

VERKEHRSKONZEPT

NATIONALPARK SCHWARZWALD

TEIL 2: BESTANDSAUFNAHME

Erstellung eines digital basierten Verkehrskonzeptes für eine moderne und nachhaltige Mobilität der Zukunft in der Nationalparkregion sowie als Modell für andere ländliche Räume Baden-Württembergs.





the mind of movement



VERKEHRSKONZEPT

NATIONALPARK SCHWARZWALD

TEIL 2: BESTANDSAUFNAHME

Auftraggeber:

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Partner:

raumobil GmbH
Austraße 19
76227 Karlsruhe

Media-Seven GmbH
Kleinrheinstraße 7
72250 Freudenstadt

Pricewaterhousecoopers AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Käthe-Kollwitz-Straße 21
04109 Leipzig

Karlsruhe, Oktober 2018

Dokumentinformationen

Kurztitel	Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald – Bestandsaufnahme
Auftraggeber:	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Auftrags-Nr.:	C850256
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Rimbert Schürmann, Simon Oelschläger, Gunther Kesenheimer, Manuel Hitscherich, Detlef Kamlah, Oliver Wolf, Jürgen Keller, Dr. Frank Snaga, Dr. Christian Gudd
Erstellungsdatum:	21.02.2018 von PTV
zuletzt gespeichert:	24.10.2018 von PTV

Inhaltsverzeichnis

1	Beteiligung	7
1.1	Allgemein	7
1.2	Onlinebeteiligung	7
2	Grundlagen	11
2.1	Kulisse Nationalpark	11
2.2	Datengrundlagen	11
2.3	Nutzergruppen und Aktivitäten	14
2.4	Entwicklung der Besucherzahlen	14
3	Bestandsanalyse Verkehr in der Nationalparkregion	18
3.1	ÖPNV	18
3.2	Haltestellen / Verknüpfungspunkte.....	22
3.2.1	An der Schiene	22
3.2.2	Abseits der Schiene	24
3.3	Tarif	25
3.4	Ruhender Verkehr	28
3.4.1	Typisierung Parkplatz	28
3.4.2	Definition Parkplatzzonen	31
3.5	Verkehrslenkung.....	34
3.6	Ergänzende Mobilitätsformen.....	35
3.6.1	Fahrradverkehr	35
3.6.2	Sharing	36
3.7	Stand Informationsbeschaffung / digitale Infrastruktur.....	37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Nutzergruppen und Aktivitäten	14
Tabelle 2:	Ergebnisse Verkehrsmonitoring 2014	15
Tabelle 3:	Parkplätze im Bestand je Größenklasse	28
Tabelle 4:	Systeme wichtiger Anbieter in der Region	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Potenzielle Standorte mit Barrierefreiheit und Zentren E-Mobilität Schwarzwaldhochstraße	12
Abbildung 2:	Linienetz der Buslinien im Nationalpark – Bestand	21
Abbildung 3:	Ausgebaute Haltestelle am Seibelseckle	22
Abbildung 4:	Verknüpfung Fahrrad am Bahnhof Bühl	23
Abbildung 5:	Das Gültigkeitsgebiet der KONUS-Gästekarte	26
Abbildung 6:	Die Tarifgebiete der drei Verkehrsverbände – Bestand; ohne Übergangstarife	27
Abbildung 7:	Beispiel für den Parkplatztyp <i>Straße</i> längs der Straße (B500, Mummelsee)	29
Abbildung 8:	Eingeengter Straßenraum durch regelwidrig parkende Fahrzeuge	29
Abbildung 9:	Beispiel für den Parkplatztyp „Bucht“ (B28 zwischen Kniebis und Freudenstadt)	30
Abbildung 10:	Beispiel für den Parkplatztyp „Parkplatz“ (B500 Seibelseckle)	31
Abbildung 11:	Übersicht Parkplätze im Bestand	32
Abbildung 12:	Bestehende touristische Beschilderung an der Alexanderschanze	34
Abbildung 13:	Bestehendes „Willkommensschild“ für den Nationalpark	35
Abbildung 14:	E-Mobilität Nordschwarzwald	36
Abbildung 15:	Leihstellen und Ladestationen für Pedelecs im Nordschwarzwald	37
Abbildung 16:	Heutige Möglichkeit der Informationsbeschaffung vor Fahrtantritt	38
Abbildung 17:	Derzeitige Netzabdeckung der Telekommunikationsanbieter Telekom und Vodafone	39
Abbildung 18:	Derzeitige Netzabdeckung der Telekommunikationsanbieter E-Plus und O2	39

1 Beteiligung

1.1 Allgemein

Für die Beteiligung der unterschiedlichen Gruppen wurden verschiedene Diskussionsformen gewählt:

- ▶ Diskussionsrunden
- ▶ Workshops
- ▶ Bustouren
- ▶ Informationsveranstaltungen
- ▶ Onlineinformation / -beteiligung

Bereits vor Beginn der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes hat die Nationalparkverwaltung damit begonnen, Anregungen und Hinweise zum Thema Verkehr im Nationalpark zu sammeln. Diese Sammlung wurde bis zur Fertigstellung des Konzeptes laufend aktualisiert. Es wurden 500 Anregungen aufgenommen, die bei den Planungen für das Verkehrskonzept berücksichtigt wurden.

1.2 Onlinebeteiligung

Für die Onlinebeteiligung wurden erste Planungsansätze aufbereitet und zur Diskussion gestellt. Diese stellen die Ausgangslage für die Rückmeldungen und Anregungen dar und müssen in diesem Kontext betrachtet werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Onlinebeteiligung in ihrer inhaltlichen Aussage zusammengefasst. Dabei wird zur besseren Übersicht nach den verschiedenen Themen unterschieden. Die meisten Kommentare und Hinweise werden durch das ausgearbeitete Verkehrskonzept berücksichtigt.

Visionäre Ideen und Ansätze sind nur in einem kleinen Umfang vorhanden. Unter den Beteiligten besteht ein Konsens darüber, auf bestehende Systeme und Techniken zu setzen, mit denen der Nationalpark aus verkehrlicher Sicht attraktiver wird und die auch kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden können.

Inhaltlich ging es in den Beiträgen zum Verkehrskonzept in erster Linie um ein abgestimmtes, ganzheitliches ÖPNV-Konzept, mit direkten Verbindungen und kurzen Umsteigezeiten und um Maßnahmen zur Eindämmung der Verkehrs- und Lärmbelastung im Nationalparkgebiet und auf den Zubringerstraßen. Der Vorschlag einer differenzierten Parkraumbewirtschaftung erhielt viel Zustimmung, unter der Voraussetzung eines attraktiven ÖPNV-Angebots sowie eines gebietsübergreifendes Nationalparktickets. Wichtig war den Nutzerinnen und Nutzern auch die Ausstattung in Bus und Bahn. Die Mitnahme von Rad, Ski oder Kinderwagen war ein mehrfach genanntes Anliegen.

Die Beiträge mit den häufigsten Bewertungen drehten sich thematisch vor allem um die Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Hier werden immer wieder konsequente Kontrollen oder Verkehrsberuhigung an Sonn- und Feiertagen als Lösungen genannt. Zur besseren Übersicht wird im Folgenden nach den verschiedenen Themen unterschieden.

ÖPNV

Schwerpunktmäßig wurde hier der Ausbau von Buslinien und Haltestellen genannt. Es sind so wenige Umstiege wie möglich gewünscht. Anschlussverbindungen zwischen Buslinien beziehungsweise von der Schiene auf den Bus sind zeitlich sinnvoll abzustimmen. Die Taktung zentraler Buslinien ist auszuweiten. 5% der Anmerkungen bezogen sich auf die Mitnahme von Fahrrädern im Bus oder einem Anhänger. Generell soll das ÖPNV-Angebot einfach, schnell und verlässlich ausgebaut werden.

Weitere Beispiele:

- Gute Anschlussmöglichkeiten/ Anbindung an den Schienenverkehr
- Realisierbare Umsteigezeiten
- Einführung einer Regio-Buslinie Baden-Baden – Freudenstadt
- Attraktive und dichte Taktangebote (bis zu 30min-Taktung) und lange Betriebszeiten
- Verdichtung des Haltestellennetzes

MIV

Ein zentrales Thema bei den eingegangenen Anmerkungen ist die Lärmbeeinträchtigung für Anwohnerinnen und Anwohner in den Zugangstälern sowie für Besucherinnen und Besucher des Nationalparks (13% der Anmerkungen). Als Lösungsvorschläge wurden hierzu intensive Polizeikontrollen bis hin zu Fahrverboten, zum Beispiel an den Wochenenden, genannt.

Generell sollten verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, um die Sicherheit für Wandernde und Radfahrende zu verbessern.

Geringfügig wurden als Lärmverursacher auch Pkw und Lkw genannt. 7% der Anmerkungen beziehen sich auf die Menge der Pkw-Besucherströme und die Befürchtungen, dass diese weiterhin zunehmen. Hier wird ein gut durchdachtes Parkraum- und ÖPNV-System gewünscht, um Ausweichverkehr auf die Zugangstäler zu vermeiden.

Eine Parkraumbewirtschaftung wird von rund 9% als sinnvoll erachtet. Diese sollte aber stufenweise eingeführt und mit einem guten ÖPNV-Angebot kombiniert werden. Spontan- und Kurzbesuche durch Anwohnerinnen und Anwohner sind zu bedenken.

Weitere Beispiele:

- Gestaffeltes Gebührenkonzept
- P+R in den Tälern
- Zu hohe Parkgebühren können die Besucherinnen und Besucher in andere Regionen verdrängen
- Attraktiver, gut ausgebauter ÖPNV als Voraussetzung
- Keine Flächenversiegelung für neue Parkplätze
- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs im Nationalpark

Tarif

11% aller Anmerkungen richten sich an das Thema Tarif. 4% davon geben an, dass ein neues Nationalparkticket nicht notwendig ist, sondern vielmehr bestehende Tickets ausgebaut beziehungsweise berücksichtigt werden sollten. Hierbei wurden beispielsweise KONUS, das Baden-Württemberg-Ticket oder das KVV-Tagesticket genannt. Eine gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Verbundtickets in den anderen Verbundgebieten wird als wünschenswert gesehen.

Generell sollte das Tarifsysteem einfach benutzerfreundlich sein und als Kombiticket (4% der Anmerkungen) mit zum Beispiel Parkgebühren im Tal oder Eintritt ins Nationalparkinfozentrum angeboten werden.

Multimodal

Hier wurde am häufigsten (rund 7% der Anmerkungen) eine Bereitstellung von Querungshilfen genannt, um die Sicherheit für Wandernde und Radfahrenden zu erhöhen. Auch ein Radstreifen entlang der B500 wurde mehrfach genannt (5%).

Ergänzt wurde, dass der Verleih von E-Autos in den Tälern und nicht im Nationalpark erfolgen sollte. Abstellmöglichkeiten beziehungsweise Ladestellen – insbesondere für E-Bikes – sollten auch im Nationalpark eingerichtet werden.

Als innovative Idee wurde der Bau einer Schmalspurbahn von zum Beispiel Baiersbronn-Obertal oder Bühl in den Nationalpark genannt.

