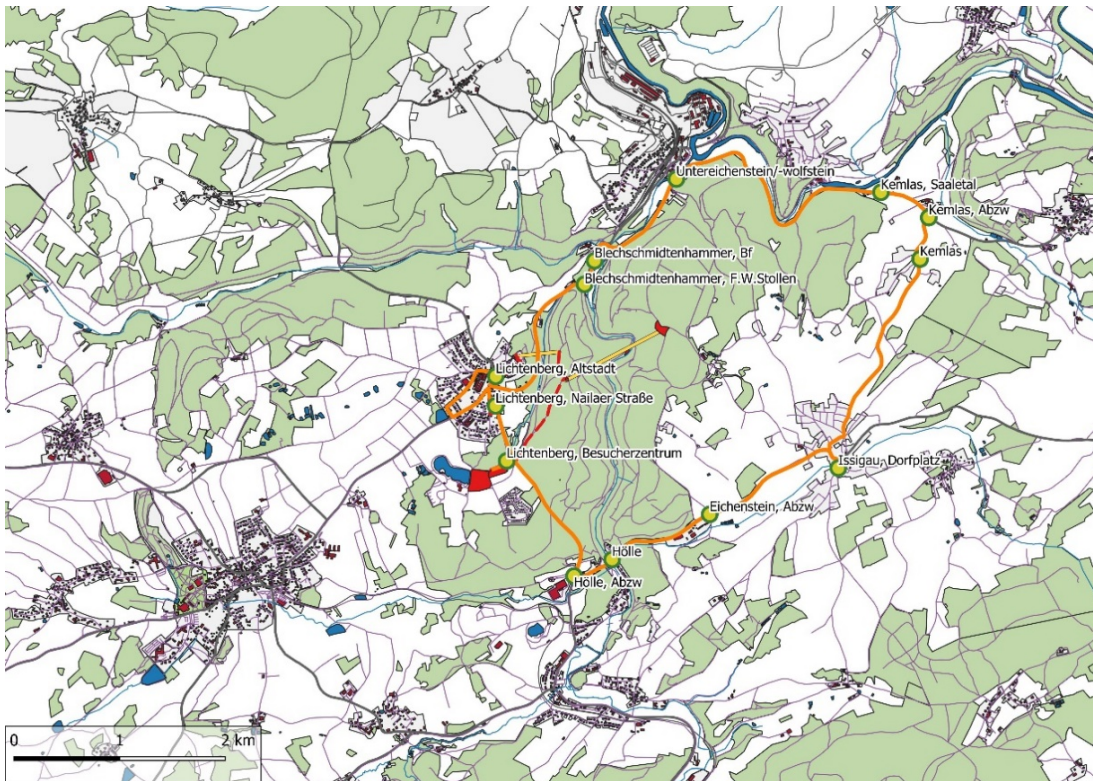


Abbildung 20 Streckenentwurf Shuttlelinie Var. 1



**Ringshuttle (Lichtenberg - Issigau - Kemlas - Lichtenberg)**

Montag bis Sonntag

| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>08:15</b> | <b>10:15</b> | <b>12:15</b> | <b>14:15</b> | <b>16:15</b> | <b>18:15</b> |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lichtenberg, Nailaer Str.                     | 08:17        | 10:17        | 12:17        | 14:17        | 16:17        | 18:17        |
| Lichtenberg, Altstadt                         | 08:20        | 10:20        | 12:20        | 14:20        | 16:20        | 18:20        |
| Blebschmidtenhammer, F.W.Stollen              | 08:25        | 10:25        | 12:25        | 14:25        | 16:25        | 18:25        |
| Blebschmidtenhammer, Bf                       | 08:26        | 10:26        | 12:26        | 14:26        | 16:26        | 18:26        |
| Untereichenstein/-wolfstein (Wanderdrehkreuz) | 08:28        | 10:28        | 12:28        | 14:28        | 16:28        | 18:28        |
| <i>Zugabfahrt Bf Blankenstein</i>             | <i>08:38</i> | <i>10:38</i> | <i>12:38</i> | <i>14:38</i> | <i>16:38</i> |              |
| Kemlas, Saaletal                              | 08:32        | 10:32        | 12:32        | 14:32        | 16:32        | 18:32        |
| Kemlas, Abzw.                                 | 08:33        | 10:33        | 12:33        | 14:33        | 16:33        | 18:33        |
| Kemlas  | 08:34        | 10:34        | 12:34        | 14:34        | 16:34        | 18:34        |
| Issigau, Dorfplatz                            | 08:41        | 10:41        | 12:41        | 14:41        | 16:41        | 18:41        |
| Eichenstein, Abzw.                            | 08:43        | 10:43        | 12:43        | 14:43        | 16:43        | 18:43        |
| Hölle   | 08:45        | 10:45        | 12:45        | 14:45        | 16:45        | 18:45        |
| Hölle, Abzw. (Bf)                             | 08:46        | 10:46        | 12:46        | 14:46        | 16:46        | 18:46        |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>08:50</b> | <b>10:50</b> | <b>12:50</b> | <b>14:50</b> | <b>16:50</b> | <b>18:50</b> |

