



## Das Verkehrskonzept: Maßnahmenvorschläge

Das Verkehrskonzept.....	2
1. Wie komme ich in und durch den Nationalpark? .....	2
1.1. Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV.....	2
1.2. Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr .....	6
1.3. Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem .....	8
1.4. Weitere mögliche Maßnahmen.....	10
2. Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? .....	12



## Das Verkehrskonzept

Im Rahmen des Nationalparkplans wird das Verkehrskonzept erstellt. Hier konnten Sie sich am Verkehrskonzept beteiligen und die einzelnen Abschnitte kommentieren.

Das waren die Fragen an Nutzerinnen und Nutzer:

- Welche für das Verkehrskonzept wichtigen Themen wurden bisher noch nicht bedacht?
- Welche Besonderheiten sind zu berücksichtigen?
- Welche Bedenken, die wir berücksichtigen sollen, haben Sie?

### 1. Wie komme ich in und durch den Nationalpark?

Für den Weg zum Nationalpark bestehen mehrere Möglichkeiten der Anreise:

- mit dem Auto
- mit dem ÖPNV / SPNV
- mit dem Rad
- in Kombination der Verkehrsmittel

Ziel ist es, die Besucherinnen und Besucher des Nationalparks so früh wie möglich auf öffentliche Verkehrsmittel zu bringen, um so den PKW-Verkehr zu reduzieren und die Idee des Nationalparks im Sinne des Natur- und Umweltschutzgedankens zu unterstützen. Ein Umstieg aller Besucherinnen und Besucher auf öffentliche Verkehrsmittel wird nicht vollständig möglich sein. Neben der Förderung eines attraktiven ÖPNV sind daher auch steuernde Eingriffe, wie eine Parkraumbewirtschaftung, für die PKW-Nutzerinnen und -Nutzer erforderlich.

#### 1.1. Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot (wie Busliniennetz, Taktung, Fahrtzeiten, Tarifangebot) ist langfristig auszubauen. So ist ein schlüssiges Busliniennetz zu erstellen, das Fahrtenangebot zu erweitern, und die Betriebszeiten auszudehnen (morgens früher anfangen, abends später aufhören).

Im Folgenden werden die möglichen Maßnahmen für einen Wochenendverkehr beschrieben. Wichtig hierbei ist, dass die Ausgestaltung des Netzes und des Angebotes auch auf den Werktag übertragbar ist. Damit wird sichergestellt, dass die Nutzerinnen und Nutzer sich nicht mit wechselnden ÖPNV-Angeboten auseinandersetzen müssen. Zudem können die Verkehrsunternehmen sich auf ändernde Fahrgastzahlen kurzfristig einstellen (beispielsweise mit Taktverdichtungen an ausgewählten Tagen).



- Für die Anreise von entfernt liegenden Städten wird das Schienenangebot genutzt
- An definierten Umsteigebahnhöfen (Portalen) kann von der Schiene auf den Bus umgestiegen werden. Der Bus bringt die Fahrgäste in den Nationalpark. Durch diese definierten Umsteigebahnhöfe ist für den Fahrgast die Begreifbarkeit des ÖPNV-System klar verständlich.
- Umsteigebahnhöfe sind:
  - Baden-Baden
  - Bühl
  - Achern
  - Ottenhöfen
  - Oppenau
  - Appenweier
  - Bad Griesbach
  - Forbach
  - Raumünzach
  - Schönünzach
  - Baiersbronn
  - Freudenstadt
  - Hausach
  - Wolfach
- Von den Umsteigebahnhöfen fahren die Busse, mit Halt an den weiteren Haltestellen, in den Nationalpark beziehungsweise an die Randbereiche des Nationalparks, an denen es Sehenswürdigkeiten oder interessante Ziele gibt.
- Im Nationalpark soll ein Nationalparkbus (Shuttlebus) zwischen
  - Herrenwies und Plättig im Norden und
  - Alexanderschanze bzw. Freudenstadt und Bad Griesbach im Süden fahren.
- Die Bustaktung im Zubringerverkehr könnte stündlich beziehungsweise halbstündlich erfolgen.
- Die Fahrten des Nationalparkbusses (Shuttlebus) können halb- beziehungsweise viertelstündlich angeboten werden.
- An den Wochenenden sollen die Busse ab 8.00 Uhr bis in den Abend (z.B. im Sommer bis 20.00 Uhr und im Winter bis 17.00 Uhr) verkehren.
- Haltestellen zum Ein- und Aussteigen werden an den zentralen Anlaufstellen (beispielsweise Ruhestein, Mummelsee) sowie an den Verknüpfungen zu den Wanderwegen entsprechend des [Wegekonzepts](#) aufgebaut.