Weitere Beispiele:

- Querungshilfen bei kreuzenden Wanderwegen zu Reduzierung der Geschwindigkeit heranfahrender Fahrzeuge als auch zur sicheren Straßenquerung
- Fußgängerbrücke als Querungshilfe
- Breiter Fahrradstreifen entlang der B500, welcher auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und deren Fortbewegungsmittel genutzt werden könnte

Digitales Verkehrskonzept

In diesem Themenbereich wurden die wenigsten Anregungen (7%) abgegeben. Am häufigsten wurde hierbei erwähnt, dass

- ▶ keine zusätzlichen Mobilfunkmasten aufgestellt werden sollten (Funkbelastung)
- ▶ aufgrund der schlechten Netzabdeckung im Nationalpark und für nicht digital-affine Nutzerinnen und Nutzer Offline-Informationen zur Verfügung gestellt werden sollten.

Weitere Beispiele:

- ▶ Digitalisierung der verkehrsrelevanten Informationen (zum Beispiel Frei-Belegt-Anzeige von Parkplätzen)
- ▶ Bereitstellung der vorhandenen Informationen in digitaler Form und Echtzeit (zum Beispiel Anzeigetafel an Bushaltestelle: „Ankunft Bus 245 in 5min“)
- ▶ Positiv zu bewerten, dass im Nationalpark gerade nicht ständig eine Netzabdeckung verfügbar ist

2 Grundlagen

Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen Datengrundlagen und Voraussetzungen für diese Studie beschrieben. Weitere Details und Voraussetzungen werden in den jeweiligen Kapiteln aufgeführt.

2.1 Kulisse Nationalpark

Aus Sicht des Verkehrs definiert sich der Nationalpark im Wesentlichen anhand seiner Ziele, die von den Menschen erreicht werden. Dabei liegen diese Ziele nicht nur innerhalb des Nationalparks, sondern auch in den angrenzenden Räumen.

Wichtige Ziele sind unter anderem:

- Ausgangspunkte für naturnahe Aktivitäten im Sommer (zum Beispiel Wandern und Radfahren) und Winter (Abfahrtspisten und Langlaufloipen)
- Zentrale Punkte wie: Mummelsee, Aussichtspunkte, Nationalparkzentrum Ruhestein (Eröffnung 2020), Informationshaus in Herrenwies (Eröffnung 2019), Rangerstationen
- Attraktionen in den Gemeinden um den Nationalpark

Es ist festzustellen, dass der Nationalpark im Bewusstsein der Bevölkerung nicht nur aus den beiden rechtlich klar definierten Teilgebieten besteht, sondern darüber hinaus ausstrahlt. So wird die Fläche zwischen der Rheintalebene, Baden-Baden, dem Murgtal und dem Kinzigtal umgangssprachlich als Nationalpark bezeichnet. Diese Gebietskörperschaften sind als Nationalparkregion definiert. Bei den weiteren Betrachtungen muss daher immer die Nationalparkregion mit im Blick behalten werden.

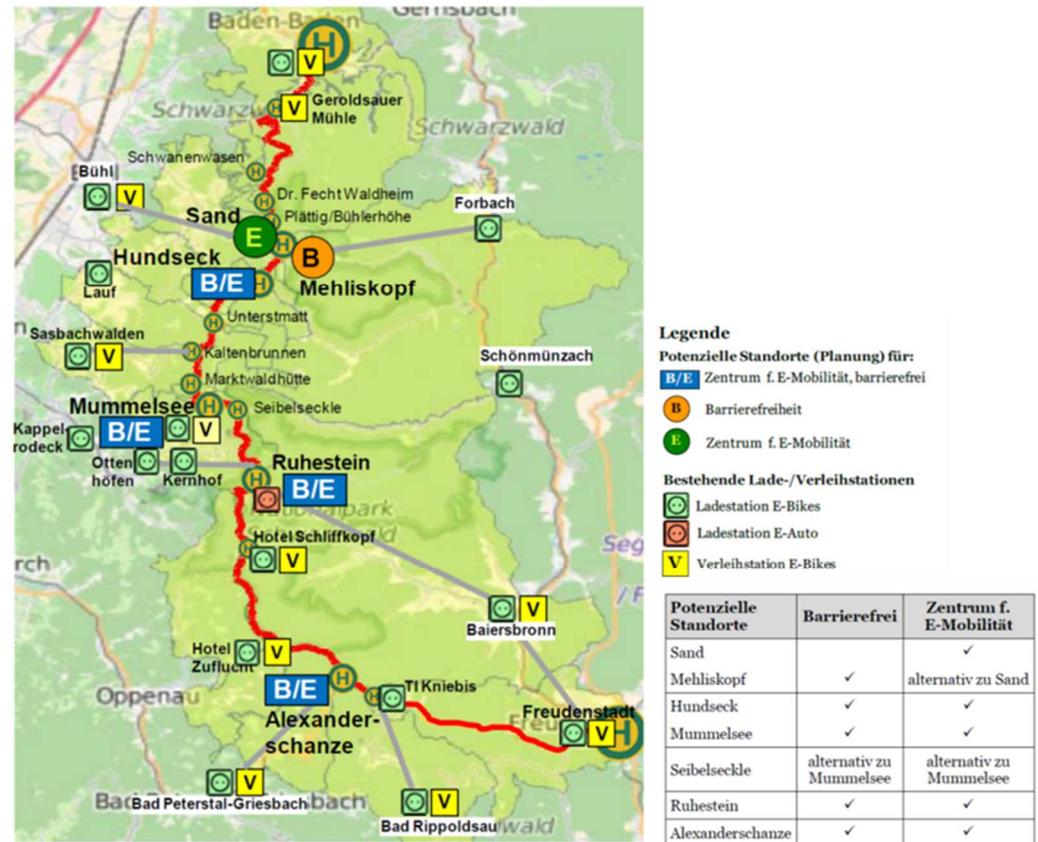
2.2 Datengrundlagen

Für die Erarbeitung der Studie stehen eine Vielzahl an Studien und Daten zur Verfügung. Diese stellen neben den Ortsbesichtigungen und Terminen einen wesentlichen Baustein der Datenquellen dar.

- Vorstudie Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald
- Ergebnisse aus den LEADER-Projekten
- Wegekonzzept Nationalpark Schwarzwald
- Informationen der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen
- Informationen zum Tourismuskonzept Nationalpark Schwarzwald
- Informationen aus dem Wissensdialog Nordschwarzwald
- Statistische Landesdaten wie zum Beispiel aus dem Verkehrsmonitoring

- Liste von Ideen und Anregungen zum Thema Verkehr als Sammlung bei der Nationalparkverwaltung
- Erfahrungsberichte der Nationalparkverwaltung

In der nachfolgenden Abbildung wird das Ergebnis aus dem LEADER-Projekt zum Masterplan Schwarzwaldhochstraße aufgezeigt. Die Ergebnisse des Masterplanes fließen an den entsprechenden Stellen in die Planung mit ein.



Quelle: Entwicklungskonzept Schwarzwaldhochstraße (Masterplan), Endbericht Januar 2017

Abbildung 1: Potenzielle Standorte mit Barrierefreiheit und Zentren E-Mobilität Schwarzwaldhochstraße

Neben diesen externen Daten wurden zwei weitere Datensammlungen durchgeführt, die das Gesamtbild abrunden:

- Während der Vorstudie wurde an einem Sommerwochenende eine Kennzeichenerfassung auf den Parkplätzen entlang der B500 durchgeführt. Somit konnten die Anzahl der Parkplatznutzer und deren Herkunft ermittelt werden.
- Innerhalb dieser Studie wurde zudem die Verkehrssituation an einem schönen Wintersonntag mit Skibetrieb erfasst. Eine Kennzeichenerfassung war aufgrund der chaotischen Verkehrsverhältnisse nicht möglich.

Zudem wurden die Gemeinden und Landkreise in der Nationalparkregion sowie für den Nationalpark wichtige Institutionen, wie die Verkehrsverbände, befragt. Anhand eines Fragebogens wurden sie über ihre Einschätzung und Planung zu den beiden Themen *digitales Verkehrskonzept* und *Parksituation* befragt. Ziel war es, weitergehende, noch nicht bekannte Daten und Informationen, die für die Bearbeitung der Studie von Bedeutung sein können, zu erfragen. Die Fragen waren folgende:

- ▶ Welche Anforderungen haben Sie als Gemeinde an ein digitales Verkehrskonzept?
- ▶ Welche Rolle hat für Sie die digitale Vernetzung und Information (digitales Verkehrskonzept)?
- ▶ Liegen in Ihrer Gemeinde Daten vor, die in das digitale Verkehrskonzept integriert werden sollen?
- ▶ Wie liegen diese Daten vor (Broschüre, auf der Internetseite, ...)?
- ▶ Wenn digital, als veränderbare / offene Datei oder als feste Darstellung (ähnlich einem PDF)?
- ▶ Haben Sie diese Daten mit (Nachbar-) Kommunen oder anderen Institutionen abgestimmt?
- ▶ Was sollte Ihres Erachtens ein digitales Verkehrskonzept für Sie leisten?
- ▶ Haben Sie folgende Einrichtungen?
 - ▶ E-Tankstellen für Pedelecs
 - ▶ E-Tankstellen für E-Autos
 - ▶ Ausleihstationen von Fahrrädern (auch Pedelecs)
- ▶ Wer ist Eigentümer der bestehenden Waldparkplätze auf Ihrem Gemeindegebiet (Sie als Gemeinde, das Land, Privat) (bitte mit Lage des Parkplatzes)?
- ▶ Können Sie uns Flächen benennen, die als potenzielle P+R-Flächen für den Freizeitverkehr genutzt werden (in etwa Lage und Größe) beziehungsweise genutzt werden können, die gegebenenfalls an Ihre Freizeiteinrichtungen angeschlossen sind?

Eine umfassendere Befragung der Gemeinden zu weiteren Themen den Verkehr betreffend war nicht notwendig, da über die vorhandenen Studien und Daten schon ausreichend Informationen vorliegen.

2.3 Nutzergruppen und Aktivitäten

Der Nationalpark und seine Region ist für vielen Menschen mit den unterschiedlichsten Bedürfnissen ein Ziel. Diesen verschiedenen Nutzergruppen und Aktivitäten stehen die verschiedenen Angebotsformen gegenüber.

In der folgenden Tabelle werden die wichtigsten Nutzergruppen und Aktivitäten aufgeführt

Nutzergruppen	Aktivitäten	Aktivitätsangebote
Tagesbesucherinnen und Tagesbesucher Übernachtungsgäste Region Anwohnerinnen und Anwohner, Unternehmen Schülerinnen und Schüler, Auszubildende Mobilitätseingeschränkte Personen	Wandern, Radfahren Skifahren, Langlaufen Informieren Sightseeing Cruising	Im Nationalpark: Natur erleben Naturverträgliche Erholung Bildung & Besucherinformation In der Nationalparkregion: Aktivitäten der Gemeinden Outdoor-Aktivitäten (geführte beziehungsweise gekennzeichnete Touren) Indoor-Aktivitäten, z. B. Museen, Hallenbäder (auch bei Schlechtwetter)

Tabelle 1: Nutzergruppen und Aktivitäten

2.4 Entwicklung der Besucherzahlen

Der Nationalpark wird ganzjährig von einer Vielzahl von Gästen besucht. Die Gründe sind dabei sehr vielfältig. Sie reichen, wie schon beschrieben, von aktiver Nutzung wie beispielsweise Wandern im Sommer oder Skifahren im Winter, bis hin zu eher passiven Nutzungen wie Motorrad- oder Autotouren. Darüber hinaus gibt es Informationsangebote wie das derzeitige Informationszentrum am Ruhestein, das zum Nationalparkzentrum ausgebaut wird.