**Ringshuttle (Lichtenberg - Kemlas - Issigau - Lichtenberg)**

Montag bis Sonntag

| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>08:58</b> | <b>10:58</b> | <b>12:58</b> | <b>14:58</b> | <b>16:58</b> | <b>18:58</b> |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Hölle, Abzw. (Bf)                             | 09:02        | 11:02        | 13:02        | 15:02        | 17:02        | 19:02        |
| Hölle   | 09:03        | 11:03        | 13:03        | 15:03        | 17:03        | 19:03        |
| Eichenstein, Abzw.                            | 09:05        | 11:05        | 13:05        | 15:05        | 17:05        | 19:05        |
| Issigau, Dorfplatz                            | 09:07        | 11:07        | 13:07        | 15:07        | 17:07        | 19:07        |
| Kemlas  | 09:14        | 11:14        | 13:14        | 15:14        | 17:14        | 19:14        |
| Kemlas, Abzw.                                 | 09:15        | 11:15        | 13:15        | 15:15        | 17:15        | 19:15        |
| Kemlas, Saaletal                              | 09:16        | 11:16        | 13:16        | 15:16        | 17:16        | 19:16        |
| <i>Zugankunft Bf Blankenstein</i>             | <i>09:10</i> | <i>11:10</i> | <i>13:10</i> | <i>15:10</i> | <i>17:10</i> |              |
| Untereichenstein/-wolfstein (Wanderdrehkreuz) | 09:20        | 11:20        | 13:20        | 15:20        | 17:20        | 19:20        |
| Blebschmidtenhammer, Bf                       | 09:22        | 11:22        | 13:22        | 15:22        | 17:22        | 19:22        |
| Blebschmidtenhammer, F.W.Stollen              | 09:23        | 11:23        | 13:23        | 15:23        | 17:23        | 19:23        |
| Lichtenberg, Altstadt                         | 09:28        | 11:28        | 13:28        | 15:28        | 17:28        | 19:28        |
| Lichtenberg, Nailaer Str.                     | 09:31        | 11:31        | 13:31        | 15:31        | 17:31        | 19:31        |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>09:33</b> | <b>11:33</b> | <b>13:33</b> | <b>15:33</b> | <b>17:33</b> | <b>19:33</b> |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>09:35</b> | <b>11:35</b> | <b>13:35</b> | <b>15:35</b> | <b>17:35</b> | <b>19:35</b> |
| Hölle, Abzw. (Bf)                             | 09:39        | 11:39        | 13:39        | 15:39        | 17:39        | 19:39        |
| <i>Zugabfahrt Bf Hölle -&gt;Hof</i>           | <i>09:43</i> | <i>11:43</i> | <i>13:43</i> | <i>14:43</i> | <i>17:43</i> | <i>19:44</i> |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>09:44</b> | <b>11:44</b> | <b>13:44</b> | <b>15:44</b> | <b>17:44</b> | <b>19:44</b> |

Abbildung 21 Fahrplanentwurf Shuttelleinie Var. 1

#### 4.4.2.2 Variante 2:“Fahrweg: Haus Marteau“

Der Fahrweg der Variante 2 führt hingegen nicht weiter entlang des Lohbachs, sondern biegt von Blankenstein kommend in Blechschmidtenhammer rechts ab in den Hammerweg. Über diese Wegführung kann man das Haus Marteau, welches als weiterer wichtiger Touristenmagnet fungiert, mit in den Umlauf einbinden. Da diese Streckenführung bisher noch nicht von ÖPNV-Linien genutzt wird, ergeben sich noch offene Punkte, die geklärt werden müssten, bevor diese zur Anwendung kommt. Folgende Punkte konnten noch nicht endgültig beleuchtet werden:

- Eignung des Hammerwegs für Busse
- Haltestelle Blechschmidtenhammer, Bhf. müsste verlegt werden, bzw. durch weitere Haltestellenmasten erweitert werden
- Position der Haltestelle Lichtenberg, Haus Marteau muss finalisiert werden. Die Entfernung vom Zugang auf das Grundstück und der Fahrtroute beträgt mindestens 250 Meter. Eine Haltestelle direkt vor dem Haus Marteau würde eine Wendemöglichkeit an der Haltestelle bedingen.

