

Anmerkungen und Antworten: Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald

| | |
|--------------|--|
| S. 1 - 3 | Beteiligung Gebietsgliederung |
| S. 4 - 22 | 2014 - 2017 |
| S. 23 - 30 | Beteiligung Wegekonzzept 2016 |
| S. 31 - 37 | Info-Busfahrten 2017 |
| S. 38 - 64 | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald", 02.05.2017 |
| S. 65 - 105 | Beteiligung Verkehrskonzept 2017 |
| S. 106 - 108 | Veranstaltung "Aktueller Stand Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald", 12.10.2017 |
| S. 109 - 114 | 2018 |

| Nr. | Titel | Anmerkung | Kategorie | Quelle | Antwort der Nationalparkverwaltung |
|--------------------------------------|---|--|--|--|---|
| Beteiligung Gebietsgliederung | | | | | |
| 1 | Lärmbelästigung durch "Motoradrennen" im Nationalpark | Die Lärmbelästigung, verursacht durch die Vielzahl an Motorrädern, speziell an Wochenenden, die auch Gebiete durch den Nationalpark als Rennstrecke mißbrauchen, muss verringert werden. Ein Fahrverbot z.B. an Wochenenden für die B500 und deren Zubringer ist notwendig und sollte kein Tabu sein. | B500, Lärm, Motorisierter Individualverkehr | Online-Dialog Gebietsgliederung Beitrag Nr. 77 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 2 | Mautumgehungs-Schwerlastverkehr | Anwohner der viel befahrenen Landesstraße L87 leiden sehr am bereits vorhandenen Lärm, vor allem auch nachts. Ich hoffe doch sehr, dass im Zuge der Einrichtung eines Nationalparks der zahlreiche (!) Transit (!)-Schwerlastverkehr aus dem Gebiet des Nationalparks eliminiert wird. Es ist aus Naturschutz- und Lärmschutzgründen meines Erachtens nicht mit einem Nationalpark zu vereinbaren, wenn Tag und Nacht LKWs aus allen denkbaren Ländern durch einen Nationalpark fahren, nur um die Autobahn LKW Maut zu sparen! Vor über einem Jahr hat das MLR auf meine diesbezügliche Anfrage folgende Antwort gegeben: "Es ist die Auffassung aller am Nationalparkprozess Beteiligten, dass – wenn der Nationalpark gegründet wird – ein umfassendes Verkehrskonzept für den Nordschwarzwald zwingend erforderlich ist. ... Dementsprechend hat ein solches Verkehrskonzept auch seinen Niederschlag in dem Entwurf eines Nationalparkgesetzes gefunden, für den wir derzeit die förmliche Anhörung der Verbände durchführen. Insoweit kann ich natürlich keine Prognose über die mittelfristige Verkehrsentwicklung auf der L 87 stellen. Sicher sagen kann ich aber, dass die Verkehrsentwicklung in dieser Raumschaft und damit auch – wie von Ihnen vorgetragen – der Schutz der Gesundheit des Menschen in der Nationalparkregion im Fokus der Verantwortlichen steht." Gibt es inzwischen ein Verkehrskonzept? Wenn ja, könnten Sie dieses bitte erläutern? Wenn nein, warum nicht? | Lärm, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Online-Dialog Gebietsgliederung Beitrag Nr. 78 | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. Seit Juli 2018 wird auch auf Bundesstraßen Maut für den Schwerlastverkehr erhoben. |
| 3 | Beitrag aus Führung: ÖPNV- Netz | Wie ist die Vorgehensweise der NLP-Verwaltung hinsichtlich des maroden ÖPNV-Netzes? | ÖPNV | Online-Dialog Gebietsgliederung Beitrag Nr. 79 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |

| | | | | | |
|---|------------------------------|---|--------------------|--|--|