So liegen zwar für ausgewählte Standorte Besucherzahlen vor (siehe *Vorstudie Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald*), nicht jedoch flächendeckend. Somit sind weitere Quellen, wie zum Beispiel automatische Zähldaten von Fahrzeugen entlang der Landes- und Bundesstraßen, heranzuziehen. Detaillierte Verkehrsströme und Aussagen über das Besucherverhalten liegen nicht vor und sind auch nicht aus anderen vergleichbaren Räumen zu übertragen. Für das vorliegende Verkehrskonzept sind jedoch insbesondere hinsichtlich künftiger ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer, Aussagen bezüglich zu erwartenden Erlösen bei der ÖPNV-Nutzung und der Parkraum-

bewirtschaftung erforderlich. Aus diesem Grund wird ein entsprechendes Mengengerüst aus vorliegenden amtlichen Zahlen abgeleitet. Wesentliche Basis ist hierbei das Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg¹.

In der nachfolgenden Tabelle sind für die Zufahrtsstraßen zum Nationalpark die Verkehrsmengen für einen durchschnittlichen Sonntag für das Jahr 2014, differenziert nach Kfz und Motorrädern, aufgelistet.

Auf die Darstellung der Lkw-Fahrten wird verzichtet, da diese für die Ermittlung des Nutzerverhaltens im Nationalpark nicht von Bedeutung sind. Zähldaten für andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wie zum Beispiel Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, werden nicht erfasst.

Straße	Zählstelle	Kfz Sonntag	Motorräder Sonntag
B500	7515 1100 B28/B500 Alexanderschanze B500/L402 Zuflucht	5.630	630
	7315 1100 B500/L83 Sand B500/L84 Zimmerplatz	3.190	480
L80B	7315 1200 L80B/B500 Hundseck L80B/L83 Ebersbronn	460	180
L83	7315 1202 L83/L83A Bühlertal-Hof L83/B500 Sand	3.200	160
	7315 1203 L83/B500 Sand L83/L80B Ebersbronn	2.370	660
L86	7314 1202 L86/K5363 Sasbachwalden B500/L86 Brandmatt	2.040	210
L87	7415 1202 L87/K5363 Seebach -> Sasbachwalden B500/L87 von Seebach	3.240	180
L401	7415 1200 L401 Kreisgrenze OG/FDS Wander L401/K4735 Obertal	1.990	150
K3765	7315 1401 K3765/B500 Unterstmatt K3765/L83A Neusatzeck	260	40
Gesamt		22.380	2.690

Tabelle 2: Ergebnisse Verkehrsmonitoring 2014

¹ http://www.svz-bw.de/info_vm.html hier die Endergebnisse für das Jahr 2014 (letzter Zugriff 26.07.2017)

Aus der Tabelle geht hervor, dass sonntags 22.380 Kfz und davon 2.690 Motorräder gezählt wurden. Daraus ergeben sich für sonntags 19.670 Pkw. In der *Vorstudie Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald* wurden für die Attraktionen im und um den Nationalpark soweit möglich die Jahresbesucherinnen und -besucher ermittelt. Die Ableitung der Besucherströme für das Verkehrskonzept erfolgt in mehreren Schritten unter Berücksichtigung der folgenden Annahmen:

- Es wird davon ausgegangen, dass alle gezählten Fahrzeuge am Kordon sowohl in das Gebiet als auch aus dem Gebiet fahren. Somit wird jedes Fahrzeug zweimal gezählt. Es wird weiterhin angenommen, dass nur wenige Fahrzeuge über Nacht im Gebiet bleiben. Hierzu zählen beispielsweise Lkw und Wohnmobile, deren Zahl in diesem Kontext vernachlässigbar ist.
- Für eine spätere Potenzialabschätzung für ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer wird davon ausgegangen, dass Motorradfahrerinnen und -fahrer kein Potenzial für den ÖPNV darstellen.
- Es wird angenommen, dass von den ca. 19.700 erfassten Pkw 30% Durchgangsverkehr sind. Diese Fahrzeuge halten sich nicht im Bereich des Nationalparks auf.
- Bei weiteren 20% der Pkw wird angenommen, dass der Grund der Fahrt das Fahren selbst ist (Cruising) und keine weiteren Zwecke damit verbunden sind.
- Somit verbleibt rund die Hälfte aller erfassten Fahrzeuge (10.000 Pkw), die für einen Besuch im Nationalpark genutzt werden. Da jedes Fahrzeug zweimal erhoben wird, ist von 5.000 Pkw auszugehen, die als Besucher-Fahrzeuge im eigentlichen Sinne für das Verkehrskonzept zu verstehen sind. Bei einem Besetzungsgrad von zwei Personen je Pkw ist mit etwa 10.000 Besucherinnen und Besuchern an einem normalen Sonntag zu rechnen.
- Für einen normalen Samstag wird die Hälfte des Sonntags angesetzt, das heißt 5.000 Besucherinnen und Besucher. An einem normalen Wochenende ist somit von rund 15.000 Besucherinnen und Besuchern auszugehen.
- Insgesamt werden 30 normale Wochenenden und somit 450.000 Besucherinnen und Besucher angesetzt. An 15 Wochenenden besuchen nur je 5.000 Besucherinnen und Besucher den Nationalpark und an fünf Wochenenden ist mit je 25.000 Besucherinnen und Besuchern zu rechnen. Dies ergibt in der Summe rund 625.000 Besucherinnen und Besucher, die an Wochenenden mit dem Pkw den Schwarzwald besuchen.
- Die Wochentage verzeichnen insgesamt deutlich weniger Besucherinnen und Besuchern, auch wenn insbesondere in Ferienzeiten besucherstarke Tage dabei sind. Durchschnittlich wird mit 1.500 Besucherinnen und Besuchern am Tag gerechnet. Das heißt bei 250 Werktagen ergeben sich etwa 375.000 Besucherinnen und Besuchern an Werktagen.

- ▶ Insgesamt ergeben sich somit rund eine Million Besucherinnen und Besucher, die den Nationalpark mit dem Pkw besuchen.
- ▶ Nicht mit erfasst sind zum Beispiel Besucherinnen und Besucher, die mit dem Pkw anreisen und aus den Tälern in den Nationalpark wandern oder in den Tälern bleiben.

Die Ermittlung der Besucherzahlen erfolgt auf Basis offizieller Zählraten und einer Reihe von Annahmen. Für die folgenden Arbeiten eignet sich das Ansetzen einer Bandbreite bei den Besucherströmen. Mit einer Bandbreite von 30% würden sich die Besucherzahlen in einer Spanne zwischen 700.000 und 1.300.000 Besucherinnen und Besuchern bewegen, die mit dem Pkw und dem ÖPNV in den Nationalpark kommen.

3 Bestandsanalyse Verkehr in der Nationalparkregion

Im Folgenden wird für die unterschiedlichen Themenbereiche die Bestandsaufnahme vorgenommen. Dabei werden die für die Studie relevanten Daten und Fakten beschrieben. Wichtige Grundlagen sind vorliegende Daten und Studien sowie Ortsbesichtigungen und Gespräche vor Ort.

3.1 ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Nationalpark wird durch mehrere Buslinien erbracht. Diese gehören dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), dem Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO) und im Süden der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH (vgf) an. Das bestehende ÖPNV-Netz und Taktangebot an Werktagen und am Wochenende wird in Abbildung 2 grafisch dargestellt.

Im nördlichen Teil liegt das Gebiet des KVV mit den Buslinien:

- Linie 245 (Baden-Baden – Mummelsee; teilweise abgestimmt mit Linie 263)
- Linie 246 (Forbach - Hundsbach)
- Linie 263 (Bühl - Forbach)

Im Westen liegt das Gebiet des TGO mit den Buslinien:

- Linie 7123 (Achern - Mummelsee) „Panoramalinie“, Jahreszeitlich abhängige Linienwege über Hornisgrinde oder Seibelseckle
- Linie 7125 (Oppenau/Ottenhöfen - Mummelsee) „Naturerlebnislinie“, verkehrt nur im Sommer, am Wochenende mit Fahrradanhänger, abgestimmt auf die Schwarzwaldbahn und SWEG-Züge
- Linie 7326 (Hausach – Wolfach – Freudenstadt)

Im Süden liegt das Gebiet der vgf mit den Buslinien:

- Linie 12 / F2 (Freudenstadt - Mummelsee)
- Linie 21 (Freudenstadt - Schliffkopf)
- Linie 22 / F16 (Freudenstadt - Tonbach)
- Linie F11 (Freudenstadt - Mummelsee)
- Linie F118 (Freudenstadt - Bad Griesbach) (fährt nur zwischen Mai und Oktober)

Tangential ergänzen folgende Linien:

- Linie 7137 (Offenburg – Bad Griesbach) parallel zur Renchtalbahn
- Linie 23 / F12 (Besenfeld / Schön Münzach - Hinterlangenbach)
- Linie 7266 / F13 (Freudenstadt - Kniebis - Bad Rippoldsau- Wolfach)
- Linie F18 (Freudenstadt - Bad Rippoldsau - Kniebis - Freudenstadt)

Bei den F-Linien handelt es sich um *Freizeitlinien* der vgf, die nur an Wochenenden und Feiertagen verkehren.

In der *Vorstudie Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald* wird bereits aufgezeigt, dass eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung nicht besteht. Der Mummelsee mit seiner Haltestelle fungiert derzeit als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen den Linien aus dem Norden und dem Süden.

Neben den oben genannten Linien, die das Gebiet des Nationalparks unmittelbar erschließen, wird das ÖPNV-Netz durch eine Vielzahl an weiteren tangierenden Linien in der Umgebung ergänzt.

Nahezu alle Buslinien beginnen an Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten vom und zum Schienenverkehr (siehe Abbildung 2). Dabei handelt es sich um folgende Bahnlösungen mit ihren jeweiligen wichtigen Verknüpfungspunkten:

- Anschluss an den Fernverkehr der DB besteht in Baden-Baden. Weitere für den Nationalpark relevante Fernverkehrsverknüpfungen bestehen in Karlsruhe und Offenburg.
- Die Stadtbahnlinien S7 und S71 sind in Achern und Bühl mit den Buslinien verknüpft und stellen hier jeweils die Verbindung in den Raum Karlsruhe dar.
- Die Stadtbahnlinien S8 und S81 (Murgtalbahn) verkehren zwischen Karlsruhe und Freudenstadt. Verknüpfungspunkte zum Bus sind insbesondere in Forbach, Raumünzach, Schönünzach, Baiersbronn Bahnhof, Friedrichstal, Freudenstadt Stadtbahnhof und Freudenstadt Hauptbahnhof.
- Die Achertalbahn (Kursbuchstrecke 717) der Ortenau S-Bahn GmbH (OSB) hat die Bahnhöfe Achern und Ottenhöfen als Verknüpfungspunkte zum Busangebot.
- Die Renchtalbahn (Kursbuchstrecke 718) der Ortenau S-Bahn GmbH (OSB) hat an den Bahnhöfen Oppenau und Bad Griesbach Verknüpfungspunkte mit den Buslinien und verbindet damit den Raum Offenburg, Achern, Straßburg, Oberkirch mit dem südlichen Bereich des Nationalparks.
- Die Kinzigtalbahn (Freudenstadt – Haslach – Offenburg) mit der Kursbuchstrecke 721 und die Kursbuchstrecke 720 (Offenburg – Konstanz) haben am Bahnhof Haslach eine Verknüpfung mit dem Bus Richtung Alexanderschanze. Hier wird der Nationalpark mit dem südwestlichen Baden-Württemberg verknüpft.
- Für die Regionalzüge der DB (Rheintalbahn) sind die Bahnhöfe Baden-Baden, Bühl und Achern wichtige Verknüpfungspunkte zum Bus in den Nationalpark.