Vorbehaltlich einer Finanzierung würde mit diesen Maßnahmen der ÖPNV zum und im Nationalpark maßgeblich gestärkt und Besucherinnen und Besucher hätten gegenüber der Nutzung des PKWs eine Alternative. Es würden sich neue Möglichkeiten für Fahrrad- und Wanderrouten ergeben.

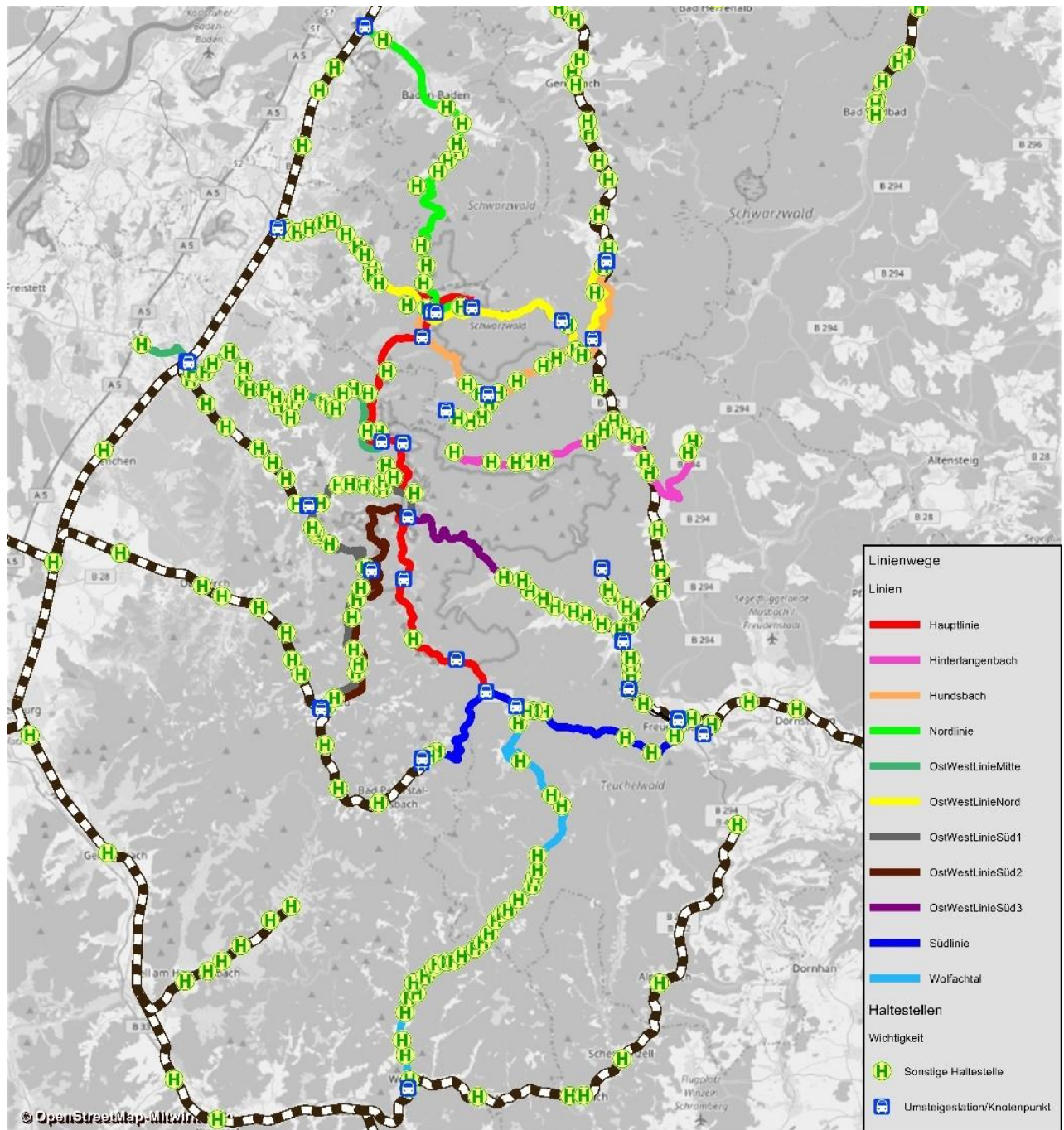


Abbildung 1: Entwurf einer Zielkonzeption für das Busliniennetz im Nationalpark  
Quelle: PTV Transport Consult GmbH



## Abbildung 1:

- Blaue Bussymbole: zentrale Verknüpfungspunkte im Nationalpark und an zentralen Parkplätzen.
- Aufbauend auf dem bestehenden Liniennetz werden Zubringerlinien definiert.
- Rote Linie: Nationalparkbus (Shuttlebus) der zwischen Plättig / Herrenwies und Alexanderschanze regelmäßig verkehrt.
- Bedienung einzelner Fahrten mit Kleinbus zwischen Langenbachtal und B500

## Fragen an Nutzerinnen und Nutzer:

Welche relevanten Aspekte sind darüber hinaus bei der Linienführung, Verknüpfungspunkten und beim Taktangebot zu berücksichtigen?

Sehen Sie konkrete Probleme bei der Realisierung des ÖPNV-Angebotes?

Wenn ja bei welchen Themen und was wären mögliche Lösungen?

Wo sehen Sie mögliche positive / negative Auswirkungen?

