

## Verkehrskonzept: Onlinebeteiligung

11.09. - 24.09.2017

### Inhaltsverzeichnis

S. 1 Anregungen und Kommentare der Verkehrskonzept-Online-Beteiligung (11.09. - 24.09.2017)

S. 34 Anregungen und Kommentare im Rahmen der Verkehrskonzept-Online-Beteiligung (Kontaktformular, E-Mail, Brief, Telefongespräch)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
<b>Anregungen und Kommentare der Verkehrskonzept-Online-Beteiligung (11.09. - 24.09.2017)</b>				
284	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Ein Shuttledienst des Nationalparks ist sinnvoll, solange der ÖPNV nicht auf die Belange des NLP abgestimmt ist. Hier sollten kleine barrierefreie Elektrobusse, die mit atom- und kohlefreiem Strom getankt werden, zum Einsatz kommen. Wie überhaupt die Fahrzeugflotte der NLP-Verwaltung auf Gas, Hybrid und Ökostrom umgestellt werden sollte.</p> <p>Beim Verkehrskonzept sollte auch das Mobilitätsverhalten der NLP-MitarbeiterInnen in den Blick genommen werden: Gibt es Möglichkeiten für ÖPNV-Jobtickets, P &amp; R, Shuttle-Dienste, Fahrgemeinschaftsbörse?</p>	Parkraummanagement, Mitfahrgelegenheiten, ÖPNV, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
285	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Wichtig ist auch der Blick auf die Mobilitätsaspekte der Wintersportaktivitäten im Umfeld des Ruhesteins bzw. des Nationalparks. Wie können hier Lösungen für/Synergieeffekte mit Nationalpark-Bedürfnissen geschaffen werden?	ÖPNV, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
289	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Wie bereits in der Verkehrskonferenz für den Nationalpark vom 02. Mai 2017 in Forbach fordere ich die beteiligten Gebietskörperschaften (Landkreise Rastatt/Ortenau/ Freudenstadt und Stadtkreis Baden-Baden) auf, beim dafür zuständigen Verkehrsministerium in Stuttgart einen Antrag für eine Regionalbuslinie zwischen Baden-Baden und Freudenstadt zu stellen und dadurch die Fördermittel des Landes hierfür zu nutzen.</p> <p>Wie mir der Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr im Verkehrsministerium mitteilt, wäre hierzu ein offizieller Wunsch dieser Gebietskörperschaften an das VM mit Verweis auf die Sondersituation "Ziel Nationalpark" eine passende Möglichkeit im Programm Regiobuslinien zu schaffen, daher durchaus hilfreich.</p>	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
293	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Wenn man aus der Bodenseeregion kommt und bis Hausach fährt, würde das bedeuten man müsste in Hausach in den Zug nach Wolfach. In Wolfach umsteigen in den Bus auf den Kniebis und dort dann auf die Südlinie und dann auf die Hauptlinie. Das ist sehr viel umsteigen, das sehr viel Zeit benötigt. Gäbe es eine Möglichkeit die Anzahl der Umstiege zu verringern. Oder die Hauptlinie zum Kniebis fahren zu lassen und nicht an der Alexanderschanze aufzuhören? Der Kniebis ist gerade mit dem Ellbachseeblick sehr beliebt und das Parkplatzangebot wäre dort auch vorhanden. Das würde die Erreichbarkeit aus dem Süden deutlich verbessern!	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
295	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Sinnvoll wäre auch, das Haltestellennetz im und um den NP zu erweitern. An Stellen wo Wanderwege die Straßen queren, sollte eine Aus-bzw.Einstiegsmöglichkeit geschaffen werden. Ebenso wären in den Ortschaften die eine oder andere zusätzliche Haltestelle angebracht.	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
302	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Die aktuelle Streckenführung der Linie 7125 Oppenau - Allerheiligen - Ottenhöfen - Ruhestein - Hornisgrinde ist nicht akzeptabel, weil sich durch den Umweg über Ottenhöfen mit dortigem Aufenthalt unzumutbare Fahrtzeiten von bis zu knapp 2 Stunden ergeben. Die direkte Streckenführung der Linie 7125 wie früher von Oppenau - Allerheiligen - Bosenstein - Ruhestein würde die Fahrtzeiten auf knapp 40 Minuten verringern. Dazu wären Bosenstein und Karlsruher Grat wieder von Oppenau aus erreichbar. Die Rückfahrten Ruhestein - Ottenhöfen - Oppenau könnten vormittags entfallen, weil sie reine Leerfahrten sind. Eventuell ließen sich die Busse in dieser Zeit als Shuttelfahrzeuge innerhalb des Nationalparks einsetzen.	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
303	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV <b>Kommentar zur Nr. 302</b>	Ich kann das nur unterstreichen!	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
304	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Eine Taktung der Busse sollte auf den zentralen Strecken mit einer halben Stunde erfolgen, ähnlich wie auf der Route des Crêtes. Vgl hierzu: <a href="http://www.parc-ballons-vosges.fr/navette-des-cretes">http://www.parc-ballons-vosges.fr/navette-des-cretes</a>  und  <a href="http://www.parc-ballons-vosges.fr/wp-content/uploads/2015/05/navette-des-cretes-2017-.pdf">http://www.parc-ballons-vosges.fr/wp-content/uploads/2015/05/navette-des-cretes-2017-.pdf</a>	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
307	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Wichtig für den Nationalparkbesucher ist ein problemloses und schnelles Anreisen zum Park.</p> <p>Die bisherige Situation, dass Reisende mit dem Fernverkehrszug in Baden-Baden ankommen und fast ein Stunde warten müssen bis ein Bus fährt, muss sich ändern.</p> <p>Eine sinnvolle Anpassung der Verkehrsströme ist notwendig.</p> <p>Mögliche Variante(nicht vollständig)</p> <p>Anreise vom Norden:</p> <p>Fernverkehr in Baden-Baden anbinden.</p> <p>Nahverkehr AVG über Murgtal und Baden-Baden.</p> <p>Regionalexpress über Bühl.</p> <p>Anreise vom Süden:</p> <p>Fernverkehr über Offenburg/Oppenu/Bad Griesbach.</p> <p>Nahverkehr von Straßburg über Oppenu oder als Denkanstoß (bisher nicht vorhandene) Zugverbindung nach Achern.</p> <p>Regionalexpress in Achern.</p> <p>Kinzigtal über Hausach/Achern. Vom Osten über Freudenstadt.</p> <p>Hier sollte auch eine Möglichkeit bestehen(über eine App), bei Verspätungen(z.B. bis 7 Minuten) eine Vormeldung für den Bus abgeben zu können, damit der Bus nicht leer fährt und die Reisenden am Bahnhof zurückbleiben. Durch Fahrzeitpuffer an den ersten Haltestellen könnte diese Verspätung dann kompensiert werden und das System innerhalb des Nationalpark stabil laufen.</p>	ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
309	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Der Nationalpark Schwarzwald öffnet sich durch inklusive Angebote verstärkt Personen mit besonderen Bedürfnissen. Hierbei umfasst die Inklusion Personen mit altersbedingten, besonderen Anforderungen genauso, wie Personen mit besonderen behinderungsbedingtem Mehrbedarf.</p> <p>Meinerseits ist zu beobachten, das in den vergangenen achtzehn Monaten, in denen mein Kontakt zum NLP besteht, zahlreiche positive Veranstaltungen und Maßnahmen ins Leben gerufen wurden. Hierbei sind insbesondere die Angebote von internen Fortbildungs- und Sensibilisierungsveranstaltungen für Ihre Mitarbeiter hervor zu heben. Aber auch die Aufbereitung der "neuen" Internetseite des NLP in einer barrierefreien Version zeugt von der Bemühung, den Begriff der inklusiven Teilhabe mit Leben auszufüllen.</p> <p>Das Thema der Zugänglichkeit des NLP beinhaltet neben den Angeboten, die vom NLP ausgehen, jedoch im Wesentlichen auch das Angebot einer Zugänglichkeit für alle Menschen. In diesem Falle verstehe ich unter Zugänglichkeit die Zugänglichkeit in Form einer Erreichbarkeit.</p> <p>Derzeit gestaltet sich die Situation so, dass der NLP nur mit einem eigenen Fortbewegungsmittel, also mit einem PKW, in einem zeitlich annehmbaren Verhältnis erreicht werden kann. Die Verkehrswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind derzeit so geplant, dass für eine Fahrt ein unverhältnismäßig hoher Zeitaufwand veranschlagt werden muss.</p> <p>Wenn beispielsweise von Offenburg aus zum Ruhestein gefahren werden soll, führt die Verbindung über die Bahnhöfe Achern und Ottenhöfen oder - je nach gewählter Verbindung - nur über Ottenhöfen.</p> <p>In Ottenhöfen entstehen Wartezeiten zwischen der Zugankunft und der Weiterfahrt mit dem Bus von schlimmstenfalls 47 Minuten.</p> <p>Bei ungünstigen Verbindungen entspricht die Zeit für den Fußweg in Achern 9 Minuten und in Ottenhöfen 3 Minuten, was auch exakt dem Zeitfenstern für den Umstieg entspricht.</p>	ÖPNV, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
310	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Das Verkehrskonzept geht in die richtige Richtung, weiter so.	Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
314	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Der skizzierte Ausbau des ÖPNV mit den definierten Umsteigebahnhöfen zum SPNV ist unverzichtbar, um die Ziele des Verkehrskonzeptes erreichen zu können. Bei der Umsetzung des ÖPNV-Konzepts sind folgende Aspekte besonders wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlässlich getaktete Grundangebote sonn- wie werktags im Buszubringersystem, die optimal auf die Fahrpläne des SPNV mit kurzen Umstiegszeiten abgestimmt sind. Im Regelfall sollte auf jeden Zug des SPNV ein Buszubringer verkehren. Schaffung von Anschlusssicherungssystemen zwischen Zug und Bus, um verpasste Anschlüsse zu vermeiden. Elektronische Fahrgastinformationssysteme an den Haupthaltestellen.</li> <li>- Das vorgesehene ÖPNV-Konzept ist nicht erst langfristig, sondern in deutlich kürzeren Zeiträumen umzusetzen. Shuttle-Dienste im engeren Nationalparkgebiet sind nur dann tragfähig und attraktiv zu gestalten, wenn der Zubringerverkehr aus den Tallagen gewährleistet ist.</li> <li>- Berücksichtigt werden müssen im ÖPNV/SPNV auch saisonale Bedürfnisse wie beispielsweise die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, Kinderwagen oder Wintersportgerät sowie die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. Schaffung entsprechender Assistenzsysteme).</li> <li>- Über das skizzierte ÖPNV-Konzept hinaus ist eine Regiobuslinie zwischen Baden-Baden und Freudenstadt anzustreben.</li> <li>- Im Sinne von "Leuchtturmprojekten für eine nachhaltige Mobilität im Nationalpark" sollte der ÖPNV mittels moderner Elektro-Busse erfolgen, die zu 100% aus regionaler Erneuerbare Energien gespeist werden.</li> <li>- Touristische Programme des Nationalparks sind auf die Fahrpläne des ÖPNV abzustimmen und entsprechend auch zu kommunizieren.</li> <li>- Gestaltung der Umsteigebahnhöfe zu multimodalen Mobilitätsstationen, die vielfältige Mobilitätsdienstleistungen anbieten (z.B. Mobilitätsberatung, Car-Sharing, Fahrradverleih).</li> </ul>	Sonstiges, ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
318	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Auf der Zubringerstrecke Offenburg-Bad Griesbach sollten auch am Wochenende die Ortenau-S-Bahnen im Stundentakt fahren. Dies ist bisher nur Montag-Freitag der Fall. Zusätzlich sollte die Endhalte- bzw. Umsteigestelle auch mit einer öffentlich zugänglichen Toilette ausgestattet sein, da diese in den Ortenau-S-Bahnen fehlt.</p>	ÖPNV, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
335	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>In großen amerikanischen Nationalparks fahren die Busse dicht getaktet und kostenlos. Die Fahrzeiten sind dennoch kurz, weil die Straßen für den Individualverkehr gesperrt sind. Solch ein Konzept würde ich mir für den Schwarzwald wünschen.</p> <p>Kostenpflichtige Parkplätze an den Rändern des NP, die Einnahmen finanzieren die öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb des NP.</p>	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarif ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
340	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Die entscheidenden Einschränkungen dieses eigentlich guten Plans sind die Punkte "langfristig" und "vorbehaltlich einer Finanzierung". Zuerst muss ein absolut attraktives Nahverkehrsangebot bestehen, erst dann hat der Rest des vorgestellten Konzepts, insbesondere die Parkraumbewirtschaftung, einen Sinn. Wenn hohe Parkgebühren kassiert würden und gleichzeitig die Anreise mit dem Bus immer noch so umständlich wäre wie heute, wäre dies in keiner Weise akzeptabel.	Parkraummanagement, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
341	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Im Winter laufen die meisten Skilifte bis 22 Uhr, ein Angebot, das rege genutzt wird. Nur leider reisen abends alle Skifahrer mit dem Auto an, da die Busse schon nicht mehr fahren. Auch tagsüber ist die Anreise zu den Skiliften eher unattraktiv, da die Busse nicht mit Skitransportbehältern ausgerüstet sind. Oft werden sogar Niederflurer eingesetzt, die über keine Gepäckfächer unter dem Fahrgastraum verfügen. Anregen würde ich außerdem vergünstigte Liftpässe für ÖPNV-Nutzer und verteuerte für PKW-Nutzer - vorbehaltlich eines attraktiven Busangebots (siehe unten).	Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarif ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
342	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Von den Umsteigebahnhöfen (Portalen) kann von der Schiene auf den Bus umgestiegen werden: diese Busse sollten mehr als 2 Fahrräder mitnehmen können - zumindest an den Wochenenden. Die Planung einer Radtour am Wochenende ist nicht möglich, da die Wahrscheinlichkeit, dass die Fahrrad-Plätze nicht ausreichen, sehr hoch ist. Auch die Shuttle-Busse sollten Fahrräder transportieren können.	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
348	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Damit das Busliniennetz gut ausgebaut wird, muss darauf geachtet werden, dass bei Umsteigebahnhöfen die Anschlussverbindungen besser aufeinander abgestimmt werden. z.B. Fahrt von FDS über Baiersbronn, oder auch von Alpirsbach über FDS. Hier sind meist längere Wartezeiten an den Umsteigebahnhöfen nötig, welches die Busverbindung sehr unkomfortabel macht.	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
349	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Der Verkehrsansatz geht in die richtige Richtung. Wichtig sind gut geplante und realistische Umsteigezeiten an den Knotenpunkten. Als Anwohner weiß ich, wie oft Stadtbahnen Verspätungen haben und Busfahrer nach Lust und Laune fahren... Der Bahnhof Forbach-Raumünzach bietet ausreichend Platz um ihn als P+R Parkplatz auszubauen und einen Verleih von Pedelects anzubieten. Wichtig sind besser Wind- und Wettergeschützte Wartemöglichkeiten. Die Ausweisung der Straße (Abzweig B462 Raumünzach zur Schwarzenbachtalsperre) als Radweg ist nicht nur ein Witz aufgrund der Steigung, sondern an schönen Wochenenden lebensgefährlich... mit vielen Motorradfahrern und Ausflugs-Pkw's. Hier muss entweder ein Radweg gestaltet werden oder der Verkehr drastisch reduziert werden. Eine bessere ÖPNV Anbindung des Hundsbachtals zur Stadtbahnlinie im Murgtal wäre sehr wünschenswert!	Sonstiges, Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
351	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Interessant könnte für schwach genutzte Zeiten, bezahlbare Ruftaxis in das Konzept aufzunehmen.	Mitfahrgelegenheiten	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
355	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Um das geplante Busliniennetz attraktiv zu gestalten, muss unbedingt auch ein Parkplatzkonzept erarbeitet werden. Die Besucher, die mit dem Auto anreisen wollen, müssen an bestimmten Knotenpunkten in den "Zubringertälern" abgeholt werden. Beispielsweise in Raumünzach, Baiersbronn oder Freudenstadt sollten genügend kostenlose Parkmöglichkeiten geschaffen werden, die direkt (und nur) den NLP-Besuchern zur Verfügung stehen. Es wäre aus Anwohnersicht sogar wünschenswert, die Zubringerstraßen für den Sonn- und Feiertagsfahrverkehr ganz zu sperren (Anlieger natürlich ausgenommen), da die Verkehrsbelastung speziell an diesen Tagen schon jetzt (noch ohne neuem Besucherzentrum) enorm zugenommen hat.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
369	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV <b>Kommentar zur Nr. 355</b>	Dies wäre auch für Bühlertal wichtig, da schon jetzt sonntags bei gutem Wetter eine Autolawine durch den Ort rollt. Die Parkplätze im Tal sollten kostenlos sein, die auf der Höhe am Nationalpark müssen etwas kosten, damit die Leute auch den ÖPNV benutzen.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
370	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV <b>Kommentar zur Nr. 355</b>	Dies wäre auch für Bühlertal wichtig, da schon jetzt sonntags bei gutem Wetter eine Autolawine durch den Ort rollt. Die Parkplätze im Tal sollten kostenlos sein, die auf der Höhe am Nationalpark müssen etwas kosten, damit die Leute auch den ÖPNV benutzen.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
371	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV <b>Kommentar zur Nr. 355</b>	Dies wäre auch für Bühlertal wichtig, da schon jetzt sonntags bei gutem Wetter eine Autolawine durch den Ort rollt. Die Parkplätze im Tal sollten kostenlos sein, die auf der Höhe am Nationalpark müssen etwas kosten, damit die Leute auch den ÖPNV benutzen.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
362	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Warum sollen die Busse im Winter nur bis 17 Uhr fahren? Die Skilifte an der B500 laufen nahezu alle bis 22 Uhr, da wäre es sehr wünschenswert wenn man für dieses Angebot auch den ÖPNV nutzen könnte (bisher in den Abendstunden leider überhaupt nicht möglich). Dafür sollte es (bei entsprechender Schneelage) auch Wochentags mindestens einen Spät-Bus zur Rheinschiene hin geben, z.B. nach Bühl um dort die Züge Richtung Karlsruhe (22:32 Uhr) bzw. Offenburg (22:42 Uhr) zu erreichen. Weiterhin halte ich es für die Akzeptanz für unerlässlich, dass die Busse die Gäste zügig befördern. Dies bedeutet: gut abgestimmte Anschlüsse an den Bahnhöfen (keine 3 Minuten, aber auch keine 15 Minuten bitte), möglichst durchgehende (umsteigefreie) Buslinien (z.B. von Baden-Baden bis Freudenstadt - jeder Umstieg kostet Zeit und Nerven), direkte (Express-) Linien z.B. von den Bahnhöfen bis zur B500 (ohne unzählige Stops im Zulauf). Viele Menschen sind sicherlich bereit den ÖPNV zu nutzen. Wenn dabei die Reisezeiten aber aufgrund von ungünstigen Taktungen und schleichenden Bussen mehr als das doppelte betragen, so ist dies höchst unattraktiv.	B500, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
363	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Im Tarifsystem müsste sich meiner Ansicht nach auch etwas tun. Das Nationalparkticket in der aktuellen Form ist ein guter Ansatz, allerdings sehe ich das Problem, dass sich der Nationalpark über drei Tarifverbünde erstreckt, nicht gelöst. Mindestens die Strecken von den Knotenpunkten in den Nationalpark müssten in ein solches Ticket integriert werden, denn sonst entfällt der Anreiz, den Nationalpark mit dem ÖPNV zu erkunden meiner Meinung nach. Man wird wohl kaum das Auto beispielsweise in Wolfach stehen lassen und den Bus nutzen, wenn man auf dem Weg erst noch einen Übergang zwischen zwei Verbänden bezahlen muss um es überhaupt in den Gültigkeitsbereich des Nationalparktickets zu schaffen. Deshalb sollte das Ticket auf den ganzen Streckenverlauf aller, den Nationalpark durchkreuzenden (Bus-)Linien ausgeweitet werden, eventuell auch auf die Murgtalbahn zwischen Forbach und Freudenstadt.	Motorisierter Individualverkehr, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
368	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV <b>Kommentar zur Nr. 363</b>	Das finde ich eine gute Idee. Es sollte nur ein Ticket zu lösen sein für alle verschiedenen Verbünde.	Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
372	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Ich finde auch wichtig, dass Radfahrer jederzeit die Busse nutzen können, und nicht nur dann, wenn noch Platz im Bus ist. Dafür muss Fläche in den Bussen reserviert werden oder es müssen mehr Busse fahren. (kürzerer Takt)	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
373	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Der Transport von Fahrrädern bzw Ski ist in der Tat wichtig. Früher hingen hinten solche Körbe am Bus und es fuhr an Schneesonntagen der Skibus von Bühl hoch. Ähnliches gibts auch für Räder. Einfach mal nachsehen, was die Schweizer da schon machen. Derzeit nimmt der Bus von Bühl hoch zwei Räder mit. Da kann man sich nicht drauf verlassen, einen Platz zu bekommen und nimmt halt doch gleich das Auto.	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
378	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Es sollte ein multimodales Mobilitätskonzept existieren, mit schnell auffindbaren Hinweisen auf ÖPNV-Möglichkeiten auf der NLP-Website und parallel (verlinkt) auf Websites angrenzender bzw. interessierter Gemeinden. Auch Angebote zur Eintragung von Mitfahrgelegenheiten könnten dazu gehören bis hin zu (nachhaltige Mobilität unterstützenden) Angeboten wie Gästekarte/KONUS, Carsharing (am besten mittels E-Mobile), auch ÖPNV und Shuttle-Dienste über E-Mobile, Transportservices bis hin zum Angebot der Nutzung von eBikes (mit Nutzung der vielen Rad-/ Wanderwege ggfs über Anreize, wie Gutscheine z.B. für einen ermäßigten Eintritt). Die DB bietet mit 'Fahrtziel Natur' auch einen Anreiz für ein Paket zum Besuch des NLP per Bahn.	Information, Mitfahrgelegenheiten, ÖPNV, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)



Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
385	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Der "Freudenstädter Stern" sollte als zentraler Einstiegsort zum NLP eine besondere Stellung bekommen. Für Besucher aus dem Stuttgarter Raum muß die ÖPNV-Anfahrt von vornherein attraktiver und billiger sein als mit dem Auto. Dabei könnten folgende Dinge helfen: - ab FDS Busanschluß im Stundentakt der Bahn - ab FDS eine Nationalpark-Rundfahrt Kniebis-Ruhestein-Baiersbronn-FDS, z.B. mit Roten Doppeldeckerbussen mit Hop-on/Hop-off-Stationen - der Geltungsbereich für das Metropolticket Stuttgart wird erweitert z.B. bis Mummelsee. - Fahrradmitnahme im Bus wird ermöglicht	Sonstiges, ÖPNV, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
388	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Eine Idee wäre auch für das Wochenende eine Bus-Verbindung zwischen Karlsruhe Stadt und Schwarzwaldhochstraße / Mummelsee einzurichten.	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
389	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Die ÖPNV-Verbindung zwischen Bad Peterstal-Griesbach u. Alexanderschanze ( nur ca. 6km ) sollte zwischen den Linien OSB 718 (Zug) bzw. Buslinie 7137 (Offenburg/Straßburg) und dem Anschluss von Freudenstadt zum Mummelsee (F11/Linie 12/ F2 verbunden werden. Dadurch wäre Bad Peterstal-Griesbach besser eingebunden und die Verbindung könnte auch als Rundtour genutzt werden. (selbst bei Anreise über Oppenau/Allerheiligen). Weiter wäre eine Aufnahme in Konus von Vorteil, sowie die Mitnahme von Fahrrädern.	Sonstiges, ÖPNV, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
391	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	Verbesserter Anschluss des Personennahverkehrs mit mindestens 1/2-Stunden-Taktung nach Buhlbach und auf den Ruhestein - mit Abstimmung auf den Fahrplan der S-Bahn - mit umweltfreundlichen Bussen - Busse mit Fahrradanhänger - an den Haltestellen sollten digitale Anzeigetafeln verwendet werden  Es sollen Verkehrsteiler und Querungshilfen in den Portalorten eingebaut werden, um den Verkehrsstrom zu verlangsamen.  Als Attraktion sollte eine Gondelbahn zwischen Obertal und Ruhestein ausgebaut werden, als umweltfreundliche Alternative zum herkömmlichen Verkehr.	Sonstiges, ÖPNV, Information, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
396	Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV	<p>Den Nationalpark mit dem ÖPNV zu erkunden ist meiner Meinung nach ein guter Ansatz. Die Fahrten über die Kreisgrenzen hinaus sollten jedoch tariflich vereinfacht werden. Eine gemeinsame Tarifzone der TGO, vgf und KVV wäre eine gute Sache für alle Nutzer im Bereich des kreisübergreifenden Linienverkehrs. Dabei sollten die Anschlüsse so aufeinander abgestimmt sein, dass im Wochenendverkehr die langen Wartezeiten zwischen dem vgf-Freizeitbus und der OSB am Umsteigebahnhof in Wolfach verkürzt werden. Die südliche Erschließung des Nationalparks mit der Buslinie von Wolfach aus ist eine sehr wichtige Verkehrsachse, liegt daran doch auch der Wolf- und Bärenpark und das Wald-Kultur-Haus in Bad Rippoldsau.</p>	ÖPNV, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
<b>280</b>	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Als direkter Anwohner der K5371 (Ottenhöfen-Unterwasser) kann ich berichten, dass schon heute der Motorradverkehr an den trockenen Wochenenden unerträglich ist. Ich befürchte sehr, dass dies mit Eröffnung des Nationalparkzentrums am Ruhstein sich weiter zuspitzt. Daher ist mir ein Verkehrskonzept, dass auf ÖPNV setzt sehr wichtig.</p> <p>Mein Vorschlag wäre den Motorradverkehr im Nationalpark an Wochenenden zu verbieten und dies auch zu kontrollieren. Ein Besuch des Nationalparks ohne Motorradlärm wäre sicher für die meisten Besucher eine Bereicherung.</p> <p>Ihr Vorschlag den PKW-Verkehr durch hohe Parkgebühren zu verringern finde ich gut. Damit dies funktioniert, sollte das Parkticket aber auch ab 10 EUR kosten.</p> <p>Die Parkplätze im Nationalpark sollten wie beschrieben nur sehr begrenzt verfügbar sein und schon an den Autobahn-Abfahrten über Hinweistafeln die Verfügbarkeit angezeigt werden. Kostenloses Parken an den P+R Plätzen halte ich für richtig.</p>	Lärm, Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
312	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 280</b>	<p>Kann ich alles nur unterschreiben. Wir sind direkte Anwohner B500 Lichtental und sehr viel zu Fuß und mit dem Rad rund um den NP unterwegs. Die aktuelle wochenendliche Lärmbelastung auf B500 zwischen Geroldsau und Ruhstein und den entsprechenden Strecken links und rechts davon ist schon mit der aktuellen Gesetzgebung eigentlich gar nicht in Einklang zu bringen. Das fängt schon bei der Zulassung bestimmter Modelle an.</p> <p>Wenn ich schon am Wegscheid den Motorradlärm im Herrenwieser Tal höre, das sind doch Lärmemissionen, die können gar nicht legal sein. Oder ich stehe auf dem Bernickelfels, sehe die schönste Schwarzwaldlandschaft und das ganze Tal hallt wieder von röhrendem Motorenlärm. Motorrad-Wettrennen mit Zeitmessung und Ziellinie zwischen Allerheiligen und Ruhstein! Erholung? Natur? Nationalpark? Absurd ist das! Viele Motorradfahrer- und Hersteller sind ganz offenbar nicht zur Vernunft zu bringen. Das hat die Vergangenheit gezeigt. Da helfen leider nur Verbote.</p>	B500, Lärm, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
321	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 280</b>	Befürchte, dass Motorrad-Verbote die Lärmfahrten einfach noch mehr nach 'unten' zu uns in die Querverbindungen der Täler drücken... Und somit die Zufahrten gar nicht entlastet	Lärm, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
328	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 280</b>	Ich unterstütze die Idee eines Motorradfahrverbotes am Wochenende. Wir wandern im Nationalpark und der Lärm an manchen Stellen verdirbt alle Freude daran. Wenn eine individuelle Freizeitaktivität derart störend ist, ist ein Verbot legitim.	Lärm, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
334	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 328</b>	Danke für die Unterstützung der Idee. Als junge Familie ist der Lärm nicht nur ärgerlich, sondern es geht auch eine erhebliche Gefahr von den Motorradfahrern aus, die sich leider oft nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten.	Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
281	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Was nicht passieren sollte: Dass es zusätzliche Flächenversiegelung fürs Parken und Fahren gibt, innerhalb oder außerhalb des Nationalparks. Für Parkplätze ist ausschließlich auf bestehende Parkplätze und -häuser zurückzugreifen. Diese könnten freilich aufgewertet werden: z. B. mit Solaranlagen zur Energiegewinnung und Beschattung der Kraftfahrzeuge, Ladestationen für E-Bikes und E-Autos.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
291	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Möglichst den Individualverkehr eindämmen ( z.B. hohe Parkgebühren) und den öffentlichen Nahverkehr dafür ausbauen und attraktiv machen. An den Wochenenden sollte auf jeden Fall ein Motorradverbot durchgesetzt werden. Die Ticket für den Bereich Nationalpark auf jeden Fall an den zentralen S-Bahn stellen anbinden und für den, der mit öffentlichen Verkehrsmittel anreist, sollte das NP Bus-Ticket beinhaltet sein.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
294	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Wie wäre es den Kniebis als P+R Parkplatz einzubinden und die Hauptlinie von hier an den Ruhestein fahren zu lassen? Das würde die Situation dann an der Alexanderschanze entzerren.	Parkraummanagement, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
301	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 294</b>	Gute Idee. Und eine zweite Hauptlinie einrichten, die Freudstadt mit Bad Griesbach verbindet. Wenn diese Linien gut vertaktet sind haben auch die Bahnfahrer was davon.	ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
305	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Die Parkraumbewirtschaftung im Nationalpark ist enorm wichtig und sollte sich an den Parkgebühren unserer Großstädte orientieren! In Stuttgart kostet das ganztägige Parken zwischen 10 € und 20 €. Gleichzeitig sollten die Besucher, die mit dem ÖPNV anreisen, dadurch belohnt werden, dass sie mit ihrem Ticket gleichzeitig die Eintrittskarte zum Besuch des Besucherinformationszentrum erworben haben!	Parkraummanagement, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
308	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Schön und gut mit den Parkplatzgebühren, aber als Anwohner, der mal wandern gehen oder im Winter gerne mal seine Kinder zum Skihang fährt und nicht den Bus nutzen kann muss auch eine Lösung gefunden werden.	Sonstiges, Parkraummanagement, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
320	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 308</b>	Zustimmung. Sonst werden wir als Eingeborene das Gefühl nicht los, dass man uns etwas weggenommen hat. Darüberhinaus müssen die wesentlichen Durchgangswege (z.B. B500) noch ordentlich befahrbar sein, da das für uns hier und aus dem Osten die effektivsten Ost-West-Verbindungen sind (bevor wir über Stuttgart fahren...)  Von den Parkgebühren sollten wir Anwohner befreit sein.	B500, Parkraummanagement	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
313	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Eine wichtige Maßnahme mit quasi symbolischen Charakter wären nach meiner Ansicht breite Fahrradstreifen bergauf auf der B500. Solche Schutzräume signalisieren, dass es benutzbare und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr gibt, regulieren die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmern und verstetigen den Verkehrsfluss auf der B500 insgesamt.	B500, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
315	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Maßnahmen zur Begrenzung des Autoverkehrs sind unverzichtbar, um das ÖPNV-Konzept erfolgreich umsetzen zu können (Push- and Pull-Maßnahmen). Wichtig ist, dass der Autoverkehr schon möglichst frühzeitig - am besten schon in der Rheinebene - auf den SPNV/ÖPNV verlagert wird. Die skizzierte Parkraumbewirtschaftung ist dabei ein wichtiger Faktor. Sinnvoll ist auch die vorgeschlagene tarifliche Zonierung - je näher am Nationalpark desto höher die Parkgebühren. Die Parkgebühren sollten dabei höher sein als die Tarifangebote des ÖPNV (z.B. einer Familientageskarte der Verkehrsverbünde).</p> <p>Im Nationalparkgebiet selbst (Zone 1) ist eine Erhöhung der Zahl der Parkplätze auszuschließen. Vielmehr sind die Kapazitäten zu reduzieren, ggf. für bestimmte Zielgruppen (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) zu reservieren und auf auf die Orte zu konzentrieren, die einen Zugang zu touristischen Zielen und zu den Wanderwegen bieten. Über Hinweistafeln in den Tallagen sollen mit dem Auto Anreisende schon frühzeitig auf die begrenzten Parkplatzkapazitäten im Nationalpark hingewiesen und auf den ÖPNV-Zubringerverkehr aufmerksam gemacht werden.</p> <p>Zu beachten ist, dass zusätzlicher Parkraum in den Zonen 2 und 3 ausschließlich auf bereits versiegelten Flächen bereitgestellt werden sollte. Zu denken ist vor allem an eine Mehrfachnutzung bestehender Parkplätze für verschiedene Zwecke (zu Spitzenzeiten am Wochenende werden viele Parkplätze für werktägliche Zwecke wie arbeiten oder einkaufen nicht benötigt). Sollte dennoch eine Ausdehnung erforderlich werden, hat diese nicht ebenerdig zu erfolgen, sondern durch eine bauliche Aufstockung bestehender ebenerdiger Parkplätze.</p> <p>Über die Parkraumbewirtschaftung hinaus sind im Rahmen des Verkehrskonzeptes folgende zusätzliche Maßnahmen zur Begrenzung und Entschleunigung des Autoverkehrs aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschwindigkeitsbegrenzung im Nationalparkgebiet auf 50 km/h. Diese Maßnahme ist aus Lärmschutzgründen geboten, vor allem auch mit Blick auf die enormen Belastungen durch Motorräder. Auch verbessert dies die Sicherheit des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.</li> <li>- Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr, beispielsweise durch Anlage von Radfahrstreifen auf der B 500.</li> </ul>	Lärm, B500, Sonstiges, Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Information, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
322	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Als Anwohner der L96 im Wolfstal ist es jetzt schon unerträglich mit der Lärmbelästigung durch Motorräder und überlauten Sporttuningautos (Spaßfaktoren) aber nicht für Anlieger.</p> <p>Meine Forderung alle Durchreisenden sollen runtergeregelte Anlagen benutzen das wäre durchführbar mit Kontrollen.</p> <p>Die Gesetzeslage lässt es immer noch zu mit 2 Systemen zu fahren.</p> <p>Im Tal durch die topografischen Hanglagen erhöht sich der Schallrückwurf.</p> <p>Wir sind eine Landwirtschaftsfamilie die die Landschaft hier offenhalten und die Talstraße führt zum Nationalpark, es ist jetzt schon nicht mehr auszuhalten und wir fühlen uns als Landschaftspfleger missbraucht, wissen diese Lärmmacher was sie uns antun?</p> <p>Irgendwann können wir hier nicht mal mehr Wohnungen vermieten, wenn das so bestehen bleibt. Von unserer Lebensqualität ganz zu schweigen, an schönen Wochenenden müssen wir fliehen um Ruhe zu bekommen.</p> <p>Die Verkehrszunahme der Durchreisenden ist von Frühjahr bis in den späten Herbst schon zu beobachten, es gibt schon gar nicht mehr das Phänomen von Lärm nur an verlängerten Wochenenden.</p> <p>Auffallend sind orangene Nummerkennzeichen die fast alle aufgedreht sind.</p> <p>Bei vermindertem gefahrenem Tempo wir haben hier 70er Zone, die wird aber nicht eingehalten, und lärmreduzierten Anlagen wäre es erheblich erträglicher.</p> <p>Wenn das so nicht hinzubekommen ist, plädieren wir für ein Fahrverbot all dieser Maschinen und das soll auch für die Zufahrtsstraßen gelten.</p> <p>Die L96 ist eine davon die direkt auf die Schwarzwaldhochstraße führt.</p> <p>Bitte schützt uns Anwohner und lasst uns von einem guten Konzept profitieren und nicht Müllsammler des Nationalparks sein.</p>	Lärm, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
327	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Für den Winter sollte es eine Webseite geben, bei der die Schneeverhältnisse angegeben sind, Webcams an wichtigen Parkplätzen um die Parksituation zu erkennen und weitere Verkehrshinweise und Tipps. Unter anderem auch ob am heutigen Tag mit vielen Gästen zu rechnen ist und daher der Umstieg auf ÖPNV noch dringender zu empfehlen. Das müsste sich sicher aufgrund der Daten aus den Jahren zuvor gekoppelt mit dem Wetter und Wochentag prognostizierbar sein. Das Ganze gekoppelt mit Liftinformationen und Parkplatzpreisen, Ausweichmöglichkeiten mit Ski-Transport zum Lift sollte etwas mehr Sicherheit geben.</p>	Sonstiges, Parkraummanagement, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
330	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Ich sehe das Vorhaben auf dem Ruhestein 400-500 Parkplätze (wo dort überhaupt) anzulegen als absolut kontraproduktiv an.</p> <p>Der Gast soll die Natur möglichst autofrei genießen können, gegebenenfalls muss er dazu über, wie schon angesprochen, hohe Gebühren dazu gezwungen werden.</p> <p>Als Einwohner von Seebach ertragen wir genug Individualverkehr, der nicht verhindert werden kann.</p> <p>Die angeblich nicht existenten LKW-Maut Flüchtlinge, die jedes Nachtfahrverbot ignorierend, durch unser Tal fahren, und die jetzt schon extreme Beanspruchung der Verkehrswege durch Individualtouristen, speziell an Wochenenden.</p> <p>Hier ist bisher nicht ansatzweise von einer Verkehrslenkung die Rede, geschweige denn von einer Information über die Anzahl der Parkplätze im Höhengebiet, bzw deren Belegung.</p> <p>Wir brauchen kurzfristige, vielleicht im ersten Moment auch Stückwerk seiende Ansätze, um die jetzt schon vorhandene Anziehungskraft des Schutzgebietes zu verkraften, und wenn es günstigste Bustickets sind, die die leider konkurrierenden Verkehrsverbände zur Zusammenarbeit zwingen, weil die Gäste mit dem Bus fahren wollen und die Verkehrsverbände sozusagen mitspielen müssen. Und wir brauchen eine effektive und konsequente dauerhafte Überwachung aller Tempolimits im Gebiet der B 500 und aller Zufahrtswege, auch um die nicht mehr zu verkraftenden Spassfahrer, die ihren Spass auf Kosten der Anwohner haben, in ihre Schranken zu weisen. Es sollte vielleicht ein Konzept der zwei Geschwindigkeiten geben, mit wirklichen Sofortmassnahmen, die innerhalb einiger Wochen/Monate, umgesetzt werden können und dann das Grosse Konzept, dessen Einführung dann dauern "darf". Für uns hier im Tal (und vielleicht auch an den anderen Anfahrtsstrecken) darf es nicht bei Ankündigungen, was kommen wird, bleiben, es muss sofort spürbar sein, das der Wille zur Verbesserung der Verkehrssituation da ist. Und die Umwelt wird es uns ebenfalls danken.</p>	Sonstiges, B500, Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, Tarifsysteem, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
331	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Bitte über dem Konzept nicht die Mitarbeiter vergessen, die vielleicht auch während der Arbeit einen Parkplatz benötigen. Dazu vielleicht extra Stellplätze der vorhandenen nur für Mitarbeiter ausweisen.	Parkraummanagement	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
337	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Zur Reduzierung des PKW-Motorrad-Lärmpegels sollte auf der B500 der Strassenbelag ersetzt werden durch Split wie auf den Wald-Wirtschaftswegen. Dann wäre bald Ruhe und viel, viel weniger Verkehr! Fahren kann man trotzdem.	B500, Lärm, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
338	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Das gestaffelte Gebührenkonzept ist meiner Meinung nach der richtige Weg. Es sollte durch die Gebühren zum Ausdruck kommen, dass das Parken innerhalb des Nationalparks die Ausnahme sein sollte. Mein Vorschlag wären 10 Euro pro Tag in Zone 1, 5 Euro in Zone 2, kostenlos in Zone 3. Gebührenbefreiung für Schwerbehinderte. Zentrale Bedingung hierfür ist aber, dass das Busangebot in höchstem Maße attraktiv gestaltet wird, sodass jeder zu allen relevanten Zeiten schnell und günstig per ÖPNV in den Nationalpark gelangt. Bei der Durchsetzung muss außerdem an ein wirksames Kontrollkonzept gedacht werden, bei dem die nötige Konsequenz an den Tag gelegt wird, einschließlich Abschleppens bei grob behinderndem oder gefährlichem Parken, wie derzeit häufig rund um den Mummelsee entlang der B500.	B500, Sonstiges, Parkraummanagement, ÖPNV, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
343	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Sinnvoll wäre an den Zufahrtswegen anzuzeigen, dass oben z.B. keine Parkplätze mehr zur Verfügung stehen. Shuttlebusse sollten auch Fahrradanhänger dabei haben.	Sonstiges, Parkraummanagement, ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
346	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Die im Verkehrskonzept angedachten Parkgebühren strafen die im Vorfeld des Nationalparks gemachte Aussagen, für den Nationalpark keinen Eintritt zu erheben, Lügen. Nach dem Verkehrskonzept kann der Nationalpark zukünftig für Tagestouristen nur noch gegen Gebühr, entweder für einen Parkplatz oder für den ÖPNV erreicht werden. Ein weiterer Widerspruch ist die Tatsache, daß durch den Nationalpark einerseits Menschen angelockt werden sollen, andererseits die Besucher über Parkraumbewirtschaftung und die Kapazität des ÖPNV wieder kontingentiert werden sollen. M.E. wird durch das Verkehrskonzept zu sehr unterschieden zwischen "guten" Besuchern, die als Übernachtungsgäste Geld in der örtlichen Gastronomie liegen lassen und den "bösen" Tagestouristen, die einfach nur ihre schöne Heimat wie bisher ohne großen Aufwand genießen wollen.	Sonstiges, Parkraummanagement, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
347	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Ich bin auch Anwohner der L96 in Oberwolfach und kann den Aussagen nur zustimmen. Die Lebensqualität im Wolfstal wird durch die Lautstärke und die Massen der Motorräder stark beeinträchtigt. Feriengäste beschwerten sich auch immer wieder über die rücksichtslosen Motorradfahrer. Die Gäste erwarten vom Schwarzwald Ruhe und Erholung und keinen nervigen Motorradlärm.	Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
350	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Wir sind Anwohner der K5370 Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein. Wie bereits schon von anderen Teilnehmern geschrieben, leiden wir und Feriengäste unter der unerträglichen Lautstärke und der Massen der Motorradfahrer an regenfreien Tagen.	Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)



Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
359	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 350</b>	Meine Frau und ich sind selbst seit Jahrzehnten mit Motorrädern unterwegs. Auch uns nervt die zunehmende Tendenz der Zweiradfahrer (aber auch viele PKW haben inzwischen solche Kravalltüten montiert !) mit lauten Auspuffanlagen unterwegs zu sein. Dies immer nur zu beklagen hat aber keinen Sinn. Die Polizei muss durch einen hohen Kontrolldruck solchen Zeitgenossen das Handwerk legen. Man sollte auch berücksichtigen, dass es auch Menschen gibt, die den Schwarzwald nicht "nur" als Nationalpark sehen, sondern einfach ihre Freizeit in diesem Gebiet verbringen wollen. Und dazu gehört - nach unserer Auffassung - bei aller Naturliebe auch eine Motorradtour kreuz und quer durch den Schwarzwald ! Wenn jetzt versucht wird über ein "Verkehrskonzept" den Individualverkehr aus dem Nationalpark nahezu gänzlich zu verbannen, gibt man denen nachträglich recht, die dies schon immer befürchtet hatten und den Nationalpark u.a. auch deshalb ablehnen.	Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
352	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Am besten und effektiv ist nur meine Lösung. ... Und zwar, die B 500 zurückbauen, alle Gebäude ( samt diesem Größenwahnsinnigen NP Centrum ) in und um den NP sprengen, das Wandern, Gleitschirm fliegen, Skifahren und jegliche Tätigkeiten im gesamten NP Gebiet verbieten. Nur dann kann sich die Natur so richtig entfalten.	B500, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
356	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Und nicht nur an der B500 ist das hohe Verkehrsaufkommen ein Problem, sondern noch gravierender ist es an den Zubringerstraßen in den Seitentälern, denn hier wohnen und arbeiten die Schwarzwälder und erholen sich unsere Touristen! Wir wollen hier sogar mit dem Prädikat "Heilklimatischer Luftkurort der Premium Class" punkten! Sonntags ausgeschlossen! Ich bin für ein Sonn- und Feiertagsfahrverbot für NLP-Besucher ab den Hauptknotenpunkten (Raumünzach, FDS, Baiersbronn usw.). Hier müssen dazu natürlich zwingend attraktive Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Die Motorradfahrer sind prozentual nur ein geringer Teil, die Menge der durchfahrenden PKWs sind im oberen Murgtal das Hauptproblem, welche in den letzten drei Jahren speziell an den Sonntagen deutlich zugenommen hat.	B500, Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
364	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Als Architekt und Verkehrsplaner kann ich zu diesen Maßnahmen folgende nachhaltige Mobilitätslösung empfehlen, die meine Kollegen und ich seit Jahren einsetzen, um u.a. Parkraummanagement zu optimieren - maxiparking.de  Diese Systemlösung vervielfacht nicht nur die Parkplatzkapazitäten auf geringstem Raum, sondern ist ebenfalls besonders umweltfreundlich, da es den immensen Parksuchverkehr und somit auch die Emissionsbelastungen signifikant reduziert! Es werden keine weiteren Wohnbauflächen dafür erschlossen, sondern nur die Bestandsparkplätze effizient, vertikal vervielfacht.	Parkraummanagement	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
365	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Nachtrag: Die Systemlösungen sind generell an alle gängigen Verkehrsleitsysteme koppelbar und zeigen Stellplatzkontingente in real time an, ebenfalls via App, womit bereits vor der Parkplatzsuche der Besucher gezielt zu freien Stellplätzen navigiert werden kann. Die Parkraumbewirtschaftung erfolgt entweder über klassische Ticketingsysteme, bekannt aus dem Parkhaus oder Tiefgarage oder via App - Stellplatz reservieren, buchen, bezahlen usw.	Parkraummanagement, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
366	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Zur Durchsetzung dieses Konzepts, wie auch der Geschwindigkeitsbegrenzung, bedarf es des Einsatzes dieses mobilen Geräts:  <a href="https://www.vitronic.de/verkehrstechnik/anwendungen/verkehrsueberwachung/geschwindigkeitsmessung/enforcement-trailer.html">https://www.vitronic.de/verkehrstechnik/anwendungen/verkehrsueberwachung/geschwindigkeitsmessung/enforcement-trailer.html</a>  Amortisiert sich schnell und ist nicht teuer!  Ich empfehle dies sofortige Beschaffung mehrerer Geräte, damit die Rasereien von angeblich freien Bürgern unterbunden werden können!	Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
376	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 366</b>	Fühl mich nicht betroffen als Nicht-Raser. Aber, M.E., die unterschwellige Degradierung anderer Bürger ...	Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
374	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	Die Lautstärke und die Menge der Motorräder, aber auch der Autos an den Wochenenden sind eine massive Belastung für die Besucher und Bewohner des Schwarzwaldes. Rennradfahren macht sonntags an der Schwarzwaldhochstraße schon lange keinen Spaß mehr. Dass dies durch die Einrichtung des Nationalparks noch zunimmt, darf nicht sein. Einerseits werden für Mountainbiker einige Wege gesperrt, was ja meiner Meinung nach teilweise in Ordnung ist. Andererseits fahren wir Biker von der Rheinebene umweltfreundlich hoch und werden dann oben von Massen von Motorradfahrern und Autos empfangen. Die Einrichtung von kostenpflichtigen Parkplätzen ist eine gute Idee, so nimmt der eine oder andere vielleicht den Bus. Das freie Parken an den Straßen entlang muss dann natürlich verboten werden. Könnte aber schwierig werden, weil es Bundesstraßen sind.	Lärm, Sonstiges, Parkraummanagement, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
377	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zur Nr. 374</b>	Diese Bundesstraßen sind das bisschen Ost-West-Verbindung, das wir hier haben, ohne über Stuttgart fahren/stehen zu müssen. Eine Schwarzwald-Autobahn haben ja schon mal Alt-Grüne verhindert ...	B500, Verkehr Allgemein	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
375	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Der Nationalpark will wohl expandieren. Und sei es auch nur über Park-Zonen...</p> <p>Schon Park-Zone 1 umfasst mehr als die eigentlichen NP-Kernzonen.</p> <p>So auch Bereiche, die bereits vorhandenen Freizeit-Aktivitäten oder touristischen Zwecken dienen.</p> <p>Man möge sich mit den Regularien im NP selbst begnügen.</p> <p>Und den ÖPNV auf die Reihe bringen, bevor man für Parkplätze ausserhalb der Kernzonen Gebühren einführt und den Verkehr stranguliert.</p>	Parkraummanagement, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
379	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Keine Flächenversiegelung für neuen Parkraum. Stattdessen Kooperationsbemühungen mit angrenzenden sowie interessierten Gemeinden suchen, von dort aus kostenlos (Anreizmodell, zugleich verkehrsberuhend für heute bereits stark beanspruchte Gemeinden, z.B. entlang der L96) auf von dort bereitgestellten Parkplätzen Autos/ Zweiräder abstellen zu können, und über einen regelmäßigen Shuttledienst den NLP zu besuchen. Das könnte ggfs. mit touristischen Angeboten jener Gemeinden (Pauschalpakete) verbunden werden, sofern sich diese Gemeinden den Schutzziele des NLP anschließen (siehe Bemühungen, u.a. von EUROPARC, um stärkere Einbeziehung von Randgebieten in Nationale Naturlandschaften (NNL) mit Impulsen zu Zusammenarbeit und Netzwerkgründung von NNL-Partnern (auch Naturpark und Biosphärenreservat) für konkrete Angebotsorientierung unter integraler Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität.</p>	Parkraummanagement, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
383	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Neuen Parkraum zu schaffen bedarf, wie zuvor bereits geschrieben, keiner Erschließung / Versiegelung neuer Flächen, sondern der Effizienzsteigerung bereits existenter Infrastruktur / Fläche mit innovativen Technologien - siehe Maxiparking Prinzip.</p> <p>Diese Erkenntnis muss sich jedoch erst etablieren, wie dem vorigen Kommentar zu entnehmen ist.</p> <p>Zielsetzung ist ja, ein innovatives, nachhaltiges und digital basiertes Verkehrskonzept zu entwickeln. Es soll den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken und den motorisierten Individualverkehr (Besucherverkehr) gezielt lenken.</p> <p>Dies bedarf eines innovativen best-practice Beispiels, Erfolgsmodells, und keiner langjährigen Versuchsreihe mit etlichen Dutzend involvierten Individuen (Bezug auf "voraussehbare Spitzenzeiten sollen an Wochenenden ggf. durch zusätzliche private Parkräume...").</p> <p>Wenn der Parkraum zonenweise synthetisch signifikant verknappt wird (ZONE 1), dafür an anderer Stelle gezielt und effizient vervielfacht wird (ZONE 2 &amp; 3), kann man von einer kontrollierten Lenkung des Parksuchverkehrs / Besucherverkehrs im Einklang mit ökologischer Luftreinhaltung sprechen.</p> <p>Der größte Anreiz für externe Besucher das Fahrzeug im Tal zu parken wird (leider) zumeist monetärer Natur sein. Eine radiale Top-Down Methode der Parkraumbewirtschaftung (NP --&gt;Tal) muss ebenfalls signifikant ausfallen, um den o.g. Effekt/Maßnahme gezielt zu steuern.</p> <p>Der wahre Effekt entsteht jedoch erst durch die Synergie aller Maßnahmen, wie bspw. der Frequenz-Steigerung des ÖPNV-Shuttle-Services sowie einer angemessenen Bepreisung des Zubringerservices, als Anreizmodell in € ==&gt; (P+R) + Service-Pauschale: Ticketpreis &lt;&lt;&lt; Kosten € Parken im NP, und dem genannten Parkraummanagement.</p>	Parkraummanagement, ÖPNV, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
384	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr <b>Kommentar zu 383</b>	Finde den Kommentar sehr gut, deshalb ein Like, wie gesagt ist aber die Attraktivität des alternativen Beförderungsmittels entscheidend für seine Nutzung, siehe mein Kommentar vom 11.09. unter Weitere Maßnahmen.	Tarifsystem, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
386	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>"Die Parkgebühren sollen so hoch sein, dass ein Fahren mit dem eigenen PKW teurer als die Nutzung mit dem ÖPNV empfunden wird". Dem stimme ich zu. Das Metropoliticket kostet einer 4-köpfigen Familie z.B. 35.00 €. Der Parkplatz sollte in der Hauptreisezeit mind. 2,00 €/h, bzw. 10,00 €/Tag kosten.</p> <p>Die Anzahl der angebotenen Parkplätze in der Zone 1 sollte gegenüber dem Bestand nicht erhöht werden. An Hauptreisetagen sollte deutlich angezeigt werden, wenn die Parkplätze besetzt sind.</p> <p>Gibt es eine Möglichkeit, lauten Motorradfahrern die Zufahrt zu verbieten? Ich würde das im Interesse der Westwegwanderer dringend wünschen.</p>	Sonstiges, Lärm, Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
390	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>der Nationalpark muss in erster Linie der Natur, Flora und Fauna gehören! Ein Nationalpark ist für Tiere und Pflanzen ein letzter Rückzugsraum und Schutzraum in einer von zuviel Monokulturen, mit Herbiziden und Pestiziden belasteten Landschaft und von daher sind Zugangsstraßen und auch Wanderwege radikal zu beschränken. Es muss auch eine Besucher - Obergrenze insbesondere an hochfrequentierten Wochenenden, Feiertagen, Brückentagen, Hauptferienzeiten eingeführt werden um die seltenen Tiere und seltenen Pflanzen zu schützen! Die Besucherzahlen können durch digitale Zählungen an den Aussenparkplätzen, anhand der Shuttlebustickets und auch durch Lichtschranken an den Zufahrtstrassen ermittelt werden.</p>	Sonstiges, Verkehr Allgemein, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
392	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>Verbesserter Anschluss des Personennahverkehrs mit mindestens 1/2-Stunden-Taktung von Baiersbronn über Mitteltal - Obertal nach Buhlbach und auf den Ruhestein</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mit Abstimmung auf den Fahrplan der S-Bahn</li> <li>- mit umweltfreundlichen Bussen</li> <li>- die Busse sollen mit Fahrradanhängern fahren</li> <li>- an den Haltestellen sollten digitale Anzeigetafeln verwendet werden</li> </ul> <p>Es sollen Verkehrsteiler und Querungshilfen in den Portalorten eingebaut werden, um den Verkehrsstrom zu verlangsamen.</p> <p>Als Touristenattraktion sollte eine Gondelbahn zwischen Obertal und Ruhestein ausgebaut werden, als umweltfreundliche Alternative zum herkömmlichen Verkehr.</p>	Sonstiges, ÖPNV, Information, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
394	Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr	<p>In Zone 1 ist eine Parkplatzgebühr unumgänglich.            Zone 2 mit Zusatzkosten für Nationalparkbesucher zu gestalten empfinde ich als falsch(eine Lösung wäre beim Kauf des ÖPNV Ticket einen Parkschein zu erhalten).            Es gilt es zu bedenken, dass gewiefte Autofahrer ihre Fahrzeuge abseits der Parkplätze abstellen und so den Anwohnern Parkplätze oder Zufahrten versperren.</p> <p>Ein an die Busabfahrzeiten und Parkplatzauslastung angepasstes Leitsystem für Anreisende sollte aufgebaut werden.</p> <p>Elektromobilität nimmt zu. Es sollten auch an den Park und Ride Parkplätzen Ladestationen für Elektroautos aufgebaut werden. Da die Fahrzeuge länger stehen könnte auf Schnellladestationen verzichtet werden. Denkbar wären auch autark zu betreibende solarbedeckte Stellplätze.            Für eine Planbarkeit der E-mobilen sollte ein Teil der Ladestationen reservierungspflichtig sein.</p> <p>Als Denkanstoß für die Gebührengestaltung möchte ich geben, das mehrere Millionen der potentiellen Besucher bei überteuertem Angebot Alternativen wie Pfälzer Wald und Vogesen nutzen würden.</p>	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarifsystem, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
282	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem	<p>Es erscheint fraglich, ob es ein eigenes Nationalparkticket braucht. Es sollte aus Gründen der Benutzerfreundlichkeit eigentlich weniger statt mehr Tarifsysteme in Baden-Württemberg geben. Für Verkehrskonzepte sollten Nationalpark und Naturpark auch grundsätzlich zusammengedacht werden.</p> <p>Die KONUS-Gästekarte ermöglicht Übernachtungsgästen bereits jetzt freie ÖPNV-Fahrt in National- und Naturpark(en). Warum nicht mit diesem bewährten und eingeführten Instrument "Schwarzwaldticket" weiterarbeiten?</p> <p>Natürlich fehlt dann noch eine Lösung für Tagesgäste. Diese müsste auch nicht kostenlos, sollte aber günstig sein. Und sie müsste eine deutlich größere Region einbeziehen als oben auf der Karte dargestellt. Hier sind die 9 KONUS-Verkehrsverbünde und die Deutsche Bahn AG gefragt bzw. die koordinierende Funktion des Nationalparks und des Naturparks Nordschwarzwald.</p> <p>Denkbar wäre auch eine eintrittspreismindernde Anerkennung aller Bahn- und ÖPNV-Tickets in Nationalpark- und Naturpark-Einrichtungen.</p>	Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
288	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Der Nationalpark kann schon jetzt mit attraktiven ÖPNV Tickets erreicht werden. Wie sieht es künftig (z.B. auf neuen Linien) mit der Gültigkeit von KVV Tages-Ticket, Metropolticket und Baden-Württemberg Ticket aus? Der Landkreis Freudenstadt partizipiert am Metropolticket. Die Anerkennung dieses Tickets im gesamten NLP wird angeregt.	Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
296	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Möglichst unkompliziertes System. Vor allem Gästen sollte bei Ankunft das System einleuchten, bzw. darauf hingewiesen werden. Bitte auch kostengünstige Tickets für Familien nicht vergessen!	Tarifsysteem, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
300	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem <b>Kommentar zur Nr. 296</b>	In der Tat: Die Nationalparkgemeinden gehören zu 3 verschiedenen Verkehrsverbänden. Es gibt auch immer noch so Seltsamkeiten wie das "Mummelsee-Anschlusssticket" z.B. <a href="https://community.bahn.de/questions/1128110-zusatzticket-db-mummelsee-erforderlich-trotz-bw-ticket">https://community.bahn.de/questions/1128110-zusatzticket-db-mummelsee-erforderlich-trotz-bw-ticket</a> Auch von mir wollte letztes Jahr ein Busfahrer 1 Euro trotz BW-Ticket. Er bekam den Euro aber nicht. :)	Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
316	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Ein völlig neues Tarifsysteem wird aus folgenden Gründen nicht benötigt: - Übernachtungsgäste profitieren schon heute von der KONUS-Gästekarte, die eine problemlose Nutzung aller SPNV/ÖPNV-Angebote erlaubt. - Für den regionalen Tagestourismus besteht das Problem, dass das Gebiet des Nationalparks von drei Verkehrsverbänden berührt wird. Eine einfache Lösung wäre, dass die Angebote der jeweiligen Verkehrsverbände nicht an der Verbundgrenze enden, sondern im gesamten NLP anerkannt werden. - Für den überregionalen Tagestourismus ist das BW-Ticket heute schon eine gute Angebotsgrundlage; zukünftig sollten NLP-Angebote im in der Konzeption befindlichen "Landestarif Baden-Württemberg" berücksichtigt werden. - Es bleibt also nur noch der Bedarf für mit dem Auto anreisende Tagestouristen, der durch ein NLP-Tagesticket abgedeckt werden könnte.	Sonstiges, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
333	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Gibt es für Mitarbeiter ein kostengünstigeres "Jobticket"? Beziehungsweise bekommen ehrenamtliche Mitarbeiter, FÖJ'ler, Bufdi's kostenlose Tickets beziehungsweise gibt es eine Erstattung für diese Gruppen?	Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
358	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem <b>Kommentar zur Nr. 333</b>	Dies sollte hoffentlich eine NLP-intern zu klärende Frage sein und keine zentrale Frage des Verkehrskonzeptes.	Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
339	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Der entscheidende Punkt ist meines Erachtens die Schaffung von Überlappungszonen der drei Verbände KVV, TGO und VGF innerhalb des Nationalparks. Wer beispielsweise die KombiCard des KVV besitzt, sollte damit bis zum Kniebis fahren dürfen. Derzeit ist es aufgrund der Tarifsituation unattraktiv, aus dem KVV per ÖPNV in die Gebiete südlich von Unterstmatt zu fahren. In jedem Fall muss der unsägliche 1-Euro-Zuschlag in der 245 zwischen Unterstmatt und Mummelsee abgeschafft werden.	Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
353	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Kostenlose Bus shuttle sind Pflicht, nur so kann es klappen. Dann wird der PKW Verkehr weniger werden.	ÖPNV, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
357	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Die Tagestouristen sollten mit dem Belegen eines Parkplatzes an den Verkehrsknotenpunkten außerhalb des NLP automatisch das Nationalpark-Tagesticket für den ÖPNV bekommen. Eine Art Kombi aus Parken und ÖPNV-Nutzung, welche über ein Schrankensystem an den Parkplätzen ausgegeben werden könnte. Dieses Ticket sollte unbedingt günstiger sein, als das Parken im NLP oder in direkter Nähe zum NLP.	Sonstiges, Parkraummanagement, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
361	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Für Tagesgäste aus dem Umland ist eine Anreise mit dem ÖPNV nur dann attraktiv, wenn die vorhandenen Zeitkarten der Verkehrsverbände auch sinnvoll (sprich: im gesamten Nationalpark) genutzt werden können. Viele Pendler sind sowieso im Besitz einer solchen Zeitkarte, umso besser wäre es diese auch am Wochenende sinnvoll einsetzen zu können.	Sonstiges, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
380	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Benutzerfreundlichkeit fördern - KONUS um das Nationalparkticket erweitern. Dann braucht es keines eigenen Nationalparktickets; Angrenzer-Gemeinden haben einen Anreiz, auf KONUS umzustellen, sofern nicht bereits erfolgt.	Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
395	Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem	Einfachstes Konzept, das jeder versteht. Nur 2 Tickets.  Hin- und Rückfahrt ohne Schnickschnack für erfahrene Spotbesucher  und  Nationalparkticket mit unbegrenzten Fahrten am Geltungstag und Zusatzangeboten wie Eintritt ins Besucherzentrum oder sonstige Attraktionen und Gimmiks. Z.B. Ich war da Urkunden mit Stempel.	Sonstiges, Tarifsysteem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)



Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
283	Weitere mögliche Maßnahmen	<p>Verkehrsmittel an zentralen Verknüpfungspunkten: Förderung der Fahrrad-Infrastruktur (mit und ohne Motor) ja, E-Leihwagen nein. Dasselbe gilt für die Spaßmobile wie Segways u. ä. - dieser Stromverbrauch muss im NLP nicht sein. Elektro-Autos sind nicht per se umweltfreundlich und ihre explizite Förderung passt nicht ins Profil des Nationalparks. Es ist davon auszugehen, dass mobilitätseingeschränkte TouristInnen, entweder den möglichst barrierefreien ÖPNV/NLP-Shutteldienst nutzen können oder ihre eigenen Fahrzeuge dabei haben, und nicht darauf angewiesen sind, im NLP ein E-Car auszuleihen.</p> <p>Gas- und Elektrotankstellen für PKW im Umfeld des NLPs sind dagegen sinnvoll. Nur für E-Bikes sollte es mehrere zentrale Lademöglichkeiten geben. Schließfächer sind für Erholungssuchende, die mit ÖPNV anreisen, sehr sinnvoll.</p> <p>B 500 und L83, L80 b, K 4734 etc.: Die Geschwindigkeit sollte auf allen Strecken am Rand des und im Nationalpark und zwischen den zwei Nationalparkteilen auf max. 50 km/h begrenzt sein. Dies erfordert in den ersten Jahren entsprechende Verkehrskontrollen. Zudem sollten beidseitig auf der Fahrbahn Fahrrad-Randstreifen eingerichtet werden, auch um den Preis einer entsprechenden Fahrbahnverengung. Die angesprochenen Querungshilfen für FußgängerInnen sind ebenfalls wichtig. Alle Maßnahmen tragen zu mehr Verkehrssicherheit und einer Senkung des Lärmpegels bei.</p>	B500, Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
344	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zu 293</b>	Ich gebe zu bedenken, dass für uns als Anwohner in der Rhein/Vorbergzone die wesentlichen Durchgangswege (z.B. B500) noch ordentlich befahrbar sein müssen, da das für uns hier und aus dem Osten die effektivsten Ost-West-Verbindungen sind (bevor wir über Stuttgart fahren...). Und 50km/h auf der B500 ist Gängelei. Es ist eine Bundesstraße und kein Freizeitpark ...	B500 Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
345	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zu 293</b>	<p>Ich bin, als im oberen Murgtal Ortsansässiger, nicht dafür, dass aus unserem Nordschwarzwald, heute Nationalpark Nordschwarzwald, schleichend eine Ü70-Langeweile-Einrichtung gemacht wird. Nichts gegen Barrierefreiheit, etc., aber wie soll das aussehen?</p> <p>Fahrradfahrer und Wanderer werden immer weiter an den Fahrbahnrand der Bundesstraße verbannt ohne wirkliche Naturimpressionen? Dafür werden dann noch mehr interessante, innenliegende Wege gesperrt? Und der unvermeidbare Durchgangsverkehr (siehe Kommentar unten) schleicht an der Grenze des Erlaubten dahin, immer in der Angst vorm 50er-Blitzer nach der nächsten Kurve?</p> <p>... und in 15 Jahren sind das dann alles 30er-Zonen, wie überall ;-)</p> <p>P.S.: Segways, da gebe ich Ihnen Recht, gehören nicht in den Nationalpark, aber nicht wegen des Stromverbrauchs, sondern weil sie sehr gefährlich sind.</p> <p>Und zum Thema Lärmpegel: Um hier etwas zu erreichen müsste man herkömmlich motorisierte Fahrzeuge, ähnlich wie auf den Nordseeinseln (was ich übrigens sehr toll finde), komplett verbieten und nur noch E-Fahrzeuge erlauben. Mit dem positiven Effekt der Emissionsfreiheit über dem und der Ruhe im Nationalpark. Gesamtökologisch aber nach wie vor völlig sinnlos, und ohne eine intelligente Lösung für den Durchgangsverkehr nicht umsetzbar.</p>	Lärm, Verkehr Allgemein, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
290	Weitere mögliche Maßnahmen	<p>Hallo Nationalpark-Team,</p> <p>zugegebenermaßen etwas futuristisch und weg vom herkömmlichen ÖPNV möchte ich hierzu eine Anregung einwerfen.</p> <p>Meines Erachtens ist für das Nutzen eines alternativen Beförderungsmittels dessen Attraktivität von enormer Wichtigkeit, ohnehin dann, wenn der Individualverkehr nicht durch Fahrverbote, etc. eingeschränkt wird.</p> <p>Ich konnte mir dieses Jahr selbst vom Beförderungsmittel „Harzer Schmalspurbahn“ im Nationalpark Harz ein Bild machen, hier stellt die dampfbetriebene Bahn an sich bereits eine Attraktion dar.</p> <p>Mal Wirtschaftlichkeitsrechnung und Planungsdauer komplett außer acht gelassen: Ich könnte mir eine Art Fahrgeschäft vorstellen, beispielsweise ab Baiersbronn-Obertal, von wo aus die Gäste wetterunabhängig über ein Schienensystem zum und durch den Nationalpark befördert werden (beispielsweise in modernen Zweisitzer-Glaskuppel-Wägen, etc., Beispiele aus dem Europapark in Rust fänden sich genug.)</p> <p>Nahezu lautlos, emissionsfrei, wetterunabhängig. Sozusagen Naturbeobachtung pur zu jeder Jahreszeit, innerhalb festgelegter Routen und mit klar definierten Halte- bzw. Zustiegspunkten. Und es wäre sicherlich ein künftiges Alleinstellungsmerkmal, was dem Nationalpark Nordschwarzwald bisher in dieser Form noch fehlt.</p>	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
299	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zur Nr. 290</b>	Hallo zusammen, ich finde den Vorschlag sensationell. Futuristisch ja einwenig wie bei Jurassic Park, teuer mit Sicherheit erfüllt aber jeden Wunsch. Abgesehen davon würde ich bei meinem letzten Besuch auf dem Wipfelpfad in Bad Wildbad ebenfalls von der Zahnradbahn nach oben gebracht. Charmant und spannend, das Parken erfolgt zentral an guter Stelle. Grüße Matthias	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
324	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zur Nr. 299</b>	Mit einer Bahn zum Zentrum Ruhestein hochfahren wäre eine feine Sache. Wenn noch Platz ist für ein MTB wäre prima um dann von "oben" eine Tour Starten zu können.	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
354	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zur Nr. 299</b>	Tolle Spinnereien, dann wird der Teufel los sein im NP, ob das der Sinn und Zweck eines NP sein kann? Da könnte man ins Zweifeln kommen. Aber zum Größenwahnsinnigen NP Zentrum würde es ja passen.	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
329 Kommentar zu 290	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zur Nr. 290</b>	Man sollte berücksichtigen, dass dann zwei Bahnen gebaut werden sollten. Eine von der Bühler-Seite und eine von der Baiersbronn-Seite hinauf zum Zentrum Ruhestein. Eine Zusatztransportmöglichkeit bei Bedarf für MTB und Ski wäre zu empfehlen. Manche PKW's bleiben also im Tal und parken auf einem geeigneten Parkplatz, was ja das Ziel vom Nationalpark ist.	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
336	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Kommentar zur Nr. 329</b>	Vielen Dank für den positiven Kommentar mit den zusätzlichen Anregungen.  Zur Finanzierungsunterstützung wäre doch hierbei der Mack -Konzern als Werbesponsor und Partner sicherlich auch denkbar. ;-)  Mal so ans Nationalpark-Marketing gerichtet:)	Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
297	Weitere mögliche Maßnahmen	Die Einrichtung von Toiletten an den Haltestellen prüfen	ÖPNV, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
298	Weitere mögliche Maßnahmen	Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km/h ist eine tolle Sache. Jedoch muß man an (z.B. am Lotharpfad) beim Queren immer noch sportlich unterwegs sein. Gäbe es eine Möglichkeit (wenn z.B. Zebrastreifen nicht gehen) eine andere Visualisierung auf der Strasse zu verwirklichen, so dass die Autofahrer vielleicht noch langsamer fahren?	Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
325	Weitere mögliche Maßnahmen	Die Geschwindigkeit sollte sogar auf 50 km/h gesenkt werden, möglichst flächig, mindestens aber vor Fußgänger-/Wanderwegsquerungen.	Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
311	Weitere mögliche Maßnahmen	- Warum nutzen wir eigentlich nicht die Gelegenheit und erwecken endlich die einzige Bahnstrecke im nördlichen Schwarzwald, die nach wie vor stillgelegt ist wieder zum Leben? Die Oostalbahn in Baden-Baden endlich wieder als S-Bahn: Endhaltestelle Geroldsauer Mühle! Think Big! - großzügig Fahrradstreifen bergauf auf der B500 - Fußgänger- und fahrradfreundliche Umgestaltung des bewohnten Verkehrsraums auf den Hauptzufahrtswegen zum NP, optische Verengung etc. in den betroffenen Baden-Badener Stadtteilen Lichtental, Geroldsau, Oberbeuern	B500, Sonstiges, ÖPNV	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
317	Weitere mögliche Maßnahmen	<p>Mir erschließt sich nicht der Sinn von Ausleihstationen für E-Autos an touristischen Orten direkt im Nationalpark. Wer z.B. am Mummelsee angekommen ist hat wohl kaum Gründe, sich ein E-Auto zu leihen und durch den Nationalpark zu kurven - das widerspricht Sinn und Zweck eines Nationalparks und auch dem Ziel der vorgeschlagenen Parkraumbewirtschaftung.</p> <p>Besser wäre es, in den größeren Orten in den Tallagen, die konzipierten SPNV/ÖPNV-Umsteigebahnhöfe zu multimodalen Mobilitätsstationen zu entwickeln. Diese sollten neben Ausleihmöglichkeiten für E-Autos auch die Basis für örtliche Car-Sharing-Systeme bilden können (und damit nicht nur den touristischen, sondern auch den Mobilitätsbedürfnissen der einheimischen Bevölkerung dienen) sowie (E-)Fahrradverkehrs-Dienstleistungen anbieten.</p> <p>Ein weiteres Handlungsfeld im größeren räumlichen Umfeld wäre das Mobilitätsmanagement - beispielsweise durch das Angebot von Job-Tickets. Dadurch könnte das neu zu schaffende ÖPNV-System zusätzlich im Alltagsverkehr gestärkt werden. Davon könnte vor allem aber auch die Nationalparkverwaltung selbst profitieren. Auch sollten alle Veranstaltungen im NLP auf die Fahrpläne des ÖPNV abgestimmt, entsprechend kommuniziert und beworben werden.</p> <p>Richtig und wichtig sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Entschleunigung des Autoverkehrs (möglichst flächendeckend), zur Anlage von Querungshilfen für Fußgänger und Wanderer sowie zur barrierefreien Gestaltung der SPNV/ÖPNV-Verknüpfungsstationen. Auch sollte die Infrastruktur für den Radverkehr - möglichst zu Lasten des Autoverkehr - wesentlich verbessert werden.</p>	Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarifsystem, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
323	Weitere mögliche Maßnahmen	Das Überquerung oder Abbiegen der B500 an den Übergängen für Wanderer und Radler ist sehr gefährlich, weil die PKW`s und Motorräder sehr schnell am Übergang sind. Die Strasse ist breit und deshalb muß ein Fußgänger /Radler eine gute Kondition haben um flott darüber zu kommen. Eine Ampelregelung per Knopfdruck wäre sinnvoll. Einen Warnhinweis für PKW und Motorradfahrer ist ebenfalls notwendig.	B500, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
326	Weitere mögliche Maßnahmen	Das Ausleihen von Pedelecs an Personen ohne Fahrpraxis und Technikenntnis, ist mit Risiko für Unfälle verbunden. Ein ungeübter Pedelecfahrer ist mit der Technik nicht vertraut und kann eine Fahrt in Berg und Tal nicht genießen.	Sonstiges- Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
360	Weitere mögliche Maßnahmen	<p>Ich möchte noch etwas zum Thema Übergänge loswerden.</p> <p>Ich finde hier sollte vor allem auf eine Vielzahl an Fussgängerbrücken gesetzt werden, die sicherlich auch attraktiv aus Holz gestaltet werden könnten.</p> <p>So könnte das Gefahrenpotential auch bei erlaubten 70km/h begrenzt bzw. nahezu verhindert werden.</p>	Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
381	Weitere mögliche Maßnahmen	Beidseitige Fahrrad-Randstreifen, die auch von mobilitätseingeschränkten Personen (Rollstuhlfahrern/innen) genutzt werden könnten. Querungshilfen für FußgängerInnen sollten weithin gut sichtbar (farblich/reflektierend) als Zebrastreifen frühzeitig ausgeschildert werden, zusammen mit Maßnahmen, die den Verkehr an jenem Stellen verlangsamen (ggfs. feste Blitzer, was auch Verkehrs-sicherheit und niedrigerem Lärmpegel gut täten).	Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
387	Weitere mögliche Maßnahmen	Auf der B500 sollte durchgehend ein Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden als Angebot für den sportlicheren Radfahrer. Bei der vorhandenen Straßenbreite erscheint das ohne bauliche Maßnahme möglich. Für den Radwanderer sollte zusätzlich ein durchgehender, attraktiver Schwarzwaldhöhen-Radwanderweg angeboten werden. Dafür müßten einige Lücken geschlossen werden - z.B. zwischen Kniebis und Alexanderschanze - und die Querungsstellen der Anschlußwege über die B 500, z.B. bei der Zuflucht, sicherer gemacht werden.	B500, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
393	Weitere mögliche Maßnahmen	<p>Die Region Schwarzwaldhochstrasse auf dem Weg zur "SMARTER ROAD" Kurzbeschreibung der Innovation: Idee und Intention der vorgeschlagenen Innovation ist die Entwicklung eines neuen, noch nicht existierendes Nachhaltigkeitsformats „SMARTER ROAD“ am Beispiel der Region Schwarzwaldhochstrasse B500 vom Grenzübergang Iffezheim über Baden-Baden bis nach Freudenstadt (ca. 80 km). „SMARTER ROAD“ steht hierbei für die intelligente Vernetzung von Natur, Mobilität und Technik. Durch die Integration unterschiedlicher Verkehrssysteme wird eine Minimierung der CO2 Emissionen entlang der Route erreicht. Dies ist ein entscheidender Baustein zur angestrebten Klimaneutralität der Region und der Schwarzwaldhochstrasse. Die ursprüngliche Natur und Schönheit des Schwarzwaldes soll damit für die nächsten Generationen in Verbindung mit neuen Mobilitätskonzepten erhalten bleiben. Ausgangssituation und Problemorientierung: Bisher besuchen jährlich über eine Million Gäste im Sommer und Winter die Schwarzwaldhochstrasse. Es ist zukünftig mit einer starken Zunahme der Besucherströme speziell im Bereich des neuen Nationalparks Schwarzwald zu rechnen. Momentan noch übermäßiger Individual- und Schwerlastverkehr mit Verbrennungsmotoren und dadurch hohe Emissions-, Lärm- und Umweltbelastungen. Verkehrschaos an Wochenenden und schönen Tagen aufgrund des hohen Ausflugsverkehrs. Noch weitgehend fehlende intermodale Vernetzung der verschiedenen Verkehrssysteme entlang der Route. Fehlen einer Gesamtmobilitätskonzeption für die Region rund um die Schwarzwaldhochstrasse B50. In weiten Teilen liegt die Schwarzwaldhochstrasse im Dornröschenschlaf und es findet ein schleichender Verfall der Kulturgüter entlang der Strecke statt (Kurhaus Sand, Hundseck, Bühlerhöhe, etc.). Schlechte Erreichbarkeit der HotSpots, speziell des Nationalparks. Leitidee und Ziele der Innovation „SMARTER ROAD“: Vernetzung unterschiedlicher Verkehrssysteme unter Verwendung regional erzeugter erneuerbarer Energie. Erprobung und Einführung der neuen Mobilitätstechnologien für Kraftfahrzeuge, ÖPNV und eBikes Teststrecke für eMobilität, eLadeinfrastruktur und autonomes Fahren (Show Case: Strecke Mummelsee-Hornisgrinde Turm 1,2 km, als autonomer Shuttle Service). Eindämmung des unkontrollierten Individualverkehrs an Wochenenden mit alternativen Mobilitätsangebote.</p>	B500, Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
393 Fortsetzung	Weitere mögliche Maßnahmen <b>Fortsetzung 393</b>	Erstellung einer Roadmap zur Erreichung dieser Ziele. Auditierung und Zertifizierung der „SMARTER ROAD“ für Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Tourismus. Für den Tourismus ergeben sich zusätzlich positive Effekte und Ziele: Sanfter Tourismus, Bildungstourismus und Bewusstseinsbildung der Menschen bewirken eine größere Attraktivität der Schwarzwaldhochstrasse und der gesamten Region. Dies wird unterstützt durch verschiedene Events und HotSpots in der Region: Durchführung regelmäßiger jährlicher Event-Wochen der „SMARTER ROAD“ als gemeinsame Marke aller Protagonisten. Sport-, Kultur-, Bewusstseinsbildung-, Genuss- und Erholungsangebote. Einrichtung von Hotspots für Beispiele der erneuerbaren Energien entlang der Route (Strasse der erneuerbaren Energie): Wasserkraftwerk Iffezheim, Geothermie in Baden-Baden, Pumpspeicherkraftwerk Schwarzenbachtalsperre, höchstgelegenes Windrad in Deutschland auf der Hornisgrinde. Marktfähigkeit und Umsetzung: Dieses neue Format kann als erstes Projekt als Beispiel an der Schwarzwald-hochstrasse B500 evaluiert, auditiert und zertifiziert werden. So entwickelt sich die Schwarzwaldhochstrasse weltweit zur ersten „SMARTER ROAD“ mit der entsprechender innovativen Strahlkraft und öffentlichkeitswirksamer Aufmerksamkeit. Die gesamte Entwicklung (F+E) wird mit regional vorhandenen Forschungseinrichtungen, Unternehmen, Vereinen und Organisationen unter Integration kommunaler Bürgerbeteiligung durchgeführt. Mit diesem Konzept wird eine neue Dachmarke „SMARTER ROAD“ geschaffen, welche auf andere Themen- und Panoramastrassen in Deutschland, Europa und weltweit übertragbar ist. Gesamtziele und Zusammenfassung: Langfristig Erreichbarkeit der Klimaneutralität der Schwarzwaldhochstrasse und der Region Nordschwarzwald. Revitalisierung und Steigerung der Attraktivität der Schwarzwald-hochstrasse und der Region Nordschwarzwald. Zusätzlich Steigerung des Bekanntheitsgrades der Region und der Schwarzwaldhochstrasse durch die Zertifizierung zur „SMARTER ROAD“. Test- und Pilotstrecke für weitere F+E Projekte im Bereich Mobilität. Etablierung und Übertragbarkeit der „SMARTER ROAD“ als Dachmarke. Nachhaltig und umweltbewußt auf der weltweit ersten „SMARTER ROAD“ zum Nationalpark Schwarzwald.	B500, Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
286	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	Mehr Mobilfunkmasten rund um den Nationalpark wären sicherlich problematisch, insbesondere für Elektro-Hypersensitive, die die wenigen verbliebenen strahlenarme Landschaftsräume ("Funklöcher") bewusst aufsuchen. Kreative Alternativen sind gefragt: Z. B. solarbetriebene VLC-Lichttechnik an Haltestellen und touristischen Einrichtungen, die Handy-NutzerInnen Internetnutzung ermöglichen.	Sonstige, ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)



Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
287	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	<p>Der Nationalpark ist eigentlich zu klein (halb so groß wie das Stadtgebiet Stuttgarts), um eine eigenständige App zu erfordern. Rad- und Wanderwege und Loipen hören an den NLP-Grenzen nicht auf, geschweige denn die Wege motorisierter Verkehrsmittel.</p> <p>Wichtiger als eine eigene App oder genauso wichtig ist die Einspeisung von Informationen für Apps der DB, der Verkehrsverbünde, interaktive überregionale Wander-, Langauf-, Radfahr-Apps wie Outdoor-Active, in die analoge Freizeitkarte(n) BW etc. pp.</p> <p>Wegen der (hoffentlich noch lange) fehlenden Mobilfunkabdeckung ist es fraglich, ob man BesucherInnen so stark auf Internet-Anwendungen festlegen sollte - die Enttäuschung und Kritik, wenn es nicht funktioniert, ist umso größer.</p>	Sonstiges, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
292	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	Ich würde eine Nationalpark App begrüßen, aber nur dann wenn es eine flächendeckende Netzabdeckung gibt. Dies sollte mit wenigen zusätzlichen Funkmasten möglich sein. Ohne Netzabdeckung aber bitte kein Steuergeld für eine App ausgeben.	Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
306	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	<p>Es ist keine zusätzliche Funkbelastung notwendig. Eine Karte der bisherigen Netzabdeckung mit zu ergänzenden lokalen Internethotspots ist ausreichend. Die Funkfreiheit kann sogar als Marketinginstrument genutzt werden.</p> <p>Eine App ist unumgänglich. Zukünftige Besucher die im Nationalpark angekommen sind, erwarten zu den vorhandenen Ausschilderungen ergänzende Informationen. Wichtige Offlinedaten wie Karten mit GPS-Unterstützung sollten auf Smartphones verfügbar sein. Auch eine Implementierung aktueller Veranstaltungen des Nationalpark und der Umgebung(Feste, Umzüge, Märkte usw.) sollte vorhanden sein um den Nationalparkbesuch abzurunden.</p> <p>Natürlich muss die Mobilität(Busfahrpläne/Mietstationen usw.) im Nationalpark auch offline abrufbar sein.</p>	Information, Sonstiges	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
319	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	Digitale Informationen sind schön und gut. Aber bitte die traditionellen analogen Medien nicht vergessen! Nicht jeder möchte ständig - aus verschiedenen Gründen - ein Smartphone im Blick haben. Gute Printmaterialien mit einem gesamten Überblick des ÖPNV-Angebotes und der Fahrpläne sind unverzichtbar zur Information - zur Auslage und zur Werbung in allen Beherbergungsbetrieben, in allen Tourist-Informationen sowie an den Umsteigestationen. Und an den Bushaltestellen ist ein QR-Code zur Auskunft eine nette Zugabe, ersetzt aber keinesfalls gut lesbare und verständliche Fahrpläne oder aktuelle Echtzeit-Informationen über den ÖPNV.	ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
332	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	Sehr hilfreich war für mich als Gast in anderen Nationalparks, wenn ich zu der Gästekarte (die Fahrkarte ist) einen Plan mit der Streckenführung und den Abfahrzeiten bekam.	ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
367	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	Die gedruckten Fahrpläne sollten auch in allen Bussen evtl. an den Haltestellen erhältlich sein.	ÖPNV, Information	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
382	Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark?	Weitestmögliche Verbreitung der Angebote unter Einbeziehung z.B. der DB (Fahrziel Natur), der Verkehrsverbünde, auch Verbänden von NABU bis EUROPARC, VCD oder des Deutschen Wanderverbandes sowie Websites angrenzender sowie interessierter Gemeinden, auch über deren eigene touristische Plattformen/Angebote im Netz wie auch über Prospekte/Karten - auch analog, siehe auch Zielgruppen wie 50+ oder 60+) und etwaige Paketangebote, wie vor als erweiterter Kooperationsansatz, wenn interessierte Gemeinden den NLP-Schutzziele zustimmen.	Sonstiges, ÖPNV, Information, Tarifsystem	Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
<b>Anregungen und Kommentare im Rahmen der Verkehrskonzept-Online-Beteiligung (Kontaktformular, E-Mail, Brief, Telefongespräch)</b>				
1	Skiausrüstung; Taktung	Im Winter sollte die Mitnahme von Skiausrüstung in den Bussen möglich sein. Unter der Woche sollte alle 2 Stunden die Schwarzwaldhochstraße ganzjährig mit Bussen von Baiersbronn, FDS angefahren werden.	ÖPNV, Sonstiges	Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
2	Bustaktung	Bustaktung am Beispiel der Vogesen. Die Anregung besteht aus zwei Dateien (Foto Fahrplan) und ein Prospekt. Die Dateien sind hier abgelegt: O:\Nationalpark-Plan\05_Module\Modul Verkehrskonzept\bereits eingegangene Anmerkungen\Emails\WG Bustaktung Vogesen.msg und wurden an PTV übermittelt.  Zusammenfassung: Shuttle-Bus   halbstündige Taktung von ca. 9:30 - 17:00 Uhr   sonntags in der Sommerferienzeit: 16.07. - 27.08.2017 und mittwochs: 26.07., 02.08. + 09.08. - Einzelticket: 6 € - Gruppe/Familie: 15 € - Kinder bis 12: frei - Kostenloser Shuttle-Service bei Vorlage SNCF-, ALSA-, Métrolor-Tickets - 50% Rabatt auf die Vorlage eines gültigen Zugtickets.  Broschüre "Navette des Crêtes - Passeport pour la Grande Crête des Vosges 2017   Découverte / Idées de sorties / Horaires"	ÖPNV, Tarifsystem	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
3	Lärmbelastung durch Motorräder/Naturerlebnis wird gestört	<p>Wir hatten die große Freude, Ende August einige Tage in und am Nationalpark zu wandern. Doch eines störte den Naturgenuss: das ständige Gedröhn der Motorradfahrer! Ganz schlimm war es z.B. am Ruhe(!)stein oder während unserer Tour zwischen Allerheiligen und Schliiffkopf, da gab es auch mitten im Gebirge keine ruhige Minute.</p> <p>Natürlich kann man den Schwarzwald nicht für ganze Interessengruppen sperren, doch gibt es Möglichkeiten, den Geräuschpegel zu senken: Tempolimits, die gibt es zwar, aber die wirken nur, wenn sie auch kontrolliert werden. Manche Motorräder scheinen auch "frisirt" zu sein und dadurch besonders laut. Auch hier wären Konsequenzen denkbar...</p> <p>Soweit mein kleiner Denkanstoß, weiterhin viel Freude und Engagement bei der Arbeit um den Nationalpark</p>	Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr	Kontaktformular NLP-Homepage
4	Parkplatz Allerheiligen und Wasserfälle	<p>1. Situation Wasserfälle Parkplatz Die Fußgänger überqueren den Weg vom Parkplatz zum Eingang in die Wasserfälle am Scheitelpunkt der Kurve. Kurzfristig werden deshalb die Schilder „Achtung Fußgänger“ aufgestellt um den Verkehr zu sensibilisieren. Als zusätzliche Maßnahme sollen mehrere Bäume im Kurvenbereich entnommen werden um die Übersichtlichkeit zu verbessern. Das habe ich mit dem zuständigen Nationalpark-Mitarbeiter schon soweit besprochen. Seitens des Nationalparks sollte eine bauliche Veränderung vorgenommen werden, um die Besucher bereits vor der Kurve evtl. im Bereich des an der Straße entlang führenden Sagenrundweges über die Straße zu führen. Um das konkreter zu planen, könnte ich ggf. einen Vororttermin anbieten.</p> <p>2. Situation Parkplätze Allerheiligen Hier ist feststellbar das es gerade an Wochenenden immer wieder zu einer sehr hohen Frequentierung der Parkplätze kommt. Außerdem queren im Bereich des Schliiffkopfwanderweges Wanderer die Fahrbahn. Die Kombination mit schnellem Motorradverkehr führt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Deshalb wurde andiskutiert eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 60km/h zu machen um den Verkehr hier etwas zu verlangsamen. Wir werden einen Vorschlag ausarbeiten den wir dann vorlegen.</p>	Parkraummanagement, Sonstiges	E-Mail