Schienenstrecken mit Verknüpfung zu den Buslinien in den Nationalpark sind:

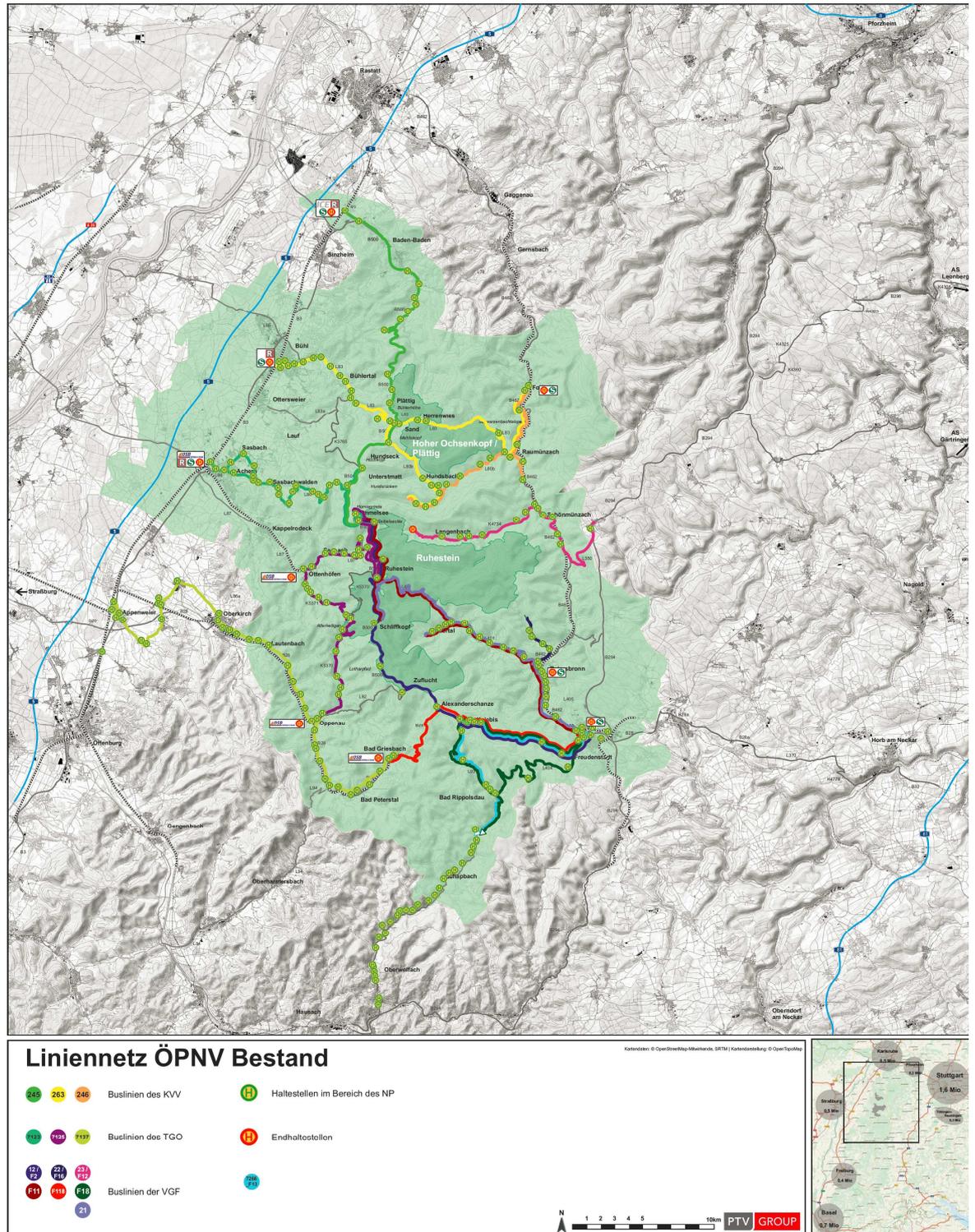
- 702: RE / SWEG: Karlsruhe – Offenburg
- 703: RB / RE: Offenburg – Freiburg
- 719: SWEG: Strasbourg – Offenburg
- 720: RB / RE / SWEG: Offenburg – Konstanz

- 721: RE / SWEG: Offenburg – Freudenstadt
- 741: RE: Freudenstadt – Eutingen im Gäu (Gäubahn)

Wie in der *Vorstudie Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald* analysiert wurde, ist das zeitliche Angebot der Buslinien nach wie vor auf den Bedarf ausgerichtet. So besteht wochentags ein Ein-Stundentakt beziehungsweise Zwei-Stundentakt. An den Wochenenden weisen die meisten Linien einen Zwei-Stundentakt auf, der aber selten aufeinander abgestimmt ist. Zeitlich aufeinander abgestimmte Anschlüsse bestehen nur an der Haltestelle Sand, an der die Linien 245 und 263 aufeinandertreffen. An den anderen Haltestellen mit Umsteigemöglichkeiten im Nationalpark ergeben sich zum Teil längere Wartezeiten.

An den Wochenenden beginnt das Fahrtenangebot bei den meisten Linien zwischen 06:30 Uhr und 08:00 Uhr und endet zwischen 16:00 Uhr und 18:00 Uhr. Einzelne Linien verkehren darüber hinaus in einer kürzeren beziehungsweise längeren Betriebszeit.

Ausgehend von Baiersbronn werden im Sommerhalbjahr Fahrten mit dem historischen Panoramabähnle angeboten. Diese führen teilweise durch den Nationalpark. Aufgrund des historischen Fahrzeuges ist keine Barrierefreiheit gewährleistet. In der nachfolgenden Abbildung ist das Liniennetz der Buslinien einschließlich der Verknüpfungspunkte im Bestand dargestellt.



3.2 Haltestellen / Verknüpfungspunkte

Für das Verkehrskonzept besitzen die Haltestellen im Nationalpark und an dessen Rändern sowie an den Verknüpfungspunkten zur Schiene Relevanz. Darüber hinaus gibt es weitere Haltestellen, die eine Verknüpfungsfunktion mit bestehenden Mobilitätsangeboten, Wanderwegen oder POI haben. Hierzu zählen auch Parkplätze entlang der Korridore der Buslinien in den Nationalpark, an denen ein Umstieg vom MIV auf den ÖPNV möglich ist. Aufgrund ihrer Lage und Größe handelt es sich dabei um nachrangige Umsteigemöglichkeiten. Diese können den Bestandsplänen entnommen werden.

Die für den Nationalpark relevanten Haltestellen besitzen kein verbundübergreifendes Marketingkonzept. Die Haltestellen haben ein *Corporate Design* und sind für den Kunden nicht sofort dem Nationalpark zuordenbar. Auch die Namen der Bushaltestellen geben keinen Hinweis auf deren Zugehörigkeit zum Nationalpark. Es fehlt eine gemeinsame Informationsbereitstellung an den Haltestellen. Häufig ist nur ein einzelnes Haltestellenschild an der Straße ohne Sitzgelegenheit oder Wetterschutz vorhanden. Aufgrund der fehlenden barrierefreien Ausstattung im Nationalpark, ist das Aus- / Ein- und Umsteigen für betroffene Personen nicht möglich. Einzelnen Haltestellen wurden beispielsweise mit einem Kassler Sonderbord² ausgebaut (siehe nachfolgende Abbildung).



Abbildung 3: Ausgebaute Haltestelle am Seibelseckle

3.2.1 An der Schiene

Westlich und südwestlich des Nationalparks (Rheintal) und im Murgtal existieren für den Nationalpark relevante Bahnhöfe mit Bushaltestellen. Zusätzlich bestehen dort folgende relevante Infrastruktureinrichtungen zum Umstieg bei der Anreise mit dem

² Hoher, gekrümmter Bordstein mit strukturierter Oberfläche und hohem Kontrast, der einen barrierefreien Zugang ermöglicht

MIV oder zur Nutzung weiterer Mobilitätsangebote (nicht in allen Fällen unmittelbar am Bahnhof gelegen):

- Achern Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof, Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen
- Appenweier Bahnhof: Parkplatz West und Ost am Bahnhof, Fahrradabstellanlagen
- Bad Griesbach Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs
- Bad Peterstal Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof
- Baden-Baden Bahnhof: P+R westlich und Parkplatz östlich des Bahnhofs, Fahrradabstellanlagen, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs
- Baiersbronn Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs, Fahrradabstellanlagen
- Bühl Bahnhof: P+R westlich und Parkplatz östlich des Bahnhofs, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs, Fahrradabstellanlagen und gesichertes Fahrradparkhaus
- Forbach Bahnhof: Parkplatz Nord und Süd am Bahnhof, Ladestation Pedelecs, Fahrradabstellanlagen
- Freudenstadt Stadtbahnhof: Parkplatz Nord und Süd am Bahnhof, Ladestation Pedelecs und Elektroauto, Verleihstation Pedelecs
- Freudenstadt Hauptbahnhof: Parkplatz am Bahnhof, Fahrradabstellanlagen
- Ottenhöfen Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof, Ladestation Pedelecs
- Oppenau Bahnhof: Parkplatz Nord und Süd am Bahnhof
- Raumünzach Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof
- Schönmünzach Bahnhof: Parkplatz am Bahnhof, Ladestation Pedelecs

Nachstehende Abbildungen zeigen exemplarische Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Bühl.



Abbildung 4: Verknüpfung Fahrrad am Bahnhof Bühl

Die genannten Parkplätze und P+R-Plätze sind darauf ausgelegt, mit dem SPNV von den Bahnhöfen zu den größeren Zentren zu fahren. Ein Umstieg vom MIV auf den Bus in den Nationalpark ist bisher eine nachrangige Möglichkeit. Aufgrund der vergleichsweise hohen Fahrgastaufkommen sind diese Haltestellen größtenteils barrierefrei ausgebaut.

3.2.2 Abseits der Schiene

Nachfolgende Bushaltestellen besitzen derzeit eine wichtige Verknüpfungs- und teilweise auch Umsteigefunktion für den Nationalpark. Bei allen Haltestellen existieren auch Parkmöglichkeiten, die derzeit nicht für den Umstieg zwischen MIV und Bus vorgesehen sind.

- Sand Kapelle: Linien 245 und 263, teilweise abgestimmte Umstiege, Verknüpfung Nationalpark, Bühlertal, Schwarzenbachtal und Hundsbachtal
- Mummelsee: Linien F2, 12, F11, 245, 7123 und 7125, wichtiger POI, Umstieg zwischen nördlichen und südlichen Buslinien im Nationalpark teilweise möglich, Verknüpfung mit Allerheiligen, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs
- Ruhestein: Linien F2, 12, F11, 21, 7125, wichtiger POI, Verknüpfung Nationalpark und Obertal / Mitteltal / Baiersbronn und Freudenstadt, Ladestation E-Autos
- Kniebis Skistation / Besucherzentrum: Linien F2, 12, F13, F18, F118 und 7266, Verknüpfung Nationalpark, Freudenstadt, Wolfachtal und Hausach, (TI Kniebis: Ladestation Pedelecs)

Weitere Haltestellen, die für den Nationalpark wichtige Funktionen übernehmen (Zugang zum Nationalpark und zu wichtigen POI), aber eine untergeordnete Verknüpfungsfunktion innerhalb und zwischen den Verkehrsmitteln haben, sind:

- Lotharpfad: Linien F2, F11 und 12
- Alexanderschanze: Linien F2, 12 und F118, Verknüpfung Nationalpark, oberes Renchtal und Freudenstadt
- Hornisgrinde Turm: Linien 7123 und 7125 saisonal
- Sand Mehliskopf: Linie 263, Skigebiet
- Hundseck: Linien 245 und 263, Skigebiet
- Unterstmatt: Linien 245 und 7123, Skigebiet
- Seibelseckle: Linien 7123, 7125, 12, F11 und F2, Skigebiet
- Schliffkopf: Linien F2, F11, 12 und 21, Nationalparkhotel Schliffkopf, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs
- Zuflucht: Linien F2 und 12, indirekt Anbindung Natur- und Sporthotel, Skigebiet, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs
- Allerheiligen: Linie 7125

- Allerheiligen Wasserfälle: Linie 7125
- Sasbachwalden: Linie 7123, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs
- Kappelrodeck: Ladestation Pedelecs
- Geroldsauer Mühle: Linie 245, Verleihstation Pedelecs
- Bad Rippoldsau: Linien F13 und 7266, Ladestation Pedelecs, Verleihstation Pedelecs

3.3 Tarif

Tariflich ist das Gebiet des Nationalparks derzeit von drei Verbundtarifen abgedeckt (siehe oben 3.1 ÖPNV). KVV und TGO überlappen sich auf der Schwarzwaldhochstraße auf dem Abschnitt Unterstmatt – Mummelsee, TGO und vgf auf dem Abschnitt Mummelsee – Ruhestein. Die Haltestelle Mummelsee ist somit ein Tarifpunkt aller drei Verbünde. In den drei Verbundräumen gilt jeweils das gesamte Tarifsortiment.