## 1.2. Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr

Bei einer Anreise mit dem PKW oder Motorrad sollen die Besucherinnen und Besucher rechtzeitig die Möglichkeit haben den PKW beziehungsweise das Motorrad abzustellen und mit dem ÖPNV in den Nationalpark zu fahren. Das Verkehrskonzept beinhaltet ein einheitliches Beschilderungssystem. Dieses weist zu den verschiedenen Parkplätzen bzw. Hauptattraktionen und gibt Auskunft über die Parkplatzbelegungssituation.

An den Bahnhöfen soll auf bestehende P+R-Plätze hingewiesen werden (Pendlerinnen und Pendler nutzen diese normalerweise werktags). Zudem sollen auf den Wegen in den Nationalpark an zentralen Stellen, wie zum Beispiel in Bad Griesbach oder Kappelrodeck, weitere P+R-Möglichkeiten geschaffen werden.

Für voraussehbare Spitzenzeiten sollen an Wochenenden ggf. zusätzliche private Parkräume, die an Wochenenden nicht genutzt werden, in das P+R-Konzept eingebunden werden. Von diesen autobahnnahen Plätzen (z.B. in Bühl und Achern) soll ein möglichst schneller und direkter Shuttle zum Nationalpark den Umstieg auf den Bus attraktiv machen.

Sofern bis in den Nationalpark mit dem PKW gefahren wird, besteht an den zentralen Anlaufstellen wie Alexanderschanze, Ruhestein, Seibelseckle, Mummelsee, Unterstlatt, Hundseck, Mehliskopf, Herrenwies, Plättig und an Einstiegspunkten zu Wanderwegen (entsprechend [Wegekonzept](#)) die Möglichkeit den PKW abzustellen. Bei Vollbelegung soll frühzeitig an den Haupttrouten verstärkt auf die P+R-Parkplätze im Tal hingewiesen werden.