| 4 | Grüne Vernetzung | Wie wird sichergestellt, dass zwischen den NLP- Teilen Ochsenkopf und Ruhestein ein "grünes Band" als Verbindung für Mensch und Natur möglich ist? Wie werden Verbindungen zwischen vorgelagerten Elementen wie Portale , Gehege, Sport-u. Erholungseinrichtungen hergestellt? Wird dies auch mit ÖPNV möglich sein? | ÖPNV, Sonstiges | Online-Dialog Gebiets- gliederung Beitrag Nr. 80 + 113 | Das Nationalparkgesetz gibt die Erstellung eines Verkehrskonzeptes vor. Damit soll der Nationalpark mit seinen Einrichtungen und der Region nachhaltig, verkehrstechnisch erschlossen werden. Für eine gute Besucherlenkung müssen Verkehr-, Tourismus- und Wegekonzept des Nationalparks ineinandergreifen. Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 5 | Ausdehnung in Richtung Süden | Bitte bewirtschaften Sie die Managementzone so, dass eine zukünftige Erweiterung in Richtung Süden einfacher möglich wäre. Leider wurde ja der südliche Teil abgeschnitten und ich würde eine Erweiterung in Richtung Süden begrüßen, so dass das Wolfstal und die Gemeinde Bad Peterstal-Griesbach auch am Nationalpark teilhaben können. Vor allem weil dieser Teil schon Bestandteil von Naturschutzgebieten/ Schonwäldern und darüber hinaus Staatswald ist. Desweiteren würde ich es begrüßen, die Zufahrten in den Nationalpark optisch auffälliger zu machen. z.B. durch Hinweisschilder schon im Wolfstal. | Information | Online-Dialog Gebiets- gliederung Beitrag Nr. 51 + 81 | Das Verkehrskonzept schlägt eine wegweisende Beschilderung zum Nationalpark vor. Die exakte Standorte der Ausschilderung müssen in der Umsetzung geprüft werden. |
| 6 | Landesstraße in Kernzone | Aus der Karte ergibt sich, dass Teile der L 401 Obertal Richtung Ruhestein im Gebiet verlaufen, das für die Kernzone vorgesehen ist. Wie lässt sich dies vereinbaren? Zum einen die Mobilität und zum anderen die ungestörte Entwicklung? Wie sieht es zukünftig mit der Verkehrssicherheit z.B. im Winter, nach Stürmen etc. aus? Bereits die Sperrung im Sommer hat zu erheblichen Umsatzeinbrüchen im örtlichen Handel und Gastronomie geführt, sollte es doch irgendwann zu der im Vorfeld von vielen Kritikern befürchteten Teil- oder Vollsperrung kommen, könnte dies für viele Betriebe existenzielle Folgen haben. Desweiteren bitte ich beim mehrfach vorgetragenen Rückbau von Forststraßen und breiten Wegen zu berücksichtigen, dass auch im Unglücksfall die Möglichkeit bestehen bleibt, dass Rettungskräfte zeitnah an die Orte gelangen. | Sonstiges | Online-Dialog Gebiets- gliederung Beitrag Nr. 82 + 115 | Maßnahmen zur Verkehrssicherung entlang öffentlicher Straßen sind nach dem NLP Gesetz §10 explizit als zulässige Handlungen aufgeführt. Die Verkehrssicherung entlang öffentlicher Straßen umfasst eine jährliche Begutachtung der Bäume entlang von öffentlichen Straßen. Bäume die den Straßenverkehr gefährden und dies erkennbar ist, müssen entnommen werden. Die Anmerkung zu den Wegen im Nationalpark betrifft das Modul Wegekonzept. Das Wegekonzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks, der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. Da der Nationalparkplan mit all seinen Modulen regelmäßig fortgeschrieben wird, wurde die Anmerkung entsprechend weitergeleitet. |

| | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|------------------------|--|--|