Das derzeitige Nationalparkticket ist ein Tagesticket in drei Ausprägungen:

- Für eine Person kostet es 2,40 Euro (Soloticket).
- Für 2 Personen plus 2 Kinder oder alle eigenen Kinder unter 15 Jahren kostet es 4,60 Euro (Familienticket).
- Für bis zu 5 Personen kostet es 9,20 Euro (Gruppenticket).

Größere Gruppen müssen entsprechend mehrere Nationalparktickets erwerben. Das Nationalparkticket deckt bis auf drei Haltestellen der KVV-Linie 263 zwischen Schwarzenbachtalsperre und Raumünzach Wasserfall alle Haltestellen im Nationalpark ab. Darüber hinaus gehören noch außerhalb liegende Haltestellen an der B500 zwischen Schwanenwasen und Kniebis Skistation sowie Haltestellen an den Auffahrten zur B500 dazu.

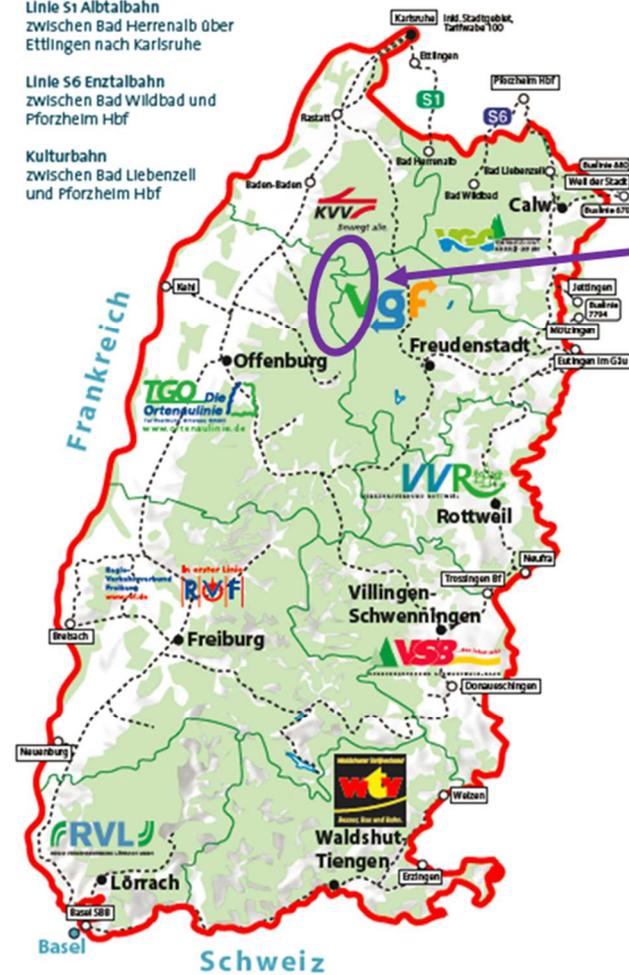
Zudem besteht mit KONUS ein Tarif für alle Übernachtungsgäste in 148 teilnehmenden Gemeinden im Schwarzwald. Die Übernachtungsgäste erhalten mit der KONUS-Gästekarte die Möglichkeit, den ÖPNV in neun Verkehrsverbänden der Ferienregion Schwarzwald für die Dauer ihres Aufenthaltes kostenfrei zu benutzen. Dies wird in der Regel über die örtliche Kurtaxe finanziert. Die Schwarzwald Tourismus GmbH verteilt die Einnahmen an die jeweiligen Verbünde. Die KONUS-Gästekarte gilt auf allen Linien, die das Gebiet des Nationalparks berühren. Da die KONUS-Gästekarte erst vor Ort ausgegeben wird, kann sie nicht zur Anreise genutzt werden. Sie gilt jedoch am Abreisetag bis 00:00 Uhr und kann daher zur Abreise genutzt werden.

KONUS gilt außerdem auf der ...

Linie S1 Albtabahn
zwischen Bad Herrenalb über
Ettlingen nach Karlsruhe

Linie S6 Enztabahn
zwischen Bad Wildbad und
Pforzheim Hbf

Kulturbahn
zwischen Bad Liebenzell
und Pforzheim Hbf



Lage des
Nationalparks im
Gültigkeitsbereich
des KONUS

Verbundgrenze	KONUS-Gültigkeitsbereich (auch im innerstädtischen Verkehr)
Bahnlinie	Endhaltestelle Tarifgebiet KONUS

Quelle: www.schwarzwald-tourismus.info

Abbildung 5: Das Gültigkeitsgebiet der KONUS-Gästekarte

Speziell für die Grenzregion Deutschland und Frankreich existiert der EUROPASS als besondere Fahrkarte. Diese 24-Stunden-Karte ist gültig im gesamten TGO-Gebiet und im Stadtverband Strasbourg Eurométropole.

Erhältlich ist diese Fahrkarte auch in den Versionen:

- "+FDS" (gültig auf der Schienenstrecke der SWEG/OSB bis Freudenstadt (Haupt- und Stadtbahnhof) und
- "Mini" (gültig für den Bereich Kehl (Zone 20) und Strasbourg Eurométropole)

Durch die Gültigkeit im TGO haben somit auch Fahrgäste aus Frankreich schon derzeit die Möglichkeit, mit einem Ticket den Nationalpark mit dem ÖPNV zu besuchen.

Die aktuellen Tarifgebiete der Verbünde sind für den Untersuchungsraum in der nachfolgenden Abbildung grafisch dargestellt. Nicht dargestellt sind die Überlappungsbereiche der Verbünde untereinander.

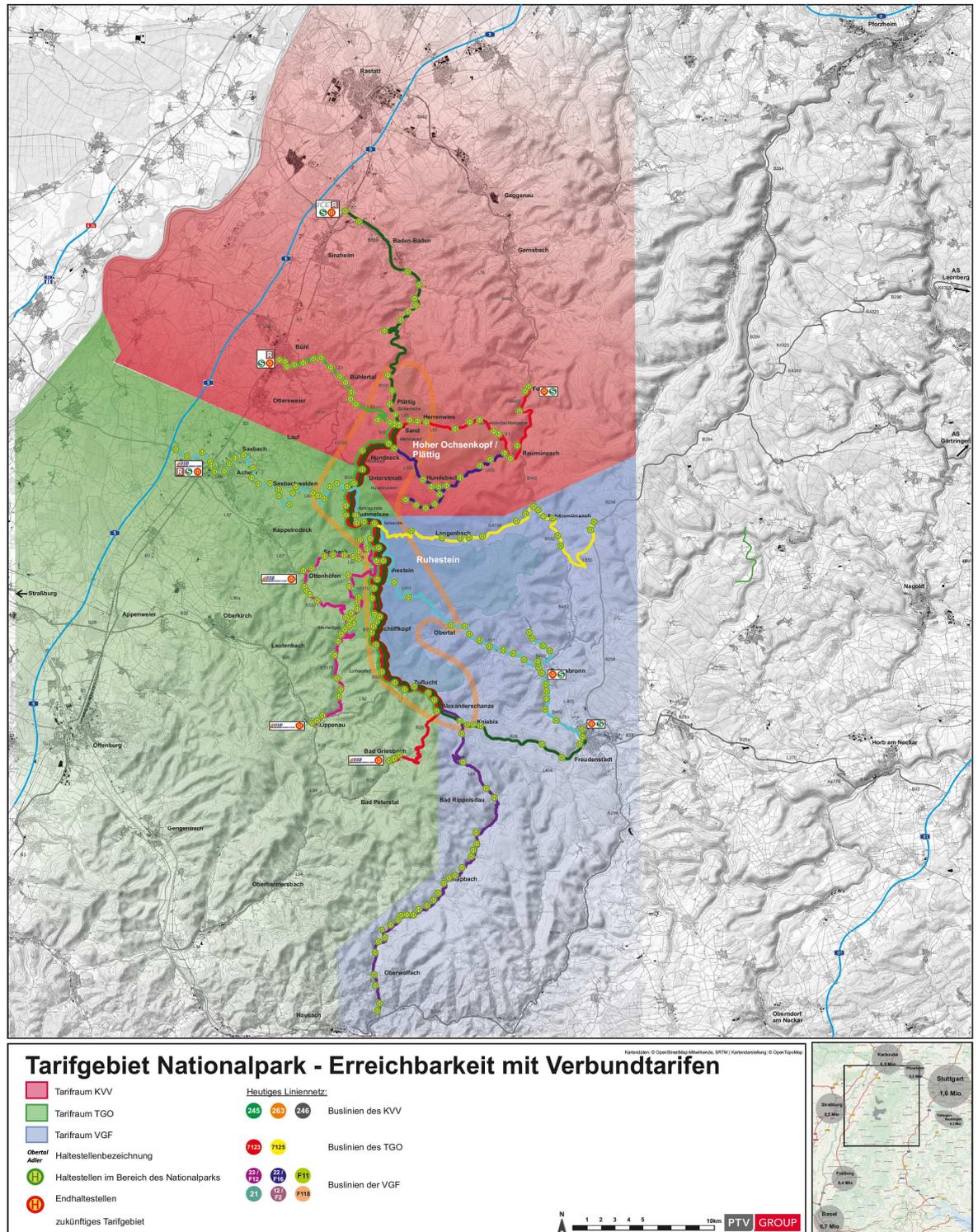


Abbildung 6: Die Tarifgebiete der drei Verkehrsverbünde – Bestand; ohne Übergangstarife

3.4 Ruhender Verkehr

3.4.1 Typisierung Parkplatz

In der Nationalparkregion und deren angrenzenden relevanten Randbereichen sind insgesamt ca. 15.000 Stellplätze vorhanden, die öffentlich zur Verfügung stehen. Generell werden im Weiteren die Parkplätze in drei Größenklassen unterteilt:

Größenklasse	Anzahl Parkplätze	Summe Anzahl Stellplätze je Größenklasse
Klein (jeweils bis 20 Stellplätze)	105	1.200
Mittel (jeweils 20 – 60 Stellplätze)	100	3.500
Groß (jeweils mehr als 60 Stellplätze)	75	10.300
Summe	280	15.000

Tabelle 3: Parkplätze im Bestand je Größenklasse

Die Ermittlung der Stellplatzzahl erfolgte im Wesentlichen durch Luftbildauswertungen mit einer spezifischen Fläche von 25 m² je Stellplatz (bezogen auf die Bruttoparkplatzfläche inkl. Fahrwegen). Bei Stellplätzen entlang der Straße wurde von 6 m Straßenfrontlänge je Stellplatz ausgegangen. Die Berechnungen wurden anhand verschiedener Angaben der Gemeinden überprüft und zum Teil vor Ort plausibilisiert.