Der Fahrweg über das Haus Marteau würde zudem mit sich bringen, dass die Haltestelle Blechschmidtenhammer, Friedrich-Wilhelm-Stollen, die ebenfalls ein touristisches Ziel anbindet, nicht bedient wird.

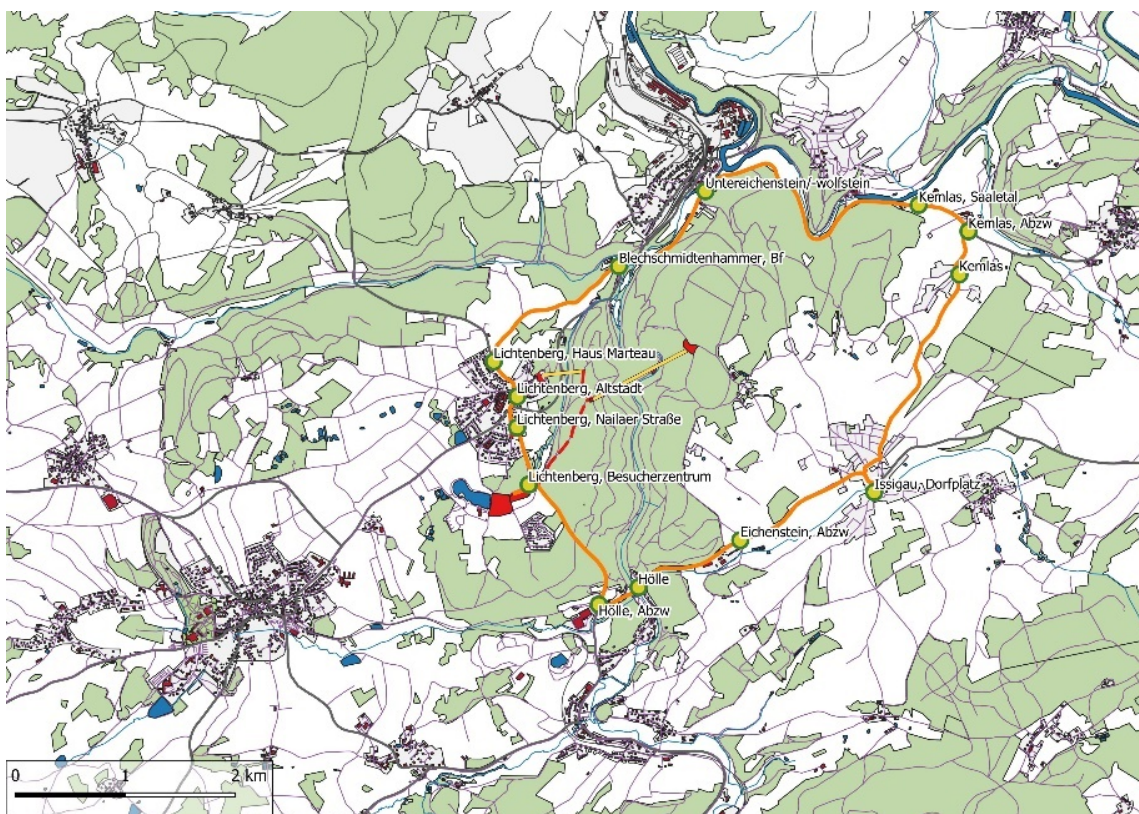


Abbildung 22 Streckenentwurf Shuttlelinie Var. 2

**Ringshuttle (Lichtenberg - Issigau - Kemlas - Lichtenberg)***Montag bis Sonntag*

| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>08:10</b> | <b>10:10</b> | <b>12:10</b> | <b>14:10</b> | <b>16:10</b> | <b>18:10</b> |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lichtenberg, Nailaer Str.                     | 08:12        | 10:12        | 12:12        | 14:12        | 16:12        | 18:12        |
| Lichtenberg, Altstadt                         | 08:15        | 10:15        | 12:15        | 14:15        | 16:15        | 18:15        |
| Lichtenberg, Haus Marteau                     | 08:17        | 10:17        | 12:17        | 14:17        | 16:17        | 18:17        |
| Blebschmidtenhammer, Bf                       | 08:21        | 10:21        | 12:21        | 14:21        | 16:21        | 18:21        |
| Untereichenstein/-wolfstein (Wanderdrehkreuz) | 08:23        | 10:23        | 12:23        | 14:23        | 16:23        | 18:23        |
| <i>Zugabfahrt Bf Blankenstein</i>             | <i>08:38</i> | <i>10:38</i> | <i>12:38</i> | <i>14:38</i> | <i>16:38</i> |              |
| Kemlas, Saaletal                              | 08:27        | 10:27        | 12:27        | 14:27        | 16:27        | 18:27        |
| Kemlas, Abzw.                                 | 08:28        | 10:28        | 12:28        | 14:28        | 16:28        | 18:28        |
| Kemlas  | 08:29        | 10:29        | 12:29        | 14:29        | 16:29        | 18:29        |
| Issigau, Dorfplatz                            | 08:36        | 10:36        | 12:36        | 14:36        | 16:36        | 18:36        |
| Eichenstein, Abzw.                            | 08:38        | 10:38        | 12:38        | 14:38        | 16:38        | 18:38        |
| Hölle   | 08:40        | 10:40        | 12:40        | 14:40        | 16:40        | 18:40        |
| Hölle, Abzw. (Bf)                             | 08:41        | 10:41        | 12:41        | 14:41        | 16:41        | 18:41        |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>08:45</b> | <b>10:45</b> | <b>12:45</b> | <b>14:45</b> | <b>16:45</b> | <b>18:45</b> |