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
5	Stündliche Taktung; Abstimmung der Linien	<p>Das Konzept hört sich sehr gut an, hoffen wir, dass es so auch umgesetzt wird.</p> <p>Die bisherige Regelung - alle zwei Stunden ein Bus - ist kontraproduktiv; es muss stündlich eine Verbindung bestehen.</p> <p>Außerdem bedarf es einer besseren Abstimmung von Murgtalbahn und Buslinie, hier ist bisher bei Verspätungen der Bahn der Puffer zu gering: Es darf nicht sein, dass ich mit der Bahn in den Bahnhof Baiersbronn einfahre und sehe wie der Bus gerade wegfährt. Inzwischen scheint sich dieses Problem etwas gebessert zu haben.</p> <p>Ungünstig ist auch die Anbindung von Murgtalbahn und Buslinie F 2 in Freudenstadt, hier ist eine Wartezeit von mehr als einer halben Stunde einzuplanen, diese schlecht Abstimmung ist für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel nicht gerade förderlich: Tenor: "Bei diesem Zeitaufwand nehme ich doch lieber das Auto!"</p> <p>Ergänzung: Am besten wäre ein Rundkurs Baiersbronn - Nationalpark - Freudenstadt oder/und umgekehrt!</p>	ÖPNV	Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
6	Busverbindung: Achern – Ruhestein	<p>Ich vermisse eine öffentliche Verkehrsanbindung (Bus) von Achern zum Ruhestein- Besucherzentrum! Im Sommer wie im Winter. Die Linie 7123 endet immer am Mummelsee. Warum kann man nicht ohne schlechte Umsteigeanbindung bis Ruhestein durchfahren?? Z. B. Von Sasbachwalden mit vielen Gästen des Ortes???</p> <p>Oder zwischen Mummelsee und Ruhestein ein E-Shuttlebus einrichten!!Gerne höre ich etwas positives hierzu! Mit freundlichen Grüßen</p>	ÖPNV	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
7	Capriobus: ÖPNV als Alleinstellungsmerkmal	<p>Mit dem Cabriobus ins Naturparadies Nordschwarzwald</p> <p>Dem Nationalpark Nordschwarzwald fehlen Ideen zum Anschluss an den ÖPNV</p> <p>Die Schwarzwaldhochstrasse erschließt den Nordschwarzwald seit Ende der 20 Jahre des letzten Jahrhunderts. Sie wurde zur reinen touristischer Erschließung der damals vorhandenen Höhenhotels von Baden- Baden bis Ruhestein gebaut. Die Streckenführung wurde auf die westliche Seite des Nordschwarzwald gelegt. So ergibt sich eine abwechslungsreiche Fahrt mit spektakulären Aussichten ins Rheintal.</p> <p>Die Post nahm den Linienverkehr mit Bussen auf. Schon damals legte man Wert auf reinen Naturgenuss im offenen Bus.</p> <p>Siehe: <a href="http://www.baiersbronner-zeitreise.de/kalender/kalender-2012/">http://www.baiersbronner-zeitreise.de/kalender/kalender-2012/</a></p> <p>Bus mit offenem Verdeck am Mummelsee. Ende der 1920 Jahre.</p> <p>Aus Baiersbronner-Zeitreise.de</p> <p>1939 baute die Organisation Todt die Verlängerung als Militärstrasse vom Ruhestein zur Alexanderschanze zur Vorbereitung des zweiten Weltkriegs. Dazu wurde die Trasse auf die Ostseite des Schwarzwalds gelegt. Dieser Abschnitt bietet keine touristische Höhepunkte. Die Straße im 1938 erlassenen Naturschutzgebiet Schliffkopf blieb unbefestigt. Erst Anfang der 1950er Jahre wurde dieser Abschnitt unter Missachtung des Naturschutzes asphaltiert.</p>	ÖPNV	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
7 Fortsetzung	Beide Teile des Nationalparks sind nicht mit einer Buslinie verbunden; Beispiel Rhätische Bahn in der Schweiz; Seilbahn Schweiz <b>Fortsetzung Nr. 7</b>	<p>Das Land Baden-Württemberg fasste die vorhandenen Naturschutzgebiete zum Nationalpark Nordschwarzwald zusammen. Daraus entstanden zwei unabhängige Gebiete um Hundseck und Ruhestein. Die Gebiete sind nicht mit einer Buslinie verbunden. Der Tourist ist gezwungen am Mummelsee in verschiedene selten verkehrende Buslinien der Landkreise Rastatt, Freudenstadt und Ortenau umzusteigen.</p> <p>Dazu hat das Land mehrere Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben. Die Diskussion über den Naturpark wird bürokratisch geführt wie zum Beispiel über Wegkonzepte und Schließung von Waldwegen für Mountainbiker. Ein ÖPNV Konzept, das die Menschen für den Nordschwarzwald begeistern kann, fehlt.</p> <p>Ein Blick in die Schweizer Hochalpen zeigt, wie professionell touristische Angebote umgesetzt werden.</p> <p>Die Rhätische Bahnen in Graubünden wurden von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt. Zum Erleben dieser Erbe hängt die Bahn offene Wagen an die fahrplanmäßige Züge an. Siehe: <a href="https://www.rhb.ch/de/freizeit-ausfluege/gruppen-schulen/charterwagen/offenaussichtswagen">https://www.rhb.ch/de/freizeit-ausfluege/gruppen-schulen/charterwagen/offenaussichtswagen</a> Aussichtswagen der Rhätischen Bahn</p> <p>Eine spektakuläre Seilbahn wurde vor kurzem in der Schweiz in Betrieb genommen. Sie besteht aus einer Kabine, auf deren Dach mitgefahren werden kann. Siehe: <a href="https://www.stanserhorn.ch/de/media/fotogalerie/">https://www.stanserhorn.ch/de/media/fotogalerie/</a> Cabriobusse</p>	ÖPNV	E-Mail
7 Fortsetzung	Cabriobusse auf der Schwarzwaldhochstraße <b>Fortsetzung Nr. 7</b>	<p>Cabriobusse auf der Schwarzwaldhochstraße</p> <p>Für Stadtrundfahrten werden von Spezialherstellern Doppelstockbusse mit offenem Dach angeboten. Siehe: <a href="http://www.deutsche-weinstrasse.de/cabriobus/">http://www.deutsche-weinstrasse.de/cabriobus/</a> Cabriobus der Deutschen Weinstrasse</p> <p>Die Busse verfügen über etwa 50 Plätze im Oberdeck und 30 Plätze im Unterdeck, sind Niederflur und behindertengerecht. Fahrgäste, die keinen frischen Wind mögen, können im Unterdeck klimatisiert reisen. Der Bus hat fast die doppelte Kapazität eines Linienbusses. So können die Anzahl der Sitze reduziert werden, um Platz zur Mitnahme von Fahrrädern zu schaffen.</p>	ÖPNV	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
7 Fortsetzung	Fahrplankonzept Cabriobus <b>Fortsetzung Nr. 7</b>	<p>Fahrplankonzept für den Cabriobus</p> <p>Zurück zu den Wurzeln der Schwarzwaldhochstrasse bietet sich die Linie Baden-Baden-Ruhestein an. In Baden-Baden wird der Anschluss in die Schwarzwaldbahn sichergestellt. Da die Züge von Karlsruhe (Minute 30) und Konstanz (Minute 28) fast zeitgleich eintreffen, ergeben sich beste Anschlusszeiten zur halben Stunde bei einer Umsteigezeit von etwa 10 Minuten. Die Fahrzeit der Buslinie Baden-Baden- Mummelsee beträgt 61 Minuten, die Fahrzeit Mummelsee- Ruhestein weitere 9 Minuten, dies ergibt eine Fahrzeit von insgesamt 70 Minuten. Daraus ergeben sich drei tägliche Umläufe ab Baden- Baden ab 9 Uhr 40, 12:40 und 15:40, an Ruhestein 10:50,13:50,16:50. Ab Ruhestein 10:40, 13:40, 16:40 Ankunft Baden-Baden 12:20, 15:20, 18:20. Dieser Bus ersetzt die in der Fahrplanlage verkehrenden Busse der Linie zum Mummelsee.</p> <p>Fahrkarten der drei Landkreise Rastatt, Freudenstadt und Ortenau werden anerkannt. Auf komplizierte Übergangsregelungen und zusätzlichen Fahrkarten, wie dem Nationalparkticket, wird verzichtet.</p> <p>Bei Erfolg dieses Angebots wird es auf die Linie Ruhestein, Baiersbronn und Freudenstadt ausgeweitet. Die Bushaltestellen des Nationalparks in Hundseck und Ruhestein werden mit Wartehäuschen, Wandertafeln und etc ausgerüstet, die ein Alleinerkennungsmerkmal des Nationalparks ermöglichen. Zur besseren Erschließung des Nationalparks wird eine neue Haltestelle "Darmstädter Hütte" zwischen Seibelseckle und Ruhestein eingerichtet. Der Cabriobus wird so zum Erkennungsmerkmal des Nationalparks, frei nach seinem Motto; auch der ÖPNV darf "eine Spur wilder sein".</p>	ÖPNV, Tarifsystem	E-Mail

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
8	Straßenbegleitender Radweg zur B 500	<p>Die B 500 ist die zentrale Verkehrsachse im Bereich des Nationalparks. Es sollte versucht werden den gesamten zukünftig anfallenden Radverkehr von der Straße zu bekommen. Dies gelingt nur mit einem durchgehenden Radweg möglichst parallel und in der Nähe der B 500. Einfache Lösung: Unter zuhelfenahme der bestehenden Infrastruktur neben der B 500 (vorhandene begleitende Forstwege, Wanderwege, etc.). Jedoch ist unbedingt auf einen kompletten Lückenschluss innerhalb der Strecke Plättig - Alexanderschanze zu achten. Auch die kritische Frage des "Annehmens" des Radweges muss an jeder Stelle der vorhandenen, parallel verlaufenden Straßen und Wege sensibel überprüft werden (Topographie, Steigstrecken, Gefällestrecken, Beschaffenheit des Fahrbelages, etc.)</p> <p>Teure Lösung: den Radweg zum größten Teil als straßenbegleitenden Radweg neben der B 500 (mit entsprechendem Grün- oder Schutzstreifen) als Asphaltweg führen. Dies kann zum größten Teil gelingen, wenn der Straßenquerschnitt der B 500 auf das absolut notwendige Maß reduziert wird, so dass Freiraum für einen einseitigen, mind. 2,50 m breiten Radweg entsteht (oder mit entsprechenden zus. baulichen Maßnahmen). Aktuell besteht Tempo 70 auf der gesamten Strecke. So ist es möglich, Kurvenaufweitungen und sonstige "üppige" Querschnitte zurück zu nehmen (zusätzliche, verkehrsberuhigte Maßnahme) Für betroffene Kommunen gibt es aktuell ein sog. Kooperationsmodell im Bereich der Bundesstraßen, wo der Bund 100 % der Kosten für straßenbegleitende Radwege übernimmt. Vielleicht gibt es auch eine Konstellation, wo auch der NLP diese Kooperation mit dem Bund eingehen kann.</p> <p>Dies wäre der große Wurf zur Entflechtung der Verkehrsströme auf der B 500. Natürlich mit den schon im Verkehrskonzept vor überlegten Mietstationen entlang der B 500 für E-Pedelecs, etc. Nur so und zusammen mit anderen Maßnahmen ist der Individualverkehr auf der B 500 m. E. in den Griff zu bekommen.</p>	B500, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges	Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
9	Abstimmung Busfahrzeiten, Fahrkartenverkauf für den NLP	Wir wandern des öfteren im Nationalpark und haben hin und wieder Werktags das Problem, dass der Anschlussbus am Mummelsee bei unserer Ankunft aus Baden-Baden bereits nach Ruhestein abgefahren ist - ein leidiges Problem. Für uns wäre es wichtig, dass ein Verkehrskonzept entwickelt wird, das eine Abstimmung der Busfahrzeiten erfährt. Noch Anfang des Jahres konnte das Unternehmen "Striebig" auf der Strecke von Baden-Baden aus keine Fahrkarten für den Nationalpark verkaufen - vielleicht hat sich dies zwischenzeitlich erledigt? Auch beim KVV war dies nicht möglich!	ÖPNV, Tarifsysteem Sonstiges	Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)



Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
10	Kostenpflichtiger Parkraum = kostenloser Bustransfer; Transit-Schwerlastverkehr verbieten - Ausnahmen für ortsansässige Betriebe	<p>Wenn man sieht wieviel Geld für Parkplatz und Eintritt in Kunstwelten, wie z.B. Europapark in Rust, bezahlt wird, sollte es möglich sein genügend kostenpflichtigen Parkraum verbunden mit einem kostenlosen Bustransfer in den Nationalpark zu schaffen - wie in vielen anderen Ländern auch.</p> <p>Wenn man sieht dass in Städten wie Stuttgart und Straßburg Umweltplaketten und Fahrverbote eingeführt werden, muss der Transit-Schwerlastverkehr aus z.B. Litauen und Rumänien durch den Nationalpark verboten werden. Eine Ausnahmeregelung für ortsansässige Betriebe sollte kein Problem darstellen. Dies ist nicht nur für den Naturschutz sondern auch für den Lärmschutz der Anwohner der Zufahrtstraßen essentiell wichtig!</p> <p>Ergänzung:  Ich möchte nochmals kurz nachhaken und betonen, dass ich eine Parkplatzgebühr statt eines kostenpflichtigen Bustransfers sinnvoller finde. Die Gebühr kann man auch nach Region bzw. Entfernung vom Park abstufen.  Damit hätte man aber die Besucher "belohnt", die bereits mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, da sie keine weiteren Kosten hätten.  Man würde aber auch die Anwohner vor Ort "belohnen" und die Akzeptanz des Nationalparks positiv bestärken, wenn das Busticket zum gewohnten Naherholungsgebiet nichts kostet. Stellen Sie sich vor, ein Nationalpark-Kritiker oder gar -Gegner aus dem Achertal dürfte nicht mehr mit seinem Auto auf den Ruhestein fahren und müsste stattdessen ein teures Busticket kaufen.  Die neuen Regelungen müssen aber die ganze Woche über gelten.  Ein Verbot für den Schwerlastverkehr natürlich auch nachts!</p>	Parkraummanagement, ÖPNV, Motorisierter individualverkehr	Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
11	Busverbindungen; fehlende Anschlüsse	<p>Werktags kommen wir mit dem öffentlichen Omnibus der Fa. Katz FDS bis zum Kniebis; Anschlußbusse Fehlanzeige. Sonn- und feiertags nur bis nach Bad Rippoldsau!</p> <p>Wir hier unten sind sozusagen vom NAZ abgeschnitten und können so auch kein Wander- Wintersport oder sonstiges Konzept aufbauen, das die Region dringend bräuchte.</p> <p>Nur kurz erwähnt sei, dass wir nicht nur sehr erschwert bis zum Kniebis kommen, wir kommen auch nicht mehr zurück! Familien mit Kindern ist somit mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Zugang zum NAZ, oder schon zum Lotharpfad, verwehrt. Der Rückbus fährt sonn-und feiertags 2 Min. vor 17.00 Uhr ab Kniebis! Nasse, kalte oder hingefallene Kinder machen das nicht mit.</p> <p>Also, wer von uns aus (dem Kinzig- oder Wolfstal) in den NAZ möchte, fährt mit den eigenen PKW. Und ich möchte Sie und die übrigen Initiatoren bitten:  fliegen Sie mal in der Wander- oder Skizeit mittels Hubschrauber über den Kniebis! So jedenfalls haben wir uns die "Erfolge des NAZ" für unsere Region nicht vorgestellt!</p>	ÖPNV	E-Mail

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
12	Direkte Busverbindung zwischen Bad Peterstal-Griesbach und Alexanderschanze	<p>Es wäre gut, wenn eine direkte Busverbindung zwischen Bad Peterstal-Griesbach und der Alexanderschanze implementiert werden würde. Aktuell kann diese Strecke mit dem ÖPNV nur über Allerheiligen gefahren werden, was sehr viel Zeit in Anspruch nimmt.</p> <p>Ergänzung: Die ÖPNV-Verbindung zwischen Bad Peterstal-Griesbach u. Alexanderschanze ( nur ca. 6km ) sollte zwischen den Linien OSB 718 (Zug) bzw. Buslinie 7137 (Offenburg/Straßburg) und dem Anschluss von Freudenstadt zum Mummelsee (F11/Linie 12/ F2 verbunden werden. Dadurch wäre Bad Peterstal-Griesbach besser eingebunden und die Verbindung könnte auch als Rundtour genutzt werden. (selbst bei Anreise über Oppenau/Allerheiligen). Weiter wäre eine Aufnahme in Konus von Vorteil, sowie die Mitnahme von Fahrrädern.</p>	ÖPNV, Tarifsystem	Telefongespräch; Ergänzung über das Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
13	Zugangsmöglichkeit Loipennetz	<p>Wir würden gerne eine Erweiterung des Loipennetzes um eine zusätzliche Zugangsmöglichkeit vorschlagen. Vom Wanderparkplatz (immer geräumt da Winterdienst für Anwohner) Viehläger, Hundsbach wäre eine Verbindung zur Hunsrückloipe von vielen Touristen und Anwohnern gewünscht. Der Weg führt entlang des Tales der Biberach direkt zur Loipe und hat eine Länge von ca. 1,5 km. Dies würde Parkplätze entlang der B500 entlasten und einen einfachen Zugang von Osten ermöglichen.</p> <p>Auf dem Parkplatz im Viehläger besteht eine Wendemöglichkeit für die Pistenwalze.</p>	Parkraummanagement, Sonstiges	Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017)
14	Neue Busverbindung: Bad Griesbach - Alexanderschanze (über Dollenberg)	<p>Für eine evtl. Verbindung zwischen Bad Griesbach u. der Alexanderschanze würde es keinen Unterschied machen, diese z.B. über den Dollenberg laufen zu lassen (anstelle über die Griesbacher Steige) mit vielleicht einer Haltestelle. =&gt;(kein Umweg)</p> <p>Hier hätten auch einige Gäste die Möglichkeit, direkt in den Nationalpark zu kommen, ohne das Auto davor zu benutzen.</p>	ÖPNV	E-Mail
15	Ansätze für Maßnahmen zum ÖPNV	<p>Die Verknüpfung aus Zubringerverkehr und Nationalpark-Shuttle begrüßen wir. Aus unserer Sicht sollte der Nationalpark-Shuttle allerdings nicht an der Alexanderschanze beginnen/enden, sondern an der Touristinfo beim Besucherzentrum Kniebis. Das Besucherzentrum ist zentraler Anlaufpunkt für Gäste und Einheimische und bündelt somit die Besucherströme. Diese Lenkungsfunktion sehen wir an der Alexanderschanze nicht. Darüber hinaus muss darauf geachtet werden, dass der Zubringerbus von Freudenstadt Hauptbahnhof zum Nationalpark-Shuttle verlässlich und angepasst an die Zughalte verkehrt. Nur durch eine möglichst einfache und schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof zum Nationalpark-Shuttle kann die Akzeptanz des ÖPNV erreicht werden und der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV gelingen. Deshalb sprechen wir uns für eine halbstündige Taktung des Zubringerverkehrs aus.</p>	ÖPNV	Brief

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
16	Ansätze für den motorisierten Individualverkehr	Den Hinweis auf bzw. den Ausbau von P+R-Parkplätzen begrüßen wir. Allerdings teilen wir Ihre Annahme, dass an den "zentralen Anlaufstellen wie Alexanderschanze" P+R-Parkplätze genutzt werden können, nicht. An der Alexanderschanze bestehen derzeit keine ausreichenden Parkmöglichkeiten. Diese müssten seitens des Nationalparks erst geschaffen werden. Ebenso weisen wir auf fehlende Stellplätze für Motorräder hin, die bei der Parkraumkonzeption ebenfalls berücksichtigt werden müssen.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr	Brief
17	Ansätze für das Tarifsystem	Es sollte geprüft werden, in wie fern eine Kombination des "Baden-Württemberg-Tickets" und der Busverbindungen zum und im Nationalpark möglich ist.	ÖPNV, Tarifsystem	Brief
18	Shuttle-Haltepunkt auch in Baiersbronn, Mittelal und Obertal	Es sollte ein Haltepunkt am Bahnhof in Baiersbronn eingeplant werden. Von dort sollten NLP Shuttles über Mittelal, Obertal zum NLP Zentrum am Ruhestein fahren. Ergänzung: Der Shuttleverkehr durch Baiersbronn ist sehr wichtig, da sonst zu viele Autos zum Ruhestein fahren und daraus eine hohe Belastung für die Bewohner der anliegenden Ortschaften resultieren wird. Den Umweg über FDS werden die vielen Baiersbronner Feriengäste nicht machen sondern mit dem eigenen PKW anfahren.	ÖPNV	E-Mail
19	Zurückdrängung motorisierter Individualverkehr, Parkraumverknappung	Der Ausflugsverkehr als motorisierter Individualverkehr (mIV) auf der Schwarzwaldhochstraße und in den Seitentälern muss - soweit wie möglich - zurückgedrängt werden durch eine vollständige Parkraumbewirtschaftung und -Verknappung zu Gunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs.	Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr	E-Mail
20	Mummelsee: Abbau der Parkplätze <b>Fortsetzung Nr. 19</b>	Am Mummelsee müssen die Parkplätze auf der Seeseite der Bundesstraße abgebaut werden. Nur Busparkplätze sollten auf dieser Seite bestehen bleiben, entlang der Bundesstraße, in genügend Abstand zum Fußgängerbereich.	Parkraummanagement	E-Mail
21	Studentakt Baden-Baden - Freudenstadt <b>Fortsetzung Nr. 20</b>	Absolut vorrangig ist der Studentakt Baden-Baden - Freudenstadt mit beschleunigter Führung in Baden-Baden, als Regionalbuslinie mit 50%-Landesförderung.	ÖPNV	E-Mail
22	Querverbindungen: 2-Studentakt <b>Fortsetzung Nr. 21</b>	Die Querverbindungen Achern-Mummelsee-Hornisgrinde, Ottenhöfen-Ruhestein-Baiersbronn und Bühl-Sand-Forbach sind mindestens in einem (versetzten) 2-Studentakt zu bedienen. Die Verbindung (Hausach-) Wolfach-Kniebis ist zu stärken; Bad Griesbach-Alexanderschanze zumindest als Rufbus-Linie einzurichten.	ÖPNV	E-Mail
23	Ausbau P+R-Angebote vermehrt Umweltbelastung; weiträumige Anfahrt durch ÖPNV; Landestarif <b>Fortsetzung Nr. 22</b>	Der Ausbau von P+R-Angeboten ist kritisch darauf zu prüfen, ob dies dem ÖPNV zuträglich ist oder den MIV und die Umweltbelastung vermehrt. Es ist darauf hinzuwirken, dass auch die weiträumige Anfahrt mit ÖPNV und BW-Ticket attraktiv ist. Der neue Landestarif (ab 2019) sollte den gesamten Nationalparkbereich als einen einzigen Tarifpunkt festlegen und in diesem Bereich die Anschlussmobilität ermöglichen. Die angrenzenden Verkehrsverbünde sollten den Tarifpunkt Nationalpark in ihr Tarifsystem integrieren.	ÖPNV, Parkraummanagement	E-Mail
24	ÖPNV-Antriebe <b>Fortsetzung Nr. 23</b>	Der ÖPNV ist mit geeigneten, emissionsarmen Antrieben, vorzugsweise Brennstoffzellen-Antrieben einzurichten.	ÖPNV	E-Mail