| 7 | Wegerückbau im Nationalpark | <p>Das Wegenetz im Nordschwarzwald und damit im Nationalpark ist sehr dicht und kann daher auch zur Beeinträchtigung einer ungestörten Entwicklung von Tier- und Pflanzenwelt führen (welche als Teil des Prozessschutzes spätestens in 30 Jahren Leitziel sein sollte). Daher sollte in einigen Bereichen des NLP an Rückbau von nicht mehr verwendeten breiten Forststrassen gedacht werden. Beim Rückbau von alten Forststrassen sollte die Priorität auf die Entwicklungszonen gelegt werden, da in den bald einzurichtenden Kernzonen in der verbleibenden Zeit bis zur Einrichtung kein aufwändiger Rückbau mehr erfolgen kann. Wo allerdings breite Forststrassen den Wald der vorgeschlagenen Kernzonen massiv durchschneiden, sollte überlegt werden, diese Bereiche zunächst solange in der Entwicklungszone zu belassen bis ein Wegerückbau erfolgreich abgeschlossen ist. (Beispiel: Rotmurgtal, südlich der L 401 und östlich des Rotmurg Jägerhauses-hier verlaufen 3 Wege in unmittelbarer Nachbarschaft parallel). Andererseits ist ein solcher Rückbau sehr kostenintensiv und sollte daher vor allem dort unternommen werden, wo er naturschutzfachlich absolut notwendig ist. (Z.B. an den Hängen des Schönmünztals zwischen Leinkopf und Riesenköpfe, im zukünftigen Kernbereich des NLP - auch hier momentan sehr dichtes Wegenetz). Diejenigen Wege, die nicht mehr als Wanderweg, Loipenverlauf, Rettungsweg oder Managementweg (va. in den Entwicklungs- und Managementzonen) gebraucht werden, möglichst gesperrt und der Natur überlassen- sprich zuwachsen gelassen werden. Aktuell ausgewiesene Wanderwege und Loipen sollen Bestandsschutz haben und für Besucher zugänglich gehalten werden. Der Nationalpark und seine entstehende Wildnis soll dem staunenden und lernbegierigen Besucher (möglichst naturschonend) zugänglich bleiben.</p> | Sonstiges | Online-Dialog Gebietsgliederung Beitrag Nr. 83 + 120 | Die Anmerkung betrifft das Modul Wegekonzept. Das Wegekonzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks, der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. Da der Nationalparkplan mit all seinen Modulen regelmäßig fortgeschrieben wird, wurde die Anmerkung entsprechend weitergeleitet. |
| 8 | Verkehrsverbindung Forbach-Herrenwies | <p>Es sollte im Rahmen des noch zu erarbeitenden Verkehrskonzepts auf die Einrichtung einer Verkehrsverbindung aus Richtung Forbach geachtet werden. Konkret wird die Einrichtung einer Buslinie Forbach-Herrenwies gefordert.</p> | ÖPNV | Gemeinderatssitzung Gebietsgliederung Beitrag Nr. 84 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 9 | Strom- und Leitungsnetze | <p>Weiterhin weisen wir auf mögliche Verläufe von wichtigen Strom- und sonstigen Leitungsnetzen im Gebiet des Nationalparks hin. Vorhandene Infrastruktureinrichtungen, die das Nationalparkgebiet tangieren oder durchqueren, müssen - soweit diese von wirtschaftlicher Bedeutung sind - in ihrem Bestand gesichert und ihre ungehinderte Wartung und Instandhaltung möglich sein.</p> | Information, Sonstiges | ? Gebietsgliederung Beitrag Nr. 87 + 126 | Die Anmerkung betrifft das Modul Wegekonzept und wurde bei dessen Erarbeitung berücksichtigt. Das Wegekonzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks. Der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. |

| 2014 - 2017 | | | | | |
|-------------|---|--|--|--------|---|