**Ringshuttle (Lichtenberg - Kemlas - Issigau - Lichtenberg)***Montag bis Sonntag*

| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>09:03</b> | <b>11:03</b> | <b>13:03</b> | <b>15:03</b> | <b>17:03</b> | <b>19:03</b> |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Hölle, Abzw. (Bf)                             | 09:07        | 11:07        | 13:07        | 15:07        | 17:07        | 19:07        |
| Hölle   | 09:08        | 11:08        | 13:08        | 15:08        | 17:08        | 19:08        |
| Eichenstein, Abzw.                            | 09:10        | 11:10        | 13:10        | 15:10        | 17:10        | 19:10        |
| Issigau, Dorfplatz                            | 09:12        | 11:12        | 13:12        | 15:12        | 17:12        | 19:12        |
| Kemlas  | 09:19        | 11:19        | 13:19        | 15:19        | 17:19        | 19:19        |
| Kemlas, Abzw.                                 | 09:20        | 11:20        | 13:20        | 15:20        | 17:20        | 19:20        |
| Kemlas, Saaletal                              | 09:21        | 11:21        | 13:21        | 15:21        | 17:21        | 19:21        |
| <i>Zugankunft Bf Blankenstein</i>             | <i>09:10</i> | <i>11:10</i> | <i>13:10</i> | <i>15:10</i> | <i>17:10</i> |              |
| Untereichenstein/-wolfstein (Wanderdrehkreuz) | 09:25        | 11:25        | 13:25        | 15:25        | 17:25        | 19:25        |
| Blebschmidtenhammer, Bf                       | 09:27        | 11:27        | 13:27        | 15:27        | 17:27        | 19:27        |
| Lichtenberg, Haus Marteau                     | 09:31        | 11:31        | 13:31        | 15:31        | 17:31        | 19:31        |
| Lichtenberg, Altstadt                         | 09:33        | 11:33        | 13:33        | 15:33        | 17:33        | 19:33        |
| Lichtenberg, Nailaer Str.                     | 09:36        | 11:36        | 13:36        | 15:36        | 17:36        | 19:36        |
| <b>Lichtenberg, Besucherzentrum</b>           | <b>09:38</b> | <b>11:38</b> | <b>13:38</b> | <b>15:38</b> | <b>17:38</b> | <b>19:38</b> |

Abbildung 23 Fahrplanentwurf Shuttelleinie Var. 2



#### 4.4.3 „Ergänzungslinie Naila“

Im Expertenworkshops zum Thema Bedarf wurde die Möglichkeit einer durchgehenden Buslinie von Blankenstein über Lichtenberg nach Naila diskutiert. Diese Linie wäre insbesondere für Übernachtungsgäste im Raum um Naila eine Chance ohne weiteren Umstieg zu der Frankenwaldbrücke zu gelangen. Zudem würde diese Verbindung die beiden wichtigen Orte in der Region (Blankenstein und Naila) auf direktem Wege verbinden. Diese Verbindung wurde innerhalb der Konzeption allerdings nachgelagert betrachtet, da zwischen Naila und Bad Steben die Bahnstecke des agilis vorhanden ist und der Korridor zwischen Blankenstein und Lichtenberg bereits durch den „Shuttlebus“ angebunden ist, der zusätzliche Funktionen erfüllt.

Dennoch soll der folgende Fahrplanentwurf aufzeigen, inwiefern eine Verbindung zwischen diesen Orten möglich und sinnvoll wäre. Hierzu wurde jeweils der zeitliche Korridor zwischen den Zugankünften und -abfahrten in Naila und Blankenstein genutzt, um die Strecke zwischen diesen Orten miteinander zu verbinden. Aufgrund der benötigten Umsteigezeiten an den Bahnhöfen von Bahn auf Bus und umgekehrt, ist dieser zeitliche Korridor allerdings recht knapp bemessen. Daher ist vor Einführung dieser Ergänzungslinie noch einmal eine präzise Anpassung an die dann gültigen Bahnfahrpläne und die räumlichen Gegebenheiten vor Ort notwendig.