Die Art der Parkplätze lässt sich in drei übergeordnete Grundtypen unterscheiden, auch wenn sich die genauen Abgrenzungsmöglichkeiten etwas verwischen:

Stellplätze entlang der Straße

Stellplätze entlang der Straße sind seitliche Längsparkstreifen, die baulich in der Regel durch eine Verbreiterung der Fahrbahn entstehen und nur durch Längsmarkierung von den durchgehenden Fahrstreifen abgetrennt sind. In Einzelfällen können die Stellplätze auch senkrecht zur Fahrbahn angeordnet sein.



Kartengrundlage: Visum 16.01-04 PTV AG, Bing Maps 2016, Blom / Geo Eye / Microsoft Corporation / Geo Content

Abbildung 7: Beispiel für den Parkplatztyp *Straße* längs der Straße (B500, Mummelsee)

Stellplätze entlang der Straße sind einfach herzustellen und haben einen geringen spezifischen Flächenbedarf. Sie sind jedoch unter verschiedenen Aspekten problematisch. Ein Ein- und Aussteigen erfolgt unmittelbar auf die Fahrbahn und nach dem Aussteigen bestehen nur selten geeignete Wege außerhalb der Fahrbahn zum Erreichen des eigentlichen Ziels.

Am Anfang und Ende der Längsparkstreifen wird bei hohem Parkdruck häufig das Parken StVO-widrig direkt an der Fahrbahn fortgesetzt, so dass die Fahrbahn dann eingeeengt ist, was durch parallellaufende Fußgängerinnen und Fußgänger weiter verstärkt wird. An „Hotspots“, wie am Mummelsee, kommt es hierdurch zu einer Überlagerung verschiedener Probleme, die an dem nachfolgenden Bild deutlich werden.



Abbildung 8: Eingeeengter Straßenraum durch regelwidrig parkende Fahrzeuge

Stellplätze längs der Straße können und dürfen nur in der jeweiligen Fahrtrichtung angefahren und beparkt werden.

Stellplätze in Parkbuchten

Stellplätze in Parkbuchten sind baulich von der Hauptfahrbahn abgetrennt. Sie sind in ihrer Grundform häufig den Regellösungen für unbewirtschaftete Rastanlagen an Bundesstraßen (FGSV, ERS 2011) angelehnt. Über einen kurzen Ein- und Ausfahrtskeil sind die Parkierungsflächen an die Hauptfahrbahn angeschlossen. Die Fahrzeuge werden entweder einseitig oder beidseitig längs der Fahrgasse aufgestellt, zum Teil auch in Schrägaufstellung. In der Regel ist keine besondere Abmarkierung der Stellplätze vorhanden - nur selten wie zum Beispiel am Parkplatz Lotharpfad an der B500 ist dies der Fall. Stellplätze in Parkbuchten können in den meisten Fällen nur in der jeweiligen Fahrtrichtung verkehrssicher erreicht werden.



Kartengrundlage: Visum 16.01-04 PTV AG, Bing Maps 2016, Blom / Geo Eye / Microsoft Corporation / Geo Content

Abbildung 9: Beispiel für den Parkplatztyp „Bucht“ (B28 zwischen Kniebis und Freudenstadt)

Stellplätze auf eigenständigen Parkplätzen

Stellplätze auf eigenständigen Parkplätzen haben in der Regel eine Zu- und Abfahrt von der Hauptfahrbahn. Dieser Parkplatztyp nimmt häufig eine sehr große Anzahl an Fahrzeugen auf.



Kartengrundlage: Visum 16.01-04 PTV AG, Bing Maps 2016, Blom / Geo Eye / Microsoft Corporation / Geo Content

Abbildung 10: Beispiel für den Parkplatztyp „Parkplatz“ (B500 Seibelseckle)

Nutzung durch Wohnmobile

Eine besondere Form des ruhenden Verkehrs stellen Wohnmobile dar. Allgemein steigen die Zulassungszahlen von Wohnmobilen. Im Nationalpark ist ebenfalls eine Zunahme der Gäste mit Wohnmobil, die teilweise auch im Nationalpark übernachten, zu beobachten. Derzeit wird das Übernachten für eine Nacht auf den Parkplätzen toleriert, wobei keine spezielle Infrastruktur wie zum Beispiel Toilettenanlagen vorhanden sind.

3.4.2 Definition Parkplatzzonen

Bezüglich der Parkplätze und deren Bedeutung lässt sich die Nationalparkregion in drei verschiedene Zonen gliedern (siehe nachfolgende Abbildung):

Eine Übersicht aller ausgewerteten relevanten Parkplätze einschließlich Typ, Größe, Anzahl Stellplätze, Eigentumsverhältnis und Definition der Zone ist in *Teil 3: Anlagenband* enthalten. Die Erfassung der Stellplätze erfolgte anhand von eigenen Zählungen, Luftbildauswertungen und Informationen der Städte und Gemeinden.

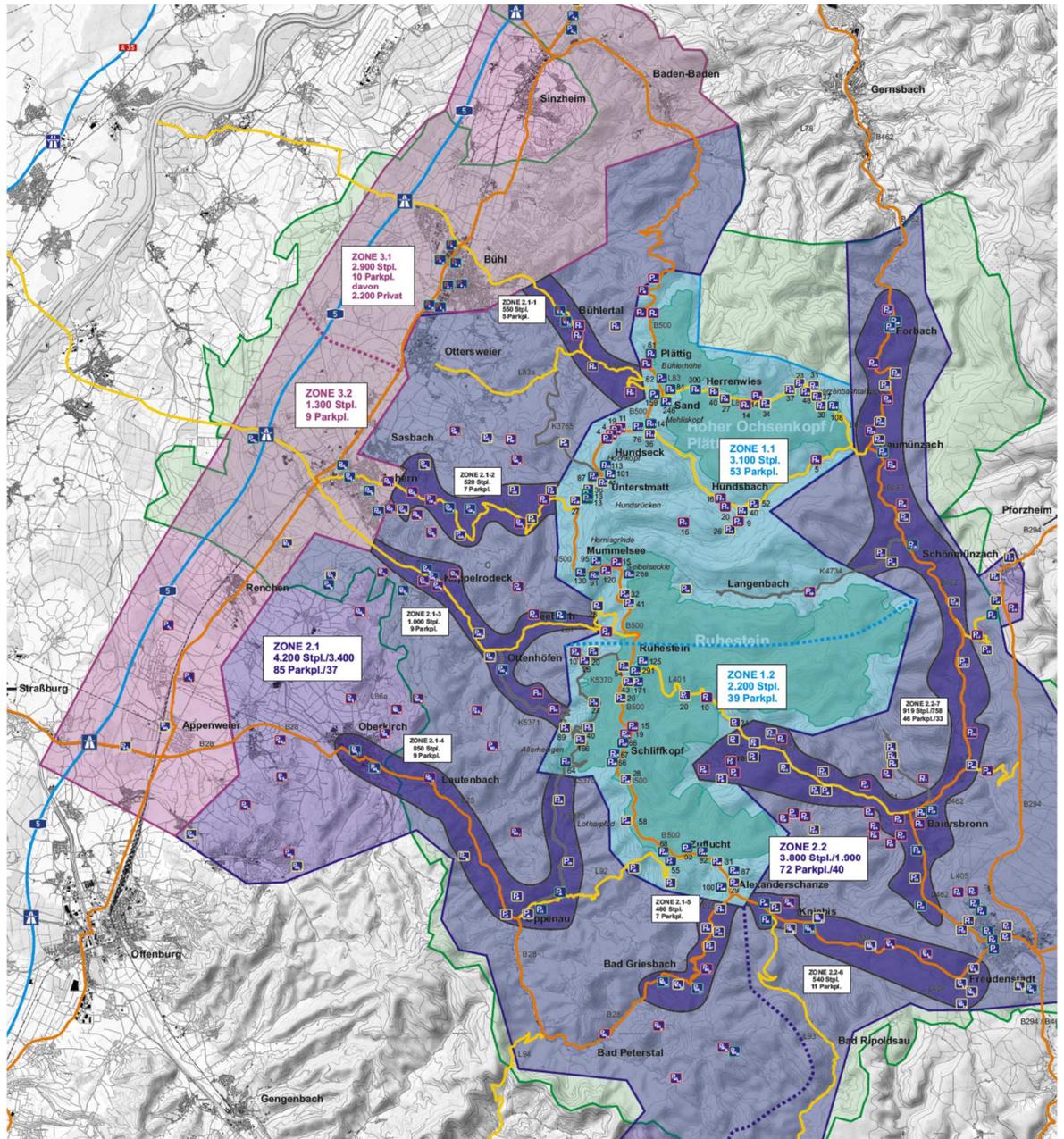


Abbildung 11: Übersicht Parkplätze im Bestand

Zone 1: Oben im Nationalpark

Die Zone 1 umfasst die Parkplätze im oder unmittelbar am Nationalpark. Diese Parkplätze liegen insbesondere entlang der B500 zwischen Bühlerhöhe / Plättig und Alexanderschanze. Des Weiteren sind in dieser Zone die Parkplätze entlang der L83 (Sand - Herrenwies - Schwarzenbachtalsperre - Raumünzach), der L80b (Hundseck - Hundsbach - Raumünzach), der L87 (Seebach - B500), der L401 (Ruhestein - Obertal), der K5370 (Allerheiligen - B500) und der L92 (Zuflucht) sowie den Bereich der B28 rund um Alexanderschanze und Kniebis.

Im Wesentlichen handelt es sich hier um Wanderparkplätze unterschiedlichster Größe sowie um Parkplätze im Bereich von Skiliften. Da diese Parkplätze in unmittelbarer Umgebung des Nationalparks für die weiteren Planungen eine entscheidende Rolle spielen, wurden soweit möglich aus unterschiedlichen Quellen die Besitzverhältnisse ermittelt.

In der Zone 1.1 (Nord) sind ca. 3.100 Stellplätze vorhanden, in der Zone 1.2 (Süd) sind ca. 2.200 Stellplätze vorhanden.

Zone 2: Unten im Tal am Fuße des Nationalparks

Die Zone 2 liegt im Tal am Fuße des Nationalparks beziehungsweise reicht in den Zulaufstrecken zum Teil bis fast an den Nationalpark heran. Die Zone 2 bildet einen 10-15 km breiten Korridor, dessen innerer Rand den Nationalpark fast berührt. Sie beinhaltet Teile der Oberrheinebene und den Aufstieg.

Im Westen umfasst die Zone 2 einen Bereich von Bühlertal, Ottersweier, Sasbach über Kappelrodeck, Ottenhöfen, Oberkirch, Lautenbach bis Oppenau, Bad Peterstal-Griesbach (Zone 2.1).

In der Zone 2.1 sind ca. 4.200 Stellplätze vorhanden. Nicht berücksichtigt sind hier Parkplätze im Straßenraum im innerörtlichen Gemeindegebiet.

Im Osten umfasst die Zone 2.1 im Wesentlichen das Murgtal von Forbach bis Freudenstadt sowie Teile der L401 (Baiersbronn - Obertal) und der B28 (Freudenstadt - Kniebis) (Zone 2.2).