Parkplätze, die keinen direkten Zugang zu ausgewiesenen Wanderwegen oder touristischen Zielen haben, sollen langfristig für den Parkverkehr geschlossen werden. Forst- und Räumdienste erhalten bei Bedarf weiterhin Zugang. Weiter bestehende Parkbereiche sollen geordnet und eindeutig ausgewiesen werden. Außerdem soll das Parken entlang der Straßen geregelt werden (z.B. Bereich Mummelsee). An den zentralen Parkplätzen besteht zudem die Möglichkeit, auf den ÖPNV (Nationalparkbus) umzusteigen.

Grundvoraussetzung für dieses Konzept ist eine durchgängige Parkraumbewirtschaftung. Nur so kann der PKW-Verkehr gesteuert und gelenkt werden. Vorgesehen ist eine kostenlose Nutzung der P+R-Plätze in den Tälern. Mit zunehmender Nähe zum Nationalpark fällt eine ansteigende Parkgebühr an. Die Parkplätze im Nationalpark werden alle bewirtschaftet, das heißt sie sind kostenpflichtig. Die Parkgebühren sollen so hoch sein, dass ein Fahren mit dem eigenen PKW teurer als die Nutzung mit dem ÖPNV empfunden wird.



- Zone 3: Rheinebene**  
Parken an den P+R-Plätzen an der Schiene (kostenlos)  
~ 3.000 Stellplätze
- Zone 2: Rheinebene**  
Parken an den Zufahrtsrouten zum Nationalpark (nicht kostenlos)  
~ 5.000 Stellplätze
- Zone 1: Nationalpark**  
Parken auf ausgewiesenen Parkplätzen im Nationalpark (nicht kostenlos)  
~4.000 Stellplätze

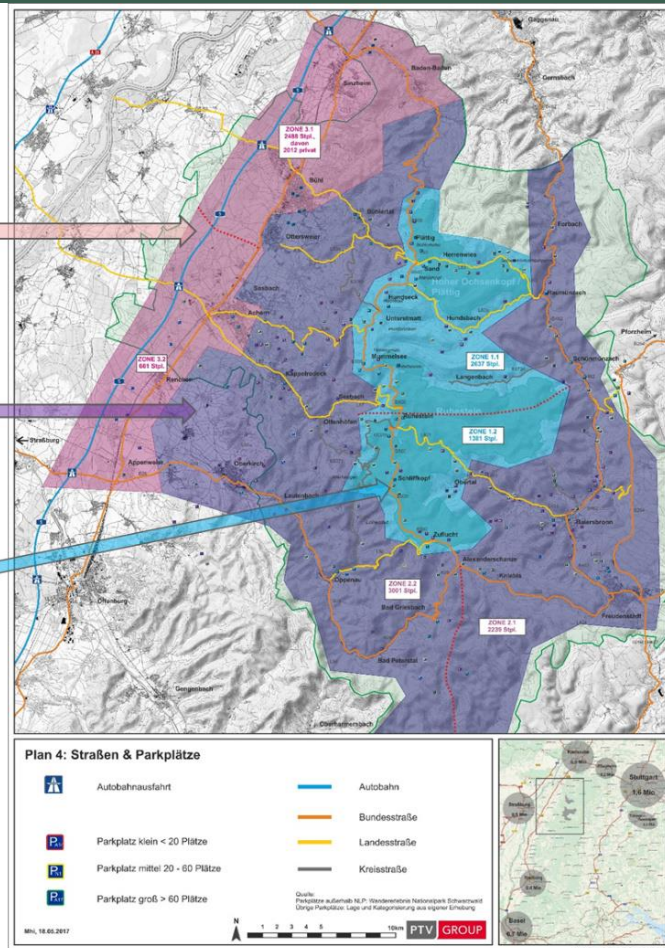


Abbildung 2: Einteilung der bestehenden Parkplätze in Zonen anhand unterschiedlicher Lage und vorgesehener Parkkosten  
Quelle: PTV Transport Consult GmbH

## Fragen an Nutzerinnen und Nutzer:

Welche relevanten Aspekte für ein funktionierendes Parkraumbewirtschaftungskonzept wurden nicht berücksichtigt?