| 1 | Gefährliche Verkehrssituation auf der Schwarzwaldhochstraße | <p>Eine Besucherin war früher regelmäßig zum Wandern oben auf der Grinde. Das kann sie seit Jahren nicht mehr verwirklichen. Sie hat Angst auf der Schwarzwaldhochstraße (oder auf den Zubringerstraßen) mit einem Motorradfahrer zusammenzustoßen. Es kommen flach liegende Fahrer entgegen, sodass man nicht mehr ausweichen kann. Auf den schmalen, teils unübersichtlichen Straßen hat man keine Chance auszuweichen. Kolonnen von bis zu 20 Fahrern überholen mit hoher Geschwindigkeit trotz Gegenverkehr.</p> <p>Sie hat drei Mal Schwerverletzte oder Tote auf der Schwarzwaldhochstraße gesehen. Einmal hat sie selbst einen schwerverletzten Motorradfahrer unter Straßenniveau entdeckt und konnte Hilfe holen, sodass dieser überlebte.</p> <p>Wenn man im Gebiet wandert kommt die Lärmbelästigung hinzu. Überhöhte Dezibel-Werte sind in einem Naturpark, in dem man sich erholen möchte, widersinnig. Es muss lärmfreie Zonen geben, um ungestörte Wanderungen unternehmen zu können.</p> <p>So viele Polizisten, wie Motorradfahrer die Geschwindigkeit überschreiten, können gar nicht eingesetzt werden. Auch der Einsatz von Blitzanlagen erfasst die Täter nicht. Ein Motorradfahrer, der einen Helm auf hat, kann sich der Strafverfolgung entziehen, indem er nicht zu identifizieren ist und damit ableugnen kann, selbst gefahren zu sein.</p> <p>Lärmbelästigung ist höher als auf normalen Straßen und die Todesquote ist bei weitem höher als bei durchschnittlichen Straßen.</p> | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges, Lärm | Brief | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 2 | Unzureichendes Verkehrskonzept | Ein Zweistundentakt zum Nationalparkzentrum an Wochenenden ist vollkommen unzureichend, erst recht dann, wenn die Anschlüsse der Stadtbahn nicht mehr sicher gewährleistet sind. Abstimmungsprobleme zwischen den drei beteiligten Verkehrsverbänden bei Anfahrt über Baden-Baden (Ausdünnung des Taktes des Mummelseebusses). Dass die Anreise mit dem PKW nicht im Sinne des Nationalparks sein kann, liegt auf der Hand. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |

| | | | | | |
|---|-------------------------|--|--|--------|---|
| 3 | Busverbindungen BAD-FDS | <ul style="list-style-type: none"> • Sehr lückenhafte Busverbindungen zwischen den Landkreisen: RA-BAD-FDS • Direkte Verbindung der Bus Linien 214-B263-B245 fehlt, die die B500 durchgängig verbindet, und zwar von B. Baden bis Kniebis und FDS Stadt Bhf • Taktanbindung der S41, S31 u. S4 sind verbesserungswürdig, Bus B12 fährt zu früh, 7266 sehr viel später • Bsp. S41 Gernsbach ab 9:00 - FDS an 9:56 -> Bus 12 ab 9:35 - nächster Bus 7266 fährt erst 11:15! • Bislang entsteht eine Verbindungslücke zwischen Mummelsee u. Ruhestein/ 245 – B12 (Anfahrt v. Baiersbronn B12/ 7166 FDS ist Schliffkopf Endstation, mit lediglich 2 Busverbindungen/ Tag) • Vorschlag: Über die Frühjahr- und Herbstzeit täglich durchgängige Busverbindungen morgens und nachmittags zwischen 9 Uhr und 17 Uhr einrichten. • Es wäre für Gäste und Wanderer aus dem Murgtal und dem Rheintal (Bühl – Achern) gut, wenn es angepasste Busverbindungen bei der Rheintal/Murgtalschiene gäbe. Auch begrenzt an bestimmten Wochentagen. • Für die aktive Verweilzeit im Nationalpark sollte als Zeitspanne 10:00 -17:00 als Bsp. für den Bereich Ruhestein – Kniebis vorgesehen werden, um eine optimale Freizeitgestaltung, mit ausreichenden Gastronomie-Besuch, gestalten zu können! Bus-Rückfahrten vor 16:00 sind überflüssig! | ÖPNV | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten von 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt.</p> |