In der Zone 2.2 sind 3.800 Stellplätze vorhanden, ein nicht unerheblicher Teil von ca. 1.300 Stellplätzen befindet sich unmittelbar in oder bei Freudenstadt.

In der Zone 2 befinden sich Parkplätze unterschiedlichster Art:

- Wanderparkplätze und sonstige kleinere öffentliche Parkplätze
- Innerörtliche öffentliche Parkplätze im Bereich von Bahnhöfen, Schwimmbädern, Verwaltungen etc.

Zone 3: Rheinebene

Die Zone 3 umfasst die Rheinebene zwischen Baden-Baden und Appenweier in einem 5 bis 10 km breiten Korridor. In der Zone 3 wurden nur größere Parkplätze erfasst, die sich an den Hauptverkehrsachsen A5, B28, L87 und L83 befinden und damit eine Relevanz für die Nutzung im Rahmen eines Parkraumkonzeptes haben können. Dies sind insbesondere bestehende P+R-Plätze im Bereich der Bahnhöfe sowie P+M-Plätze an den Autobahnanschlussstellen.

In der Zone 3 sind ca. 2.000 relevante Stellplätze vorhanden.

3.5 Verkehrslenkung

Die Verkehrslenkung in der Nationalparkregion ist im Bestand nur sehr rudimentär ausgeprägt. Eine gezielte Wegweisung in Richtung der Nationalparkregion und des Nationalparks ist nicht vorhanden. Stattdessen bestehen Wegweiser zu zahlreichen Zielen im und am Nationalpark. Vorhandene Ziele sind zum Beispiel:

- Naturpark Schwarzwald
- Schwarzwaldhochstraße
- Mummelsee
- Allerheiligen

Diese finden sich häufig auf der sogenannten *braunen Beschilderung* wieder, welcher die Richtlinien für die touristische Beschilderung (FGSV, 2008) zu Grunde liegen. Diese wird exemplarisch in nachfolgender Abbildung dargestellt.



Quelle: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 12: Bestehende touristische Beschilderung an der Alexanderschanze

Lediglich an den Grenzen des Nationalparks sind einzelne, vergleichsweise unauffällige Willkommensschilder vorhanden (siehe nachstehende Abbildung). Durch eine einheitliche Gestaltung mit dem Logo des Nationalparks signalisieren diese zum einen, dass man sich nunmehr im Nationalpark befindet und zum anderen haben sie einen Wiedererkennungswert.



Quelle: PTV Transport Consult GmbH

Abbildung 13: Bestehendes „Willkommensschild“ für den Nationalpark

3.6 Ergänzende Mobilitätsformen

3.6.1 Fahrradverkehr

Das Fahrrad kann im Nationalpark nicht als tägliches Verkehrsmittel, das beispielsweise auf dem Weg zur Arbeit genutzt wird, betrachtet werden. Es wird dort in erster Linie für Freizeit Zwecke benutzt. Bei diesen Freizeit Zwecken sind zwei Hauptgruppen zu nennen. Dies sind zum einen Radrennfahrerinnen und Radrennfahrer, die die vorhandenen klassifizierten Straßen nutzen. Zum anderen ist die Gruppe der Radlerinnen und Radler, die auf den ausgewiesenen Radrouten abseits der Straßen unterwegs sind, zu nennen.

Es ist davon auszugehen, dass die Radrennfahrerinnen und -fahrer ihre Touren talseitig starten und beenden. Hierbei werden die bestehenden asphaltierten Straßen genutzt. Bei der anderen Gruppe stellt sich die Situation differenzierter dar. Hier ist davon auszugehen, dass ein Teil der Gruppe ebenfalls Start und Ziel im Tal hat, während der andere Teil die Fahrräder mitnimmt um eine Tour in der Höhe zu starten. Typische Einstiegspunkte für Radtouren sind die vorhandenen Parkplätze, insbesondere die größeren Stellplatzanlagen entlang der B500 wie zum Beispiel Unterstmatt oder Seibelseckle. Für die Fahrt bis zum Parkplatz als Ausgangspunkt der Radtour wird der Pkw als Verkehrsmittel genutzt. An Samstagen und Sonntagen können auf ausgewiesenen Kursen der Panoramalinie 7123 und der Naturerlebnislinie 7125 Fahrradanhänger genutzt werden.

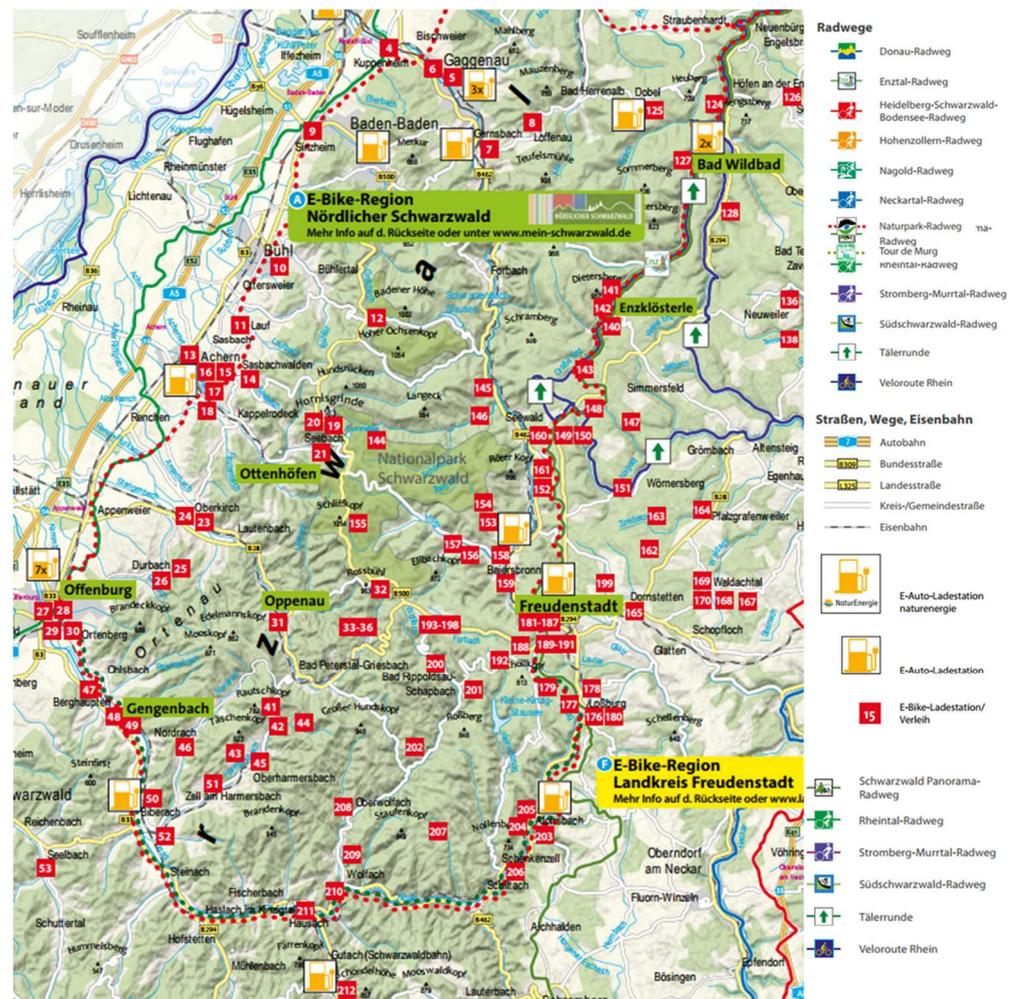
Das Wegekonzept des Nationalparks sieht Wege vor, die zum Fahrradfahren innerhalb des Nationalparks genutzt werden können. Separat sollen Wege für die Nutzung von Pedelecs ausgewiesen werden. In Baden-Württemberg existiert mit dem RadNETZ ein ausgewiesenes Landesradfahrnetz. Diese verläuft im Westen der Nationalparkregion durch das Rheintal, im Norden und Osten durch das Murgtal sowie im Süden durch das Kinzigtal. Die Fahrradwege des Wegekonzepts sind nicht mit dem Fahrradnetz außerhalb des Nationalparks verknüpft.

Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern sind derzeit privat an einzelnen POI organisiert. Es handelt sich um individuelle und nicht einheitliche Angebote. Ladestationen für Pedelecs sind in Kapitel 3.2 Haltestellen / Verknüpfungspunkte beschrieben.

Das LEADER-Projekt zum Masterplan Schwarzwaldhochstraße zeigt für den Nationalpark auf, welche Maßnahmen zur Förderung der Mobilität noch vorgenommen werden müssen.

3.6.2 Sharing

E-Mobilität spielt zunehmend eine wichtige Rolle. Eine geeignete Infrastruktur, die die Nutzung von E-Mobilitätsangeboten ermöglicht, stellt die grundlegende und notwendige Basis hierfür dar. Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über die Standorte im Nordschwarzwald, welche bereits mit Leihstellen sowie Ladestationen für Pedelecs ausgestattet sind. Zudem sind E-Mobil-Tankstellen für Elektrofahrzeuge dargestellt.



Quelle: Schwarzwald Tourismus GmbH
Abbildung 14: E-Mobilität Nordschwarzwald

Die Mehrheit der Leihstellen sowie Ladestationen für Pedelecs sind von privaten Anbietern (zum Beispiel Tankstellen, Restaurants, Hotels). Zudem können meistens sowohl Pedelecs als auch Standardfahrräder entliehen werden. In Abbildung 15 sind einige Pedelec Leihstellen und Ladestationen aus dem Umfeld des Nationalparks exemplarisch aufgeführt.

E-Bike Tankstelle	Telefon / Internet	Öffnungszeiten	Ladestation/Verleih
12 Mehlskopf Nähe Sand an der Schwarzwaldhochstraße	Tel. +49(0)7226.1300 www.mehlskopf.de	ÖZ: gegen Voranmel- dung	LS: 2 Bosch
13 Schwarzwälder Hof Kirchstr. 38 77855 Achern	Tel. +49(0)7841.69680 www.hotel-sha.de	ÖZ: Di-Sa: 11-23 Uhr So: 10-14 Uhr Ruhetag: Mo	LS: 2 Bosch, 2 Pana. V: 2 E-Bikes € 15/½Tag € 22/Tag
14 Saschwaller Burehus Holzwurm 77877 Sasbachwalden	Am Altenrain 12 Tel. +49(0)7841.20540 www.holzwurmwirt.de	ÖZ: April-Oktober: 8-22 Uhr	LS: 2 Panasonic
15 Kiningers Hirsch Oberacherstr. 26 77855 Achern	Tel. +49(0)7841.21579 www.kiningers-hirsch.de	ÖZ: 10-14.30 & 17-24 Uhr Ruhetag: Mo&Di Vorm. geschl: Ende Okt.	LS: 2 Panasonic
16 Zweiradwelt Rest Oberacherstr. 77 77855 Achern	www.rest-web.de	ÖZ: Mo-Fr: 9-18.30 Uhr Sa: 9-15.30 Uhr	LS: 1 Bosch, 3 Pana. V: 4 E-Bikes € 16/Tag
17 Feldbachstube Grüner Wasen 20 77855 Achern	Tel. +49(0)7841.7659 www.feldbachstube- oberachern.de	ÖZ: Di-So: ab 9 Uhr Ruhetag: Mo	LS: 1 Bosch, 1 Pana.
18 Schlosscafé Hänferstr. 15 77855 Achern-Mösbach	Tel. +49(0)7841.27110 www.schlosscafe- moesbach.de	ÖZ: Do-So: 8.30-18 Uhr Mo: 8.30-13 Uhr Ruhetag: Di&Mi	LS: 2 Panasonic
19 Berghotel Mummelsee 77889 Seebach	Schwarzwaldhochstr. 11 Tel. +49(0)7842.99286 www.mummelsee.de	ÖZ: täglich 9-22 Uhr	LS: 2 Panasonic V: 2 E-Bikes € 14/½Tag € 24/Tag
20 Ferienhof Fischer Busterbach 13 77889 Seebach	Tel. +49(0)7842.2751 www.ferienhof-fischer.de	ÖZ: nach Vereinbarung	LS: 2 Panasonic V: 2 E-Bikes € 14/½Tag € 24/Tag
21 Kernhof Seebach Bosenstein 3 77889 Seebach	Tel. +49(0)7842.3692 www.kernhof-seebach.de	ÖZ: ab 10 Uhr Ruhetag: Di	LS: 2 Panasonic