Der im Fahrplan festgehaltene Takt resultiert wieder auf den bestehenden Zweistundentakt der Bahn in Blankenstein und der Annahme, dass diese Linie mit nur einem Fahrzeug betrieben werden soll. Hier ist auch eine Taktverdichtung auf einen Stundentakt vorstellbar. Dieser würde allerdings nur auf dem Teilstück zwischen Naila und Lichtenberg Sinn ergeben, da in Naila die Bahnverbindung ebenfalls im Stundentakt erfolgt. In Blankenstein würde man dadurch keine weiteren Bahnanschlüsse erreichen. Zudem müsste für einen Stundentakt die Linie mit zwei Fahrzeugen betrieben werden.

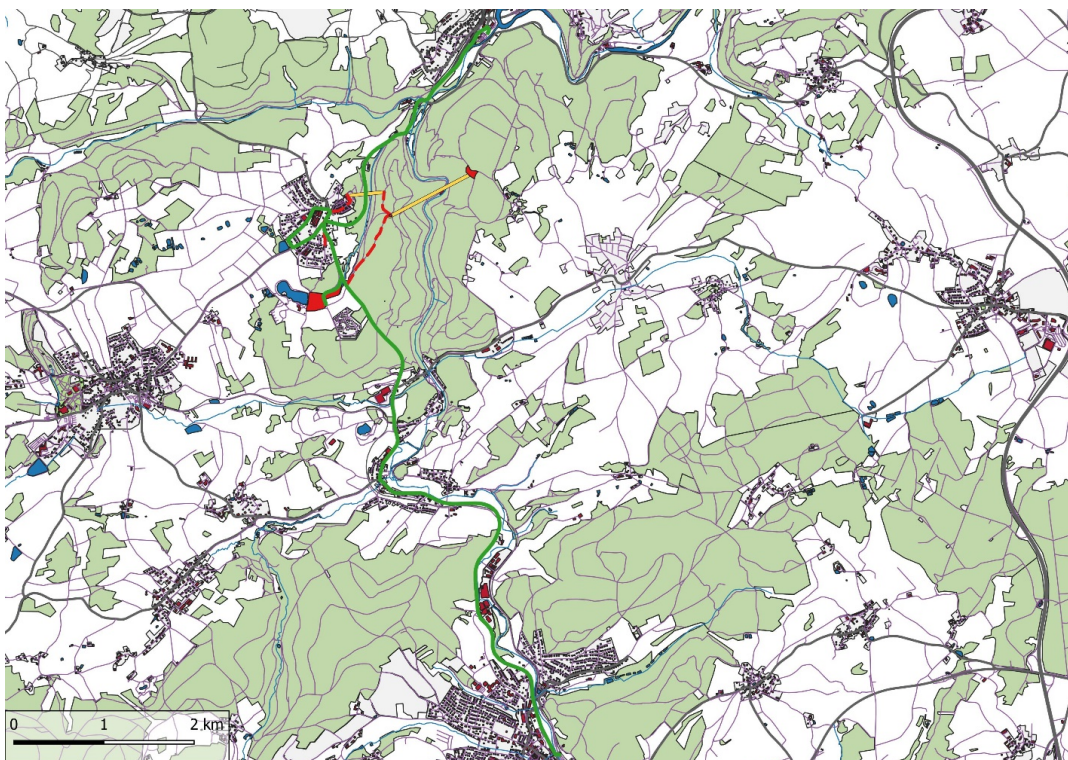


Abbildung 24 Streckenentwurf Ergänzungslinie

**Linie (Blankenstein - Lichtenberg - Marxgrün - Naila)**

Montag bis Sonntag

| Zugankunft                             | 09:10 | 11:10 | 13:10 | 15:10 | 17:10 | 19:22 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Blankenstein, Selbitzplatz             | 09:25 | 11:25 | 13:25 | 15:25 | 17:25 | 19:37 |
| Blebschmidtenhammer, Bhf.              | 09:30 | 11:30 | 13:30 | 15:30 | 17:30 | 19:42 |
| Blebschmidtenhammer, F.-W.-Stollen     | 09:31 | 11:31 | 13:31 | 15:31 | 17:31 | 19:43 |
| Lichtenberg, Altstadt                  | 09:35 | 11:35 | 13:35 | 15:35 | 17:35 | 19:47 |
| Lichtenberg, Besucherzentrum (Ankunft) | 09:40 | 11:40 | 13:40 | 15:40 | 17:40 | 19:52 |
| Hölle, Bf                              | 09:44 | 11:44 | 13:44 | 15:44 | 17:44 | 19:56 |
| Marxgrün, Abzw. Bahnhof                | 09:46 | 11:46 | 13:46 | 15:46 | 17:46 | 19:58 |
| Marxgrün, Abzw. Siedlung               | 09:47 | 11:47 | 13:47 | 15:47 | 17:47 | 19:59 |
| Oberklingsporn                         | 09:48 | 11:48 | 13:48 | 15:48 | 17:48 | 20:00 |
| Naila, Bahnhof                         | 09:50 | 11:50 | 13:50 | 15:50 | 17:50 | 20:02 |
| Zugabfahrt                             | 09:52 | 11:52 | 13:52 | 15:52 | 17:52 | -     |

| Zugankunft                             | 08:04 | 10:04 | 12:04 | 14:04 | 16:04 | 18:04 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Naila, Bahnhof                         | 08:06 | 10:06 | 12:06 | 14:06 | 16:06 | 18:06 |
| Oberklingsporn                         | 08:08 | 10:08 | 12:08 | 14:08 | 16:08 | 18:08 |
| Marxgrün, Abzw. Siedlung               | 08:09 | 10:09 | 12:09 | 14:09 | 16:09 | 18:09 |
| Marxgrün, Abzw. Bahnhof                | 08:10 | 10:10 | 12:10 | 14:10 | 16:10 | 18:10 |