Nationalpark Schwarzwald: Anmerkungen zum Verkehrskonzept - Onlinebeteiligung

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
25	An Sonntagen zwischen 9 und 12 Uhr: Nur Bus-, Fahrradverkehr und Fußgänger auf der Schwarzwaldhochstraße erlaubt <b>Fortsetzung Nr. 24</b>	An Sonntagen zwischen 9 und 12 Uhr sollte auf der Schwarzwaldhochstraße im Bereich des Nationalparks nur der Umweltverbund (Bus, Fahrrad, zu Fuß) zulässig sein: dies wird den besonderen Charakter des Nationalparks hervorheben und eine außergewöhnliche Mobilitäts- und Naturerfahrung ermöglichen.	ÖPNV, Sonstiges	E-Mail
26	Vereinbarkeit von Umwelt, Natur und Tourismus <b>Fortsetzung Nr. 25</b>	Es muss gelingen, den Nationalpark durch ein ökologisches Verkehrskonzept zu einem Modell für die Vereinbarkeit von Umwelt, Natur und Tourismus zu machen.	Sonstiges	E-Mail
27	Einige zeitnah umsetzbare Empfehlungen realisieren <b>Fortsetzung Nr. 26</b>	Es ist zu befürchten, dass sich (bis zu einer Umsetzung des in 2018 vorliegenden Verkehrskonzepts) die jetzige, autozentrierte Situation verfestigt und der ÖPNV weiter an Attraktivität verlieren wird. Vorschlag: Einige zeitnah umsetzbare Empfehlungen aus der Vorstudie, aus dem Verkehrskonzept von VCD und PRO BAHN und aus ergänzenden Überlegungen aufzugreifen ( <i>siehe Punkte 19-26</i> ) und zu realisieren im Vorgriff auf die zukünftige, bereits heute absehbare Konzeption.	Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV	E-Mail
28	Busfahrten von Großstadt in NLP-Parks	Der folgende Busfahrten-Anbieter aus Canada als Beispiel: <a href="https://www.parkbus.ca/">https://www.parkbus.ca/</a> tritt möglicherweise in den europäischen Markt ein. Sie bieten Busfahrten von Großstädten zu den NLP-Parks an.	ÖPNV	E-Mail
29	Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald	Der Nationalpark Schwarzwald ist jetzt seit fast vier Jahren eingerichtet und noch immer gibt es kein vernünftiges, attraktives und nutzbares ÖPNV-Angebot für die Besucher des Nationalparks. Zwar ist ein Verkehrskonzept in Arbeit, aber wann dieses umgesetzt werden wird, steht immer noch nicht fest. Zu viele Verantwortliche müssen sich einigen und vor allen Dingen, auch den notwendigen Mehrverkehr bezahlen. Eine große Bereitschaft konnte PRO BAHN bei vielen Gesprächen mit den Verantwortlichen in den Kreisen nicht erkennen. Auch unsere Teilnahme an zwei öffentlichen Veranstaltungen in Forbach, am 2. Mai und in Bühl am 12. Oktober diesen Jahres, steigerten nicht unsere Hoffnungen auf ein zeitnahes attraktives Angebot. Zwar gab es viele wohlmeinende Beiträge, und vor allen Dingen sehen wir in Herrn Dr. Schlund von der Nationalparkverwaltung, bei der PTV und bei Vertretern des Verkehrsministeriums engagierte Befürworter eines angebotsorientierten ÖPNV-Konzeptes, doch leider nützen die verbalen Aussagen wenig, wenn kaum Unterstützung von den Finanzverantwortlichen zu registrieren ist. Die Auto- und Motorradmassen werden sich weiterhin im Gebiet des Nationalparks breit machen, die unangenehmen Folgen brauchen nicht extra erwähnt werden, und eine Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes wird sich nicht einstellen. Derzeit können viele Veranstaltungen, die von der Nationalparkverwaltung organisiert werden, von Nichtmotorisierten gar nicht besucht werden.	ÖPNV, Verkehr Allgemein	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
29 Fortsetzung	Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald <b>Fortsetzung Nr. 29</b>	<p>Um möglichst eine hohe Umsteigequote auf den Umweltverbund zu erreichen, gilt für uns, dass gerade in einem so sensiblen Gebiet wie dem Nationalpark, der ÖV-Nutzer nicht gegenüber dem MIV-Nutzer benachteiligt werden darf. Für uns kann das nur heißen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung der Buslinien untereinander mit Anschluss dieser Buslinien an den Zugverkehr.</li> <li>• Vertaktung mit mindestens stündlicher Bedienung an allen Wochentagen und auch zu den den Tagesrandzeiten.</li> <li>• Verbundübergreifende Fahrkarten mit Einschluss der Anreise auf der Schiene.</li> <li>• Wirksames Marketingkonzept, nur für den öffentlichen Verkehr, d.h.: Werbung, Information, Angebote.</li> <li>• Keine zusätzlichen P&amp;R-Angebote für den Individualverkehr. Das Ziel muss sein, weniger Auto- und Motorradverkehr, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu fördern.</li> </ul> <p>Wir sind der Meinung, dass nur so eine umweltfreundliche Anbindung des Nationalparks möglich sein wird. Um wenigstens der Bevölkerung einmal zu zeigen, dass es, wenn auch mit kleinen Schritten vorangeht, wäre die Einrichtung einer durchgehenden Linie (Schwarzwaldhochstraßenlinie) Baden-Baden – Freudenstadt. Natürlich müsste diese Linie dann mindestens im Stundentakt und vor allen Dingen täglich verkehren. Vielleicht verwundert die Forderung nach einer täglichen Bedienung dieser Linie, aber derzeit wird der Abschnitt Baden-Baden – Mummelsee an Montagen gar nicht bedient.</p> <p>Uns würde interessieren, welche Unterstützung von Seiten der Landesregierung zu erwarten ist, um möglichst kurzfristig ein angebotsorientiertes ÖV-System einzurichten.</p>	ÖPNV, Information, Motorisierter Individualverkehr,	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
30	Verbesserung des ÖPNV Angebots in der NLP-Region	<p>Am 12. Oktober habe ich in Bühl an der Informationsveranstaltung: „ Aktueller Stand „Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald“ “ teilgenommen, zu dem die Nationalparkleitung und das Ministerium für Verkehr gemeinsam eingeladen hatten.</p> <p>In seinem Schlusswort zu dieser Informationsveranstaltung erwähnte Herr Dr. Schlund, dass die Verdichtung relevanter Linien des Busverkehrs im Hinblick auf die Eröffnung des Besucherzentrums in Herrenwies – voraussichtlich im Sommer 2019 –zünftig angegangen werden soll. Herr Dr. Schlund betonte, dass alle zusammen wirken müssten, um die Pläne rechtzeitig umsetzen zu können, und dass er auf den Input der Teilnehmer und Teilnehmerinnen dieser Veranstaltung angewiesen sei. Es ist nur zu begrüßen, dass im Vorfeld der mittelfristigen Umsetzung des Gesamtkonzeptes zur Verbesserung des ÖPNV in der Region die sukzessive Umsetzung des Zielnetzes angestrebt wird. Nachdem in einem ersten Schritt die Verkehrsverbünde der Region – KVV, TGO und VGF – im Sommer 2016, mit finanzieller Unterstützung des Landes, das NLP-Ticket eingeführt haben, sollte die kurzfristige Verbesserung der Taktfolge wichtiger Buslinien, von der alle Bürger und Bürgerinnen der NLP-Region profitieren, nicht aus finanziellen Gründen scheitern.</p> <p>Wir bitten Sie zu prüfen, inwieweit sich das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg an der Finanzierung dieser auch für die Bürger und Bürgerinnen in der Region der genannten Verkehrsverbünde wichtigen kurzfristigen Anpassung des Verkehrsangebots beteiligen kann, um eine Verbesserung der bislang unbefriedigenden ÖPNV-Situation in absehbarer Zeit herbeizuführen.</p> <p>Auf das Ergebnis dieser Überprüfung der Verfügbarkeit von Landesmitteln für eine kurzfristige Anpassung des Angebots sind wir gespannt.</p>	ÖPNV	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
31	B500 Shuttlebus - Kooperationsprojekt Daimler AG und Nationalpark Schwarzwald (Ideenskizze)	<p>Kurzbeschreibung: Die Daimler AG unterstützt den Nationalpark Schwarzwald mit einem Shuttlebusverkehr auf der B500 um die Hauptverkehrsachse im und am Nationalpark zu bedienen. Dieses innovative Verkehrsprojekt reduziert den Individualverkehr und zeigt die Technologieführerschaft der Daimler AG.</p> <p>Vorhaben: Die Daimler AG und die B500 haben eine schon lange existierende Verbundenheit (siehe Chancen und Stärken). Zur Reduzierung des Individualverkehrs braucht es gute öffentliche Angebote. Mit diesem Projekt wird eine innovative und attraktive Möglichkeit geschaffen Besucher*innen in das und in dem Nationalparkgebiet zu befördern. Gleichzeitig ist dies ein „open showroom“ für den Einsatz neuer Technologien wie Elektrobetrieb und/oder autonomem Fahren.</p> <p>Chancen und Stärken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enge Verbundenheit Daimler AG mit B500 durch frühem Einsatz der Busse bei Erschließung des Gebietes Anfang 20. Jahrhunderts und heutiger Nutzung als Teststrecke (z.B. für Sprinter)</li> <li>- Innovatives Verkehrsprojekt mit landes- und bundesweiter Bedeutung sowie internationaler Signalwirkung aufgrund Multiplikatorwirkung internationaler Touristen</li> <li>- Variabel gestaltbar im Hinblick auf Elektroantrieb und/oder autonomes Fahren</li> <li>- Verbundenheit der Premiummarken Daimler AG („Mobilität“), Nationalpark Schwarzwald („Naturerleben“) und B500 („Genuß- und Ausblicksfahrt“)</li> </ul>	ÖPNV	E-Mail
31	B500 Shuttlebus - Fortsetzung Kooperationsprojekt Daimler AG und Nationalpark Schwarzwald (Ideenskizze) <b>Fortsetzung Nr. 31</b>	<p>Risiken und Herausforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Technische Zuverlässigkeit</li> <li>- Regulatorische Anforderungen (v.a. bei autonomem Fahren)</li> </ul> <p>Offene Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentliche finanzielle Unterstützungsmöglichkeiten</li> <li>- Taktung und Routenverlauf (Potential: Baden-Baden – Freudenstadt)</li> <li>- Daimler AG als reiner Technikpartner oder auch Betreiber dieses Shuttlebusses</li> <li>- Aufbau Infrastruktur (Ladestation, Haltestellen)</li> </ul> <p>Zeitplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abklären grundsätzlicher Bereitschaft (bis Herbst 2017)</li> <li>- Im Anschluss Erstellung Machbarkeitsstudie (Bis Frühjahr 2018)</li> <li>- Einsatz je nach Abwägung Elektrobetrieb und/oder autonomes Fahren (bis 2018/2019)</li> </ul>	ÖPNV	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
32 Komm entar zu Nr. 31	B500 Shuttlebus - Kooperationsprojekt Daimler AG und Nationalpark Schwarzwald <b>Kommentar zu Nr. 31</b>	<p>Aus meiner Sicht ein Vorhaben mit viel Potenzial und sehr vielen guten Ansatzpunkten. Ich fände daran sehr gut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung eines baden-württembergischen Unternehmens</li> <li>• Ausprobieren neuer Ansätze (Modellprojekt)</li> <li>• Mögliche Verkehrsreduzierung auf der B500</li> </ul> <p>Letzteres würde wahrscheinlich gut funktionieren, wenn so ein Shuttle-Bus in das Verkehrskonzept eingebunden wäre. Die Strecke Baden-Baden &lt;-&gt; Freudenstadt wäre durch ihre Länge und mehrere Haltestellen eine Linienbus- als ein Shuttle-Strecke. Auch die Anknüpfung an die Busse aus den Seitentälern wäre wichtig. Daher wäre eine Beteiligung von PTV, Verkehrsanbietern und ggf. Verkehrsministerium wichtig. Zum Thema Partnerschaft/Kooperation: Daimler ist gerade in den Nachrichten, weil sie an jahrzehntelangen Absprachen mit anderen Autokonzernen beteiligt waren. Zum Nachteil der Kunden/Bevölkerung. Der Diesel-Abgasskandal scheint dort auch teilweise seine Ursprünge zu haben. Daimler entgeht zwar wegen Selbstanzeige wohl einer Strafe. Aber wirklich besser macht es das auch nicht. Zudem hatte Daimler (glaube ich) mal Anteil an der Herstellung von Landminen. Vgl. PDF im Anhang. Ob die Quelle (<a href="https://www.landmine.de">https://www.landmine.de</a>) verlässlich ist, weiß ich nicht. Ist nur das Ergebnis einer 1-Minuten-Recherche. Da müsste man nochmal genauer suchen.</p>	ÖPNV	E-Mail
32 Komm entar zu Nr. 31 Fortse tzung	B500 Shuttlebus - Kooperationsprojekt Daimler AG und Nationalpark Schwarzwald <b>Fortsetzung Kommentar zu Nr. 31</b>	<p>Ich persönlich fände es gut, wenn der NLP bei Partnerschaften mit den großen Unternehmen vorsichtig ist. Es gibt viele vielversprechende klein- und mittelständische Unternehmen, mit denen man gut zusammenarbeiten könnte. Es gibt auch immer mehr Start-Ups im Bereich Elektromobilität. Z. B. <a href="https://www.stromschnell.de/news/startup-praesentiert-solarelektroauto-sion_6216880_5093604.html">https://www.stromschnell.de/news/startup-praesentiert-solarelektroauto-sion_6216880_5093604.html</a> Das ist zwar jetzt kein Bus, aber eben auch nur ein Beispiel.</p> <p>Ein ökologischer Shuttlebus auf der B500 wäre super! Vielleicht lässt sich das aber auch mit einer anderen Firma als Daimler umsetzen. Oder vielleicht können sich auch die hiesigen Verkehrsbetriebe vorstellen, einen solchen Bus einzurichten (wäre ja auch gute Werbung für sie).</p> <p>Wir können auch über Konzepte wie die „Mitfahrerbank“ (<a href="http://mitfahrerbank.com/">http://mitfahrerbank.com/</a>) ernsthaft nachdenken.</p>	ÖPNV	E-Mail



Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
33	Seilbahnprojekt	Wir haben versucht, zu der Gesamtthematik "Luftseilbahnen" Grundsatzinformationen zu sammeln. Hierzu wurde Kontakt mit dem KIT, Institut für Folgeabschätzung und Systemanalyse, dem KIT, institut für Verkehrswesen sowie mit Unternehme der Seilbahnbranche aufgenommen. Hierbei hat sich gezeigt, dass es sich bei den Seilbhnüberlegungen um einen interessanten Ansatz handeln kann, sofern ausreichend Potential vorhanden ist. Ein entsprechendes Beförderungspotential ist in den Höhegebieten allerdings aktuell oder perspektivisch nur im Bereich des Nationalparks wahrscheinlich. Die Verwaltung wurde daher vom Kreistg beauftragt, die Überlegungen eines Seilbahnprojektes im Rahmen des Verkehrskonzeptes Nationalpark einzubringen. In einer der vorigen AG-Verkehrskonzept-Sitzungen wurde die Thematik Seilbahn ja auch zumindest angesprochen. Hier stellt dich daher die Frage, ob die Seilbahnthematik weiter vertieft werden sollte.	ÖPNV	Brief
33 Fortsetzung	Alternative Transportmittel <b>Fortsetzung Nr. 33</b>	Im Rahmen bestehender Planungsgrundlagen (Masterplan SWH-Straße, Tourismuskonzept Nationalparkregion) wird es für sinnvoll und notwendig angesehen, die E-Mobilität insbesondere im Bereich der Schwarzwaldhochstraße voranzubringen. Nebe dem klassischen E-Auto sollen auch die kleinräumigen Mobilitätsangebote in den Höhegebieten z.B. durch Nutzung von E-Bikes, Pedelecs und Segways verbessert werden. Aus tousitischer Sicht wird hierbei an zentrale Anlaufstellen, Ausleihstationen und geführte Touren gedacht. Uns sind private Initiativen beknnnt, die diese Zielformulierungen aufgegriffen haben und versuchen, diese Vorort auszuformen. Insbesondere im Segwaybereich hat ein privater Betreiber großes Interesse entsprechende Angebote - zumindest probeweise - auszutesten. Allerdings wird die Initive eines "Segway-Tourenkonzeptes" - zumindest im Bereich Hornisgrinde - aus naturschutzrechtlicher und forstwirtschaftlicher Sicht negativ bewertet. Iternativangebote für Strecken werden dem Betreiber seitens der Behörde grundsätzlich nicht in Aussicht gestellt. Wir sind der Auffassung, dass diese Thematik daher ebenfalls im Verkehrskonzept mitbehandelt werden sollte. Zumindest sollten für derartige Initiativen räumliche Möglichkeiten geschaffen werden (evtl. auch in Verbindung mit dem NLP-Wegekonzept). Ansonsten laufen denkbare Inititiven von E-Mobilitätsstationen ins Leere. Wir wären Ihnen dankbar, wenn die beiden Vorschläge in der AG-Sitzung behandelt werden könnten.	Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges	Brief

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
34	Anfahrt aus dem Albtal	<p>Leider habe ich erst vor einigen Tagen die Ausgabe 7 vom Magazin bekommen.  Auf Seite 47 wird ausführlich geschrieben, daß die Anfahrt mit Bus+Bahn erfolgen kann / soll.  Ist alles gut, wenn denn was fahren würde !!  Es ist für die Leute aus dem Albtal nicht möglich, rechtzeitig zu einer Veranstaltung zu kommen.  Konkret : Sonntags fährt erst um 9.30 Uhr ein Bus nach Gernsbach, Ankunft 10 Uhr, dann weiter mit Bahn + Bus nach Ruhenstein ..... dann ist die Veranstaltung schon fertig.  Selbst zum Plättig ist es nicht bis 10 Uhr zu schaffen.  So können viele Urlauber und Bewohner aus dem Albtal nicht zu ihren Veranstaltungen kommen !!!  Bitte die Anfangstermine so legen, daß man auch rechtzeitig teilnehmen kann.</p>	ÖPNV, Sonstiges	E-Mail
35	Anfahrt aus dem Albtal	<p>Mit dieser Fahrplanauskunft <a href="http://www.efa-bw.de/nvbw/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=de&amp;itdLPxx_calcMethod=BW&amp;itdLPxx_frames=&amp;sessionID=0&amp;requestID=0&amp;ptOptionsActive=1&amp;useProxFootSearch=1&amp;lineRestriction=400">http://www.efa-bw.de/nvbw/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=de&amp;itdLPxx_calcMethod=BW&amp;itdLPxx_frames=&amp;sessionID=0&amp;requestID=0&amp;ptOptionsActive=1&amp;useProxFootSearch=1&amp;lineRestriction=400</a> oder <a href="https://www.kvv.de">https://www.kvv.de</a> geben Sie mal als Ausgangsstelle Bad Herrenalb Bahnhof ein und als Ziel Herrenwies</p> <p>Samstags Badener Höhe 10:00 Uhr Start  Der Bus fährt um 9.30 Uhr nach Gernsbach, Ankunft 10 Uhr, dann weiter mit Bahn bis Forbach, aber dann erst wieder um 11.30 Uhr der Bus 263 nach Herrenwies, Ankunft 11:50 Uhr</p> <p>Sonntags Hornisgrinde 10:45 Uhr Start  Der Bus fährt um 10.30 Uhr nach BAD Leo, Ankunft 11.20 Uhr, dann weiter mit Bus 245 zum Mummelsee, Ankunft 12.20 Uhr - dann ist die Exkursion schon fast vorbei !!!</p> <p>Das tolle "Naturpark-Ticket" ist auch für KVV-Jahreskarten-Besitzer interessant, gilt es doch ab Untermatt bis Schliffkopf. Niemand fährt vom Albtal über Karlsruhe nach Achern, und zahlt dann noch die Strecke von Achern bis Ruhenstein, abgesehen von einer Fahrzeit von fast 3 Std. je Richtung !</p> <p>Montag - Freitag gibt es erst ab 13 Uhr ein Busverbindung ins Murgtal nach Gernsbach, ab dann weiter mit Bahn + Bus nach Ruhenstein - aber gleich nach Ankunft muss man wieder zurück fahren, um den letzten Bus nach Bad Herrenalb zu bekommen.</p> <p>Somit können weder die Bewohner aus dem Albtal ( mit oder ohne Jahreskarte ) in den Nordschwarzwald fahren noch die Urlauber mit der KONUS-Karte, die ja von den Gemeinden mitfinanziert wird .</p> <p>Die beiden Schmuckstücke Ruhenstein + Kaltenbronn sind doch für beide Zielgruppen interessant. Der Bericht im letzten Nationalpark-Magazin von H. Schlund "Lieber mit dem Bus .... " ist sehr treffend, aber was nützt das, wenn die Politik das nicht begreift ! ?</p> <p>Ich versuche mit Wandergruppen diese schöne Region stets per ÖPNV zu erwandern, ist wirklich toll.</p>	ÖPNV	E-Mail

Nr.	Titel	Text	Thema	Quelle
36	Luftverschmutzung	<p>In Sachen Autoabgase wird der Nationalpark immer mehr vergiftet. Weil dann immer mehr mit dem Privatauto dorthin fahren. Statt einen schönen Natur- und Nationalpark zu haben müssten besser die Stadtbahn/Murgtalbahn und Stadtbahn Rheintal mit Zubringerbusse (umweltfreundlich) den Massentourismus zum Nationalpark bringen. Da auch das neue Naturschutzzentrum im Nationalpark auf dem Ruhestein gebaut wird, sollte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln besser darauf hingewiesen werden, um viele Autoabgase zu vermeiden. Man will auch, dass die Hotels und Gastronomie leben können, denn ein Hotelzimmer ist immer noch billiger als der Führerschein so auch die öffentlichen Verkehrsmittel! Deshalb wäre ich für eine richtige Information für Gäste des Nationalpark Schwarzwald, so dass der Nationalpark auch eine reine gute Luft hat und nicht stinkt mit Autoabgasen? Besser Nutzung von der Schwarzwaldbahn Anschluss Karlsruhe bis Baiersbronn Murgtal? Wichtig sind auch die Sehenswürdigkeiten für Gäste des Nationalpark im vorderen Murgtal in Zusammenarbeit des Nationalpark vom Naturpark in den Nationalpark?</p>	ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges	Brief
37	Motorradlärm	<p>Was ist in Bezug der lärmenden und rasenden Motorräder z.B. Ruhestein, Schliffkopf, Allerheiligen geplant? Diese Lärmquelle hört man dort bis in die Mitte des Nationalparks.</p>	Motorisierter Individualverkehr, Lärm	E-Mail