Sehen Sie konkrete Probleme bei der Realisierung des Parkraumkonzeptes?

Wenn ja bei welchen Themen und was wären mögliche Lösungen?

Wie hoch sollten Ihrer Meinung nach die Parkgebühren im Nationalpark sein?

Wo sehen Sie mögliche positive / negative Auswirkungen?

## 1.3. Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem

Für eine gut funktionierende Mobilität ist der Aufbau eines abgestimmten Tarifsystems (Bustickets) ein zentraler Baustein. Dieser beinhaltet sowohl ein gutes Tarifkonzept für den ÖPNV als auch für das Parksystem, die untereinander abgestimmt sind. Es soll ein Anreiz geschaffen werden, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, statt mit dem eigenen PKW zu fahren. Daher soll das Parken im Nationalpark den Preis für die Nutzung des ÖPNV übersteigen. Nachstehende Abbildung 9 gibt einen Überblick über die Räume der derzeitigen und möglichen zukünftigen Gültigkeitsbereiche eines Nationalparktickets. Wesentlicher Bestandteil des Tarifsystems sind auch sogenannte Kombitickets, die Park- und Eintrittsgebühren beziehungsweise Bus- und Eintrittstickets in Einrichtungen, wie zum Beispiel das geplante, neue Nationalparkzentrum am Ruhestein, kombinieren.

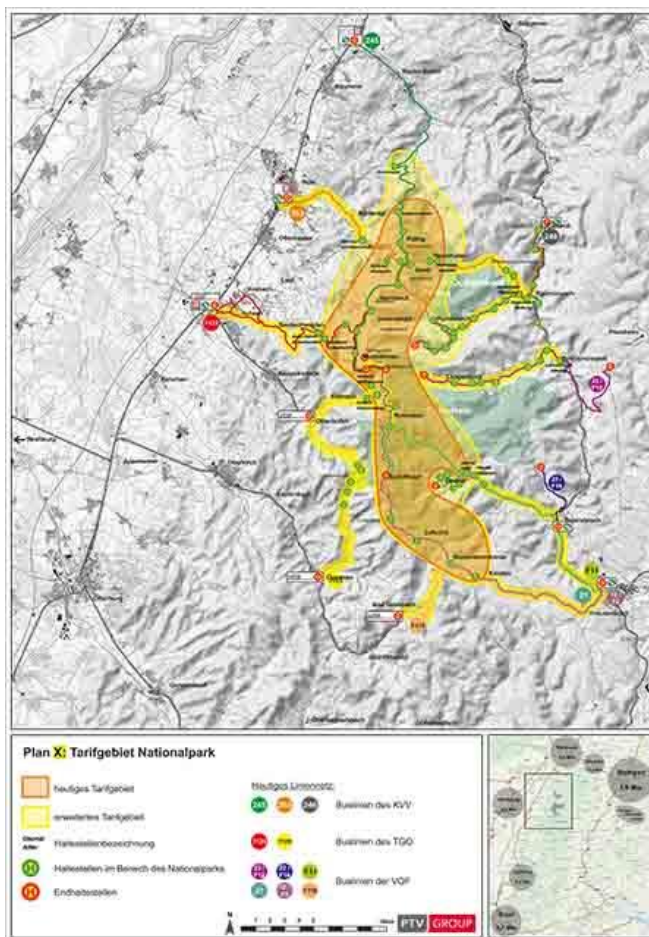


Abbildung 3: Übersicht bestehendes Tarifgebiet und vorgesehene erweitertes Gebiet für das Nationalparkticket

Quelle: PTV Transport Consult GmbH





## Fragen an Nutzerinnen und Nutzer:

Welche relevanten Aspekte für ein funktionierendes Tarifkonzept wurden nicht berücksichtigt?