| Hölle, Bf                              | 08:12 | 10:12 | 12:12 | 14:12 | 16:12 | 18:12 |
| Lichtenberg, Besucherzentrum (Ankunft) | 08:16 | 10:16 | 12:16 | 14:16 | 16:16 | 18:16 |
| Blebschmidtenhammer, F.-W.-Stollen     | 08:21 | 10:21 | 12:21 | 14:21 | 16:21 | 18:21 |
| Blebschmidtenhammer, Bhf.              | 08:22 | 10:22 | 12:22 | 14:22 | 16:22 | 18:22 |
| Blankenstein, Selbitzplatz             | 08:27 | 10:27 | 12:27 | 14:27 | 16:27 | 18:27 |
| Zugabfahrt                             | 08:38 | 10:38 | 12:38 | 14:38 | 16:38 | -     |

Abbildung 25 Fahrplanentwurf Ergänzungslinie

**4.4.4 Zusammenfassung Maßnahmenkonzeption**

Aus planerischer Sicht ist für die Erfüllung der zuvor festgelegten Ziele die Einführung und der Betrieb der Linien „Zubringerlinie Bad Steben“ sowie die „Shuttlelinie Ausstiegspunkte“ ausreichend um die erwartete Besucherzahl, die mit dem SPNV/ÖPNV anreist bedienen zu können. Auch die Kapazität für das Zurückführen der Besucher an den einzelnen Ausstiegspunkten zum Besucherzentrum ist durch diese beiden Linien gegeben.

Die Wahl der passenden Variante der Shuttlelinie ist von der politischen und tourismuspolitischen Entscheidung abhängig, welche Rolle das Haus Marteau im Kontext der Frankenwaldbrücke spielen soll und spielen wird. Zudem ist diese Entscheidung davon abhängig, wie die Antworten auf die offenen Punkte ausfallen werden.

Auch für die Situation der Haltestelle Lichtenberg, Altstadt am Henri-Marteau-Platz kann durch dieses Konzept keine abschließende Stellungnahme erfolgen, da diese Thematik sehr stark in den Bereich Straßenplanung, Bauordnung und Baurecht hineinreicht. Für die Feinplanung der Umläufe ist es wichtig zu wissen, wie die Haltestellensituation am Henri-Marteau-Platz zur Einführung der Linien aussehen wird. Insbesondere die Frage, ob an der Haltestelle nur ein Haltestellenmast auf der Straßenseite zur Burg oder mit zwei gegenüberliegenden Haltestellenmasten geplant wird hat entscheidenden Einfluss auf die Streckenführung der Buslinien.



#### 4.4.5 Über das Konzept hinausgehende Anregungen



Abbildung 26 weitergehende Anmerkungen

Die Expertengespräche und Analyse der aktuellen und zukünftigen Gegebenheiten im Höllental, haben viele weitere Maßnahmen, Kritikpunkte und Wünsche hervorgebracht, die nicht unerwähnt bleiben sollten.