| 4 | Zonierung Nationalpark | <p>Die geplante Kernzone im Bereich Schweinkopf, laut Entwurf in unmittelbarer Nähe der B 500, könnte im Hinblick auf die Verkehrsströme zu Konflikten führen. Siehe Schreiben vom 29.09.2014: Besondere Bedeutung dieser Bundesstraße für die Infrastruktur des Landkreises Freudenstadt.</p> <p>Die L 401 verläuft von Baiersbronn-Obertal zum Ruhestein durch die geplante Kernzone und ist eine wichtige Verbindung, auch für das Besucherzentrum. Wie vom Land zugesagt, müssen alle Straßen im NLP ohne Einschränkungen in zeitlicher Hinsicht oder nach Art der Fahrzeuge, weiterhin für alle Verkehrsteilnehmer offen und durchgängig befahrbar bleiben.</p> <p>Vorhandene Infrastruktureinrichtungen (Strom- und sonstige Leitungsnetze) müssen, soweit diese von wirtschaftlicher Bedeutung sind, in ihrem Bestand gesichert und ihre ungehinderte Wartung und Instandhaltung möglich sein.</p> <p>Die Kern- und die Entwicklungszonen müssen einen entsprechenden Abstand zu Straßen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen halten. Hinweis auf die wirtschaftliche Bedeutung einer leistungsfähigen Infrastruktur zum Wohle der Region und deren zukünftigen Entwicklung.</p> | B 500, Verkehr Allgemein, Information, Sonstiges | Brief | <p>Maßnahmen zur Verkehrssicherung entlang öffentlicher Straßen sind nach dem NLP Gesetz §10 explizit als zulässige Handlungen aufgeführt.</p> <p>Die Verkehrssicherung entlang öffentlicher Straßen umfasst eine jährliche Begutachtung der Bäume entlang von öffentlichen Straßen. Bäume die den Straßenverkehr gefährden und dies erkennbar ist, müssen entnommen werden.</p> <p>Die Anmerkung zu den Wegen im Nationalpark betrifft das Modul Wegekonzept. Das Wegekonzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks, der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. Da der Nationalparkplan mit all seinen Modulen regelmäßig fortgeschrieben wird, wurde die Anmerkung entsprechend weitergeleitet.</p> |
| 5 | Direktverbindungen | <p>Umstieg an Haltestelle "Sand-Kapelle" und am "Mummelsee" oder es werden andere Verbindungen über Achern, Seebach etc. angeboten, alles inklusive Umsteigen und zum Teil wird auch ein Fußmarsch für das letzte Wegstück angeboten. Zeitdauer liegt zwischen 1,5 bis 3 Stunden.</p> <p>Direktverbindungen von Bühl zum Ruhestein gewünscht</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor. Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, den ÖPNV einfach und komfortabel zu gestalten. Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt.</p> <p>Die exakte Linienführung und Verknüpfung der Buslinien muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft werden.</p> |

| | | | | | |
|---|--|--|-------------|--------|--|
| 6 | Keine verkehrsrechtlichen Eingriffsnotwendigkeiten | <p>Aus Sicht der Wirtschaft und der Regionalplanung hat die B 500 eine wichtige Funktion. Für den Raum Freudenstadt hat sie eine verkehrswirtschaftliche Bedeutung. Äußerungen im Rahmen der Präsentation, eine mögliche Sperrung der B500 auf dem Gebiet des Nationalparks in Betracht zu ziehen, ist keinesfalls eine ernsthafte Option.</p> <p>Sowohl die Vorstudie als auch die Verlautbarungen aus Ihrem Haus zeigen sehr deutlich, dass keine verkehrsrechtlichen Eingriffsnotwendigkeiten bei der B 500, z. B. aus Sicherheits- oder Lärmschutzgründen, ersichtlich sind, die deutlich über die bereits angeordneten Beschränkungen hinausgehen. Bitte um Klarstellung, wie die Einbindung der Träger öffentlicher Belange im weiteren Verlauf der Erstellung des Konzeptes erfolgen soll.