Wie hoch sollten Ihrer Meinung nach die Kosten eines Tagestickets zur Nutzung des ÖPNV im gesamten Nationalpark sein?

Wo sehen Sie mögliche positive / negative Auswirkungen?



## 1.4. Weitere mögliche Maßnahmen

An **zentralen Verknüpfungspunkten** (beispielsweise Ruhenstein, Mehliskopf, Mummelsee) sind Infrastrukturen zu schaffen, die diese aufwerten und gleichzeitig weitere Möglichkeiten der Mobilität schaffen. Folgende Möglichkeiten sind denkbar:

- Ausleihstationen von Pedelecs bzw. E-Bikes (Pedelecs)
- Ausleihstationen von E-Cars
- Möglichkeiten zur Fahrradreparatur
- Schließfächer



Abbildung 4: E-Car der Nationalparkverwaltung

Quelle: Nationalparkverwaltung



Zudem ist darauf zu achten, dass die Verknüpfungspunkte barrierefrei sind. Dies bedeutet nicht nur barrierefreie Haltestellen, sondern auch ein barrierefreier Weg von der Haltestelle zum nächsten Ziel.

Auf der B 500 sind Querungshilfen (beispielsweise Verkehrsinseln bei Wegequerungen oder Kreisverkehre, Brücken etc.) an Stellen einzurichten, an denen Wanderwege die B 500 kreuzen (zum Beispiel Panoramaweg beim Lotharpfad). Das Queren wird so erleichtert und die Geschwindigkeit für den Straßenverkehr an dieser Stelle reduziert. Zudem ist zu prüfen, inwiefern an Kreuzungsstellen durch den **Bau von Kreisverkehren** die Geschwindigkeit reduziert werden kann (zum Beispiel B 500 / K 5370 nach Seebach). Die vom Landratsamt Freudenstadt veranlasste Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h auf der B 500 wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich befürwortet.

Die Gestaltung der Querungen durch Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer muss ebenfalls betrachtet werden.

### Fragen an Nutzerinnen und Nutzer:

Welche wichtigen Einrichtungen oder Verkehrsmittel an den zentralen Verknüpfungspunkten wurden nicht berücksichtigt?

Wo sehen Sie mögliche positive / negative Auswirkungen bei der Einrichtung der Verknüpfungspunkten / Querungshilfen?

## 2. Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?

Als weiterer wesentlicher Baustein innerhalb des Verkehrskonzeptes steht die Frage: **“Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?”** Hierfür wird ein einfach nutzbares multimodales Auskunftssystem aufgezeigt. Kernidee ist eine digitale Plattform, die sich einfach in andere Websites integrieren und anpassen lässt. Das Ergebnis soll den vorhandenen Websites und Apps keine Konkurrenz machen, sondern diese durch attraktive und vielfältige Anfahrts- und Mobilitätsinformationen ergänzen. Hierzu zählen:

- Planungshilfe für Touristinnen und Touristen je nach Motivation (z.B. Wandern, Rad, Ski)
- Planungshilfe für Einheimische und Pendlerinnen und Pendler
- Planung und Navigation anhand von Echtzeitdaten
- Integration in das Verkehrsleitsystem
- Hoher Wiedererkennungswert vor Ort

Beispiel: Auf der Webseite des Nationalparks sucht sich Anna Meyer eine Führung mit Rangerin oder Ranger aus. Hierbei kann sie ihre Heimatadresse angeben und erhält eine verkehrsmittelübergreifende Anreisemöglichkeit als Vorschlag.