Besonders häufig wurde die Verknüpfung des ÖPNV Tickets mit dem Brückenticket genannt. Hierbei stellt sich die Frage, ob der ÖPNV direkt in das Brückenticket integriert werden sollte, oder ob ein ganzheitliches Touristenticket sinnvoll wäre. Bei einer Gästekarte / Touristenkarte gibt es vielerlei Ausgestaltungsmöglichkeiten. Sie kann Kurtax-basiert sein, und an das Modell in Bad Steben angelehnt bzw. kombiniert werden. Auch eine übernachtungsbasierte Karte als All-Inclusive Ticket mit der Integration weiterer Angebote ist denkbar. Ein Kaufticket (ÖPNV + Brücke) oder Rabattkarten stellen weitere Möglichkeit dar. (Hinweis: bei Rabattkarten lässt sich in der Praxis eine Tendenz von sinkender Beliebtheit und Akzeptanz beobachten.)

Sehr präsent war auch der Wunsch, die konzipierten Verkehre und Shuttles neben den Brückenbesucher auch für alle weiteren Anspruchsgruppen zugänglich und nutzbar zu machen.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Themenbereich Marketing und Kommunikation. Ein attraktives Angebot (im ÖPNV) zu schaffen ist die wichtige Grundlage. Dieses verkehrliche Angebot, genauso wie die touristischen Angebote zu kommunizieren ist unabdingbar für zufriedenstellende Nutzerzahlen. „Die Angebote rund um die Brücken sichtbarer machen“ stellt in diesem Handlungsfeld einen wichtigen Hinweis dar. Die Informationen müssen einfach und präsent bereitgestellt werden. Dies kann beispielsweise mit einem Printangebot zum ÖPNV-Angebot, zum Gastronomieangebot, zu Sehenswürdigkeiten und Ausflugszielen oder Wanderrouten erfolgen. Auch eine App und ein Online Auftritt, die die genannten Punkte vereint und interaktiv den Nutzer einbezieht (ÖPNV kombinieren mit POIs und gemeinsamer Ticketkauf) kann eine mögliche Lösung sein.

Weitere Anmerkungen zum touristischen Angebot waren, dass eine besondere Besucherlenkung beim Burgfest Lichtenberg notwendig sein wird, um das zusätzliche Besucheraufkommen zu lenken. Der Hofer Landbus könnte das bestehende ÖPNV-Angebot mit zusätzlichen Verkehren zu Veranstaltungen in Bad Steben, Naila oder Hof ergänzen.

Auch eine stärkere Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen dem thüringischen und bayerischen Tourismusangebot wurde gewünscht, genauso wie eine Infostelle für kurzfristige Übernachtungen.

Insgesamt wurde der Bedarf nach einer durchgängigen Barrierefreiheit hervorgehoben. Diese muss sowohl bei dem touristischen Hot Spot Frankenwaldbrücke, wie auch bei den anderen POIs und in der Zugänglichkeit des ÖPNVs (Haltestellen) und dem physischen Transport (Busse, Shuttles) sichergestellt werden.

---

#### **4.5 AP4 Umsetzungsbegleitung**

Zwischen der Fertigstellung des „nachhaltigen Mobilitätskonzept für die touristische Erschließung der Region Höllental unter besonderer Berücksichtigung des Höllentals und der Stadt Lichtenberg“ und der Eröffnung der Frankenwaldbrücke liegt sehr wahrscheinlich noch ein größerer Zeitraum, in dem ÖPNV-technisch in der Region noch Veränderungen zu erwarten sind. Gerade in Hinblick auf den Probetrieb der Linie 9 und der Entscheidung, ob diese in einen regulären Betrieb übergeht, sowie die Überlegungen des Landkreises den Hofer Landbus flächendeckend im Landkreis auszuweiten und nicht zuletzt die mögliche Reaktivierung der Eisenbahnstrecke „Höllentalbahn“ können grundlegende Änderungen im Raum um das Höllental mit sich bringen. Daneben haben auch kleinere Fahrplananpassungen bei Bahn und Bus bereits Auswirkungen auf die erarbeiteten Fahrpläne entwürfe.

Um diesen Änderungen gerecht zu werden, wurde das Arbeitspaket 4: Umsetzungsbegleitung mit in den Projektplan aufgenommen. In diesem Arbeitspaket liegt das Bestreben darin, einen möglichst engen Kontakt zum Aufgabenträger beizubehalten und auf potenzielle Änderungen reagieren zu können und mit Rat und Tat zur Seite zu stehen.

Zur Umsetzungsbegleitung zählen ebenfalls Empfehlungen in den Bereichen Kommunikation der Mobilitätsangebote beispielsweise durch eine intermodale Plattform.

## 5 Handlungsempfehlungen

Aus der Bearbeitung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes mit allen Erhebungen, Auswertungen, Analysen und Simulationen können mehrere Handlungsempfehlungen für den touristisch geprägten ÖPNV in der Region Höllental abgeleitet werden.