</p> <p>Das Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald geht über den geografischen Geltungsbereich des Nationalparks hinaus. Es ist fraglich, ob allein der Nationalparkrat das Konzept wird beschließen können. Aus dem Protokoll geht zu Recht hervor, dass es bezüglich des Verkehrs differenzierte Zuständigkeiten gäbe. Welches Ministerium oder welche Behörde wird das Verkehrskonzept federführend erstellen und beschließen?</p> <p>Mit einem Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald können die wirtschaftlichen und touristischen Potenziale der Region ganz im Sinne des Sitzungsprotokolls nicht nur nicht gefährdet, sondern vielmehr positiv weiterentwickelt werden.</p> | B 500, Lärm | Brief | <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> <p>Das Verkehrskonzept zeigt Finanzierungsmöglichkeiten auf und benennt Zuständigkeiten. Die Ausgestaltung und Finanzierung der konkreten Umsetzungsschritte ist zwischen dem Verkehrsministerium und den Kreisen bzw. Gemeinden je nach Zuständigkeit zu vereinbaren. Das Verkehrskonzept wurde im Oktober 2018 abgeschlossen. Die Umsetzung liegt bei den Landkreisen, Kommunen und dem Land. Hierzu sind vielfache Abstimmungen mit drei Landkreisen und einem Stadtkreis notwendig, welche schrittweise erfolgen können.</p> <p>Das Verkehrskonzept wurde vom Nationalpark-Rat im Oktober 2018 zur Kenntnis genommen. Es dient als Umsetzungsgrundlage zwischen Landkreisen, Land und Kommunen.</p> |
| 7 | Erreichbarkeit des NLP mit ÖPNV ab Stuttgart | <p>Eine Wandergruppe aus dem Stuttgarter Raum macht Ausflüge mit dem ÖPNV zu Wanderzielen in BaWü. Um ihr Wanderziel Nationalpark Schwarzwald erreichen zu können, muss die Gruppe erstmals mit dem Auto reisen. Die ÖPNV-Verbindung ab Stuttgart bis Ruhestein dauert aufgrund des langen Aufenthaltes in Freudenstadt bzw. Baiersbronn zu lange. Eine einfache Fahrt dauert 3 h und überschreitet die Grenze des Erträglichen. Mit dem Auto braucht man deutlich unter 2 h. Verbesserungsvorschlag: Abfahrtszeiten der Buslinien F2 bzw. F11 ab Freudenstadt bzw. Baiersbronn um eine halbe Stunde verschieben = bessere Anschlüsse aus Richtung Eutingen.</p> <p>Z. B.: Stuttgart Hbf ab 8.18 Eutingen an 9.04 ab 9.08 Baiersbronn an 10.10 ab 10.20 (F11) Ruhestein an 10.46</p> <p>Die Buslinien und Fahrpläne sind auf der Website des Nationalparks ausführlich aufgelistet, doch das Dickicht an Verkehrslinien in einem nicht vertrauten Gebiet ist verwirrend. Anregung: Linienführungen und Abstimmungen der einzelnen Linien aufeinander grafisch noch deutlicher und übersichtlicher präsentieren (auch für Laien verständlich).</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten von 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt.</p> <p>Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht mit dem Aufbau einer digitalen Mobilitätsinformationsplattform die Verbesserung der Bereitstellung von Informationen zum ÖPNV vor.</p> |

| | | | | | |
|----|---|--|---|--------|---|
| 8 | Freizeitbus F11 | Freizeitbus (Linie F11) Baiersbronn-Ruhestein: Der Bus fährt am Wochenende alle zwei Stunden. - Freizeitbus Baiersbronn: Abfahrt um 10:50 Uhr - Problem: Ankunft S41 aus Richtung Karlsruhe um 10:49 Uhr Der Anschluss zum Bus wird überwiegend nicht erreicht, da der Bus pünktlich um 10:50 Uhr abfährt. Für die Bewerbung des ÖPNV und Tourismus im Nationalpark, sollte unbedingt in Kürze eine Lösung gefunden werden. | ÖPNV, Sonstiges | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. Über den ÖPNV soll mittels einer digitalen Mobilitätsinformationsplattform informiert und geworben werden. |