Diese Anreisauskunft kann auch auf den Webseiten der Gemeinden, von Hotels oder sonstigen Einrichtungen integriert werden. Zusätzlich können die Gemeinden ihre Daten zu Umfeld, Stationen, Besonderheiten und ergänzende Mobilitätsangebote in der Datenplattform hinterlegen. Beispielsweise:

- Sehenswürdigkeiten
- Infrastruktur, Parkplätze, Haltestellen Park & Ride
- Anbindung Fernverkehr
- Leihstationen
- Touristisches Angebot
- Ladestationen

Für eine mobile Nutzung des digitalen Auskunftssystems im Nationalpark ist eine Datenverbindung notwendig. Die derzeitige Mobilfunkabdeckung ist sehr punktuell. Es werden bestehende Planungen und Möglichkeiten zur Optimierung im Verkehrskonzept aufgezeigt.



Abbildung 5: Kernidee und Aufbau des digitalen Mobilitätskonzeptes

Quelle: raumobil GmbH





Abbildung 6: Beispiel für eine Umsetzung des Auskunftssystems mittels QR-CodeQuelle: raumobil GmbH

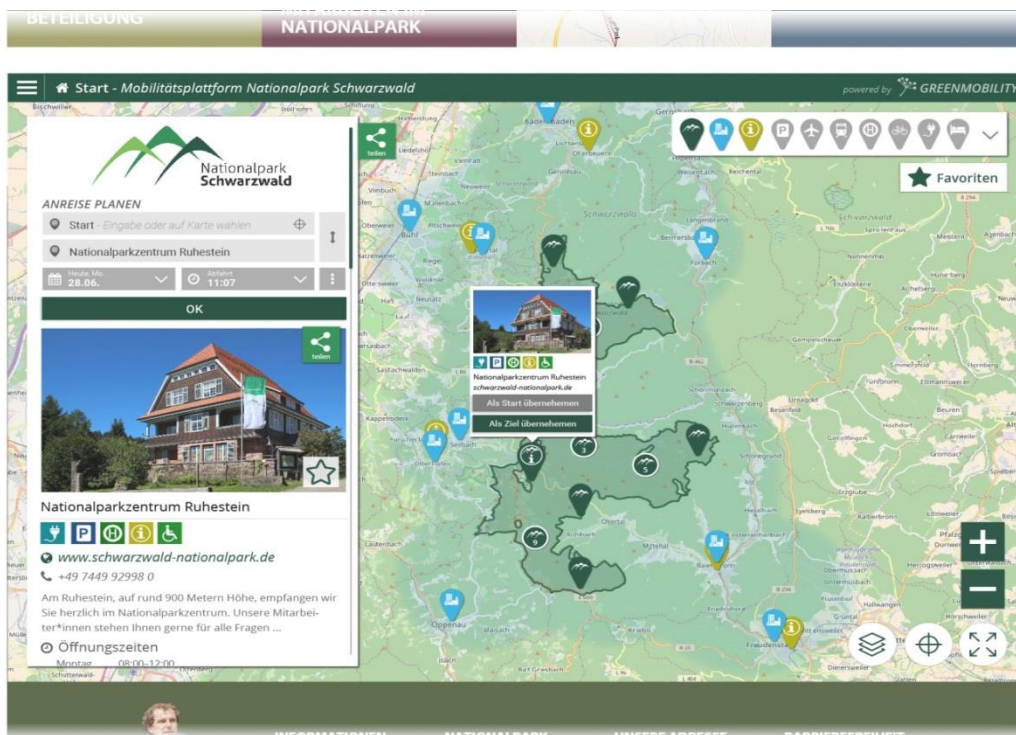


Abbildung 7: Beispiel für eine Einbindung des Auskunftssystems in eine WebsiteQuelle: raumobil GmbH





## Fragen an die Nutzerinnen und Nutzer:

Welche Informationen würden Ihnen die Nutzung des ÖPNV erleichtern?

Welche Informationen würden Ihren Besuch im Nationalpark aufwerten?

Wo sehen Sie mögliche positive / negative Auswirkungen?