- Die Verkehre müssen für die Besucher der Frankenwaldbrücke möglichst einfach und verständlich sein.
  - Aufgrund der meist unzureichenden Ortskenntnis der Besucher, sollten auf den Hauptachsen der Besucherströme Direktanbindungen zum Besucherzentrum der Frankenwaldbrücke geschaffen werden.
  - Als wichtige Umsteigepunkte zwischen SPNV und ÖPNV dienen die Bahnhöfe Bad Steben und Blankenstein.
  - Das Fahrangebot sollte durch einen festen Takt klar strukturiert und an die Öffnungszeiten der Frankenwaldbrücke angepasst werden. Dies gilt sowohl für die täglichen als auch für die saisonalen Öffnungszeiten.
- Neben der Frankenwaldbrücke müssen auch weitere touristische Ziele vom zusätzlichen Fahrangebot profitieren. Hier sind vor allem die Attraktionen in direktem Umfeld zu betrachten (z.B. regelmäßige Anbindung der Therme, des Wanderdrehkreuzes, des Haus Marteau, etc.)
- Die Verkehre sollten für alle zugänglich sein, dies schließt die Besucher der Frankenwaldbrücke, die Besucher der Gesamtregion und natürlich die Bevölkerung mit ein.
- Besondere Beachtung sollte die barrierefreie Ausgestaltung erfahren. Sowohl die Ausstattung der Busse, die Haltestellen, die touristischen POIs selbst, als auch die optimale Kommunikation gegenüber vulnerablen Gruppen sollte sichergestellt werden.
- Die Verkehre sollen möglichst nachhaltig und wirtschaftlich umgesetzt werden. Es sollte darauf geachtet werden, dass neue Fahrangebote mit möglichst wenig Fahrzeugeinsatz auskommen. Die dargestellten Maßnahmen würden mit jeweils einem zusätzlichen Fahrzeug die kalkulierten Kapazitäten bereitstellen können.
- Die neuen Verkehre sollen zur Stärkung des ÖPNV dienen. Dabei ist der ÖPNV um das Höllental als Gesamtsystem zu betrachten, dass auch als Gesamtsystem attraktiv und einfach gestaltet werden sollte.
- Die genannten Maßnahmen sollten als Gerüst verstanden werden, an denen sich die konkrete Fahrplangestaltung orientieren kann. Bis zum Bau und Öffnung der Brücken, kann in den bestehenden SPNV-/ÖPNV-Fahrplänen noch einige Änderungen erfolgen. Daher müssen die Fahrpläne vor der Einführung erneut abgestimmt werden, um keine Kannibalisierung der Verkehre im Gesamtsystem zu erzeugen.

Alle genannten Maßnahmen und Empfehlungen sollten durch ein geeignetes Marketing kommuniziert werden. Die konzipierten ÖPNV-Angebote werden dann angenommen und akzeptiert, wenn sie den Besuchern und Einwohnern bekannt sind. Durch passende und zielgruppenorientierte Marketingmaßnahmen vor Ort und vor der Anreise, kann die Akzeptanz des ÖPNV-Angebots gesteigert und so der „Modal shift“ bei der Anreise vom Privat-PKW hin zum ÖPNV bewegt werden. Die verstärkte Nutzung der öffentlichen Angebote reduziert das Verkehrsaufkommen in der Region, was bei den Einwohnern eine Akzeptanz gegenüber Tourismus im Allgemeinen und der Frankenwaldbrücke im Speziellen erreicht wird. Zur Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsangebote trägt

auch ein transparentes System bei. Ein einfacher und attraktiver Fahrplan und ein übersichtliches und verständliches Tarifsysteem ohne versteckte Nebenkosten zum Beispiel für Zusatzleistungen wie Fahrradmitnahme oder freie Verkehre sind ausschlaggebende Kriterien.

Die Informationen zu den touristischen und verkehrlichen Angeboten sollten sowohl lokal verfügbar (Tourist-Information, Besucherzentrum, Unterkunft, etc.) wie auch digital abrufbar sein. Die web-basierte Präsenz dient der Informationsvermittlung vor der Anreise, mobile Präsenz schafft Sicherheit während der Anreise und vor Ort.

Der Bau eines touristischen Highlights wie der Frankenwaldbrücke kann als Anstoß dienen, eine intelligente Verknüpfung der touristischen Ansprüche mit Infrastruktur nach den touristischen Ansprüchen zu schaffen und so im digitalen Wandel als Region eine Vorreiterrolle einzunehmen. Diese digitale Lösung bezieht Mobilität, die Sehenswürdigkeiten, Naturerlebnisse, Gastronomie und Hotellerie, sowie weitere lokal verfügbare Angebote mit ein.