Quelle: Schwarzwald Tourismus GmbH

Abbildung 15: Leihstellen und Ladestationen für Pedelecs im Nordschwarzwald

Auch im Bereich E-Carsharing existieren im Nordschwarzwald sowohl kommunale als auch private Angebote. Die Tourismus GmbH Nördlicher Schwarzwald bietet zum Beispiel einen Leihservice für E-Autos in der Region Nordschwarzwald an. Außerdem gibt es in der Gemeinde Baiersbronn bereits einen Elektrobus, den die Bürgerinnen und Bürger auf fünf verschiedenen Linien nutzen können. Aus dem einst rein kommunalen Mobilitätsprojekt wurde ein mittlerweile eigenwirtschaftlich betriebenes Projekt eines ortsansässigen Busunternehmens. Die Ladeinfrastruktur der E-Fahrzeuge ist in Abbildung 14 ersichtlich.

Insgesamt bestehen in der Region Nordschwarzwald noch keine flächendeckenden beziehungsweise Kommunen übergreifenden Sharing-Konzepte.

3.7 Stand Informationsbeschaffung / digitale Infrastruktur

Aufbauend auf den Informationen aus der *Vorstudie Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald* wurden zur Bestandsaufnahme der derzeitigen Möglichkeiten und Strukturen in der Informationsbeschaffung folgende Analysen durchgeführt:

- Online-Recherche und Analyse der vorhandenen digitalen Medien
- Es wurde ein Fragebogen an alle Gemeinden verschickt und ausgewertet
- Durchführung eines Workshops und Austausch mit den Beteiligten vor Ort in Forbach

Nach der Auswertung aller Ergebnisse kann der Ist-Zustand der digitalen Infrastruktur, die Verkehrsinformation betreffend, folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Es liegen viele Informationen zum Beispiel zu städtischen Buslinien, E-Tankstellen oder Fahrradverleihen nicht digital oder nur als Excel Tabellen oder PDF vor.
- Diese liegen auf verschiedenen Seiten, sind schwierig zu finden und nicht mit den Daten der Verkehrsverbände in der Region verknüpft.
- Das Thema *Parken* wurde sowohl bei der Abfrage, als auch bei den Gesprächen vor Ort häufig genannt. Für die Nutzerinnen und Nutzer ist es sehr schwierig, hierzu valide Informationen zu finden.
- Informationen können über das Internet gefunden werden, sind aber für die Ermittlung einer möglichen Wegekette nur durch das Nutzen mehrerer Internetseiten zu erhalten.

Derzeitige mögliche Nutzungsformen

Gegenwärtig können sich Besucherinnen und Besucher der Nationalparkregion im Vorfeld einer Fahrt mittels verschiedenster Dienste, wie zum Beispiel Flyer, Broschüren oder über das Internet informieren. Dabei handelt es sich jeweils um Einzelinformationen. Es gibt verschiedene Internetseiten für Anreise, Aktivität, Wanderrouten, Sehenswürdigkeiten und so weiter (siehe nachstehende Abbildung). Aus diesem Grund besteht bei dem Nutzer eine Ungewissheit, inwiefern die Recherche richtig ist. Im schlimmsten Fall wird aus Bequemlichkeit und Sicherheit der Pkw zur Anreise genutzt.



Abbildung 16: Heutige Möglichkeit der Informationsbeschaffung vor Fahrtantritt

Ein ähnliches Bild stellt sich auch während der Fahrt dar. So ist währenddessen ein Abfragen von Informationen schwierig. Kurzfristige Änderungen sind erst nach Eintritt des Ereignisses abrufbar.

Vor Ort wurde die stark lückenhafte Mobilfunknetzabdeckung analysiert. Unabhängig vom Netzbetreiber ist es im Nationalpark und in der Umgebung nur punktuell möglich, einen Mobilfunkempfang zu nutzen.

Auch wenn einzelne Mobilfunkantennen in unmittelbarer Nähe existieren, wie zum Beispiel auf der Hornisgrinde, wird deren Nutzbarkeit durch Verschattungen von den Berg- und Tallagen stark eingeschränkt.

In den beiden nachfolgenden Abbildungen werden für die Funknetzanbieter die Bereiche der Netzabdeckungen im Nationalpark aufgezeigt. Die Darstellungen sind im Internet erhältlich. Es zeigt, dass zwar eine Abdeckung entlang der B500 gegeben ist, diese aber bezüglich ihrer Qualität als schlecht zu bezeichnen ist. Darüber hinaus bestehen große Bereiche, in denen keine Netzabdeckung vorhanden ist.



Quelle: <http://www.computerbild.de/tarifrechner/netzabdeckungskarte/>

Das schwarze Oval zeigt den Bereich des Nationalparks

Abbildung 17: Derzeitige Netzabdeckung der Telekommunikationsanbieter Telekom und Vodafone



Quelle: <http://www.computerbild.de/tarifrechner/netzabdeckungskarte/>

Das schwarze Oval zeigt den Bereich des Nationalparks

Abbildung 18: Derzeitige Netzabdeckung der Telekommunikationsanbieter E-Plus und O2

Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass durch die Mobilfunkbetreiber in absehbarer Zeit kein Ausbau oder eine Verbesserung der Netzabdeckung vorgesehen ist.

Erwartungen der Gemeinden an das digitale Verkehrskonzept

Die Erwartungshaltung der Gemeinden in der Region ist bezüglich eines digitalen Verkehrskonzeptes sehr hoch. Folgende Ideen und Erwartungen stehen dabei im Vordergrund:

- Optimale Informationen und sinnvolle Verkehrslenkung über alle Verkehrsträger für die Nutzerinnen und Nutzer. Dadurch erhofft man sich eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs für Einheimische und Gäste.
- Einfache Handhabung und automatisierte Datenaktualisierung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort.
- Verlässliche Informationen zu Parkmöglichkeiten und ÖPNV-Anschlüssen über alle Verkehrsverbünde in der Region.
- Berücksichtigung der Interessen verschiedener Zielgruppen (Alter, Motiv der Nutzung von Verkehrsmitteln und andere).
- Integration von Echtzeitdaten zur Bewertung der aktuellen Verkehrslage und Parkplatzsituation.
- Einfache Integration der Informationen für Nutzerinnen und Nutzer in die Homepages der Gemeinden.
- Integration der dynamischen Echtzeitdaten in ein Verkehrsleitsystem vor Ort.
- Vernetzung mit touristischen Angeboten, Hotspots, sowie Rad- und Wandertouren.
- Einfaches, durchschaubares und vor allem anbieterunabhängiges Tarifsystem mit direkter Buchungsoption.

Die Wünsche und Erwartungen an das digitale Verkehrskonzept der Stakeholder vor Ort sind sehr hoch und konkret. Das System soll für alle Nutzerinnen und Nutzer intuitiv bedienbar und leicht verständlich sein sowie alle Möglichkeiten der Mobilität integriert darstellen, berechnen und buchbar machen.

Vorhandene Systeme wichtiger Anbieter in der Region

Die Analyse hat ergeben, dass viele digitale Systeme verschiedener Anbieter in der Region bereits vorhanden sind. Einige der vorhandenen Systeme könnten direkt in das digitale Verkehrskonzept integriert werden. Andere Systeme sollten zunächst mit weiteren Verkehrsinformationen angereichert werden. Folgende Systeme werden von den Gemeindevertreterinnen und -vertretern vor Ort als wichtige Integrations- und Datenquellen genannt:

Anbieter	Beschreibung
	Das Radportal der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW). Das Portal erlaubt es Benutzerinnen und Benutzern Radtouren zu planen und Radnavigation in ganz Baden-Württemberg durchzuführen (bis 30.09.2018).
	Die Systeme der PBW – Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg. Die PBW hätte nach eigener Aussage die Möglichkeiten, neben ihren eigenen Parkflächen vom Land, auch die privaten Parkflächen in der Region zu bewirtschaften. Ferner stehen je nach Konzept alle Möglichkeiten der Digitalisierung dieser Parkflächen zur Verfügung. Das bedeutet, von reiner Detektion und Information über freie und besetzte Flächen bis hin zur Reservierung und Tarifbundles für den ÖPNV oder mit Eintrittstickets für das Nationalparkzentrum, ist technisch alles möglich.
  	Die landesweite elektronische Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (EFA-BW) wird von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) angeboten. Sie liefert eine Tür-zu-Tür-Auskunft für ganz Baden-Württemberg und die angrenzenden Regionen.
	Die Schnittstelle der Deutschen Bahn (HAFAS-API).
  	Die Fahrplanauskunftssysteme und Echtzeitdatensysteme der drei angrenzenden Verkehrsverbünde: KVV, SWEG, TGO für den ÖPNV.
	Die Freizeitportale und die POI-Datenbank der Agentur „Land in Sicht“, die fast alle relevanten Tourismusportale in der Region und Baden-Württemberg erstellt und betreibt. „Land in Sicht“ betreibt außerdem die TOUBIZ POI Datenbank, die im Hintergrund dieser Portale läuft und alle wichtigen Orte wie Hotels und Sehenswürdigkeiten verwaltet.
	Outdooractive ist ein Softwareanbieter dessen Systeme zur Planung von Outdooraktivitäten wie zum Beispiel Radfahren oder Wandern in der Nationalparkregion stark verbreitet sind.

Tabelle 4: Systeme wichtiger Anbieter in der Region

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Ausgangslage für das digitale Verkehrskonzept des Nationalparks auf Grund der schwierigen Datenlage und der Menge an Interessen und Stakeholdern sehr kompliziert und fragmentiert ist.

Einerseits liegen viele relevante Daten nicht in digitaler Form vor und andererseits hat jede Gemeinde in der Region ihre eigene Sicht auf das Thema Mobilität. Die Analyse hat ergeben, dass der Nationalpark in vielerlei Hinsicht nicht alleine betrachtet werden kann, denn Verkehr hat immer auch eine regionale und überregionale Dimension. Dies gilt insbesondere für die Themen Datenhaltung und digitale Informationsapplikationen.

Die Vernetzung der Nationalparkregion ist ein wichtiger Baustein für den Erfolg des Projektes. Ferner ist eine wichtige Voraussetzung, dass alle Gemeinden in der Region diese Idee mittragen und sich verpflichten, aktiv an der Umsetzung mitzuarbeiten und ihre Daten digitalisiert zur Verfügung stellen.

Die Rechercheergebnisse zeigen, dass neben strukturellen Maßnahmen vor allem eine intelligente Informationsverarbeitung und eine einfache Bereitstellung von Daten benötigt werden. Nur so können neue, alternative Mobilitätsangebote in der Region besser von den verschiedenen Nutzergruppen gefunden und genutzt werden.