| 9 | ÖPNV-Konzept Nationalpark, "Mummelseelinie" | Die sogenannte „Mummelseelinie“, die vom Bahnhof Baden-Oos über die B 500 und den Landkreis Rastatt zum Mummelsee führt, ist von grundlegender Bedeutung. Diese Linie könnte zum Ruhestein verlängert werden. Dabei gilt es ein Gesamtkonzept aller Aufgabenträger zu integrieren. Hier sind insbesondere auch neben dem KVV die TGO und die Kreise Rastatt, Baden-Baden, Freudenstadt sowie der Ortenaukreis betroffen. Anregung: In einer Gesamtanalyse der ÖPNV-Busverbindungen eine Basis für weitergehende Konzeptionen schaffen und diese ggf. durch externe Beratung unterstützen. Die Federführung sollte der Nationalpark übernehmen. | ÖPNV | Brief | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 10 | Übersicht aller Verkehrsangebote | Ein Taschenfaltplan/ Flyer mit einer Übersicht aller Verkehrsangebote rund um den Nationalpark und der Parkplätze ließe sich schnell umsetzen und könnte noch in dieser Saison Anwendung finden. | Information | E-Mail | Eine Übersicht des bestehenden Busliniennetzes ist auf der Webseite des Nationalparks sowie in dessen Jahresprogramm zu finden. Eine genaue Darstellung soll mit Umsetzung der digitalen Mobilitätsinformationsplattform erfolgen. |
| 11 | Parkplatzprobleme | Die Bilder zeigen die Kehrseite des Nationalparks an Spitzentagen, der wir uns stellen müssen. Die Parkplatzprobleme ziehen sich entlang der B 500 und betreffen natürlich sämtliche Hotspots, Parkplätze und Parkbuchten im NLP und darüber hinaus (also auch Mummelsee, wo das Problem bes. gravierend ist; von dort staute sich der Verkehr bis zum Ruhestein zurück!). Da werden wir uns etwas überlegen müssen. | Motorisierter Individualverkehr, Parkraummanagement | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung des Individualverkehrs sowie den Ausbau des ÖPNVs und der digitalen Information vor. Diese Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt umgesetzt werden, um die verkehrlichen Hotspots zu entlasten. |
| 12 | Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit | Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg prüft das Regierungspräsidium Karlsruhe eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h mit Zusatzzeichen „an Samstagen, Sonn- und Feiertagen“ auf der B 500, Streckenabschnitt zwischen Ruhestein und der südlichen Zufahrt zum Schliffkopfhofel (Station 5,700), zunächst befristet auf zwei Jahre. Der genannte Streckenabschnitt liegt sowohl im Zuständigkeitsbereich der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Freudenstadt als auch des Landratsamtes Ortenaukreis. Wir bitten daher um baldige Stellungnahme zu der beabsichtigten Maßnahme unter Einbeziehung des Unfallgeschehens an den maßgeblichen Tagen. | Sonstiges, B500 | E-Mail | Auf dem Abschnitt Alexanderschanze bis Ruhestein wurde inzwischen permanent Tempo 70km/h eingeführt. |

| | | | | | |
|----|-------------------------|--|--|--------|---|
| 13 | Lärmbelästigung | <p>Donnerstag, 26.5.: Wir waren mit dem MTB unterwegs vom Breitenbrunnen, Mummelsee über Seibelseckle, Gasthof Auerhahn und wieder zurück. Wir mussten ein Stück auf der B 500 fahren, neben rasenden Motorrädern. Das Verkehrsaufkommen war extrem hoch. Überquerung der Straße oder Abbiegen war lebensgefährlich.</p> <p>Chaos am Mummelsee: Entlang der Bundesstraße wurde trotz Parkverbot geparkt!</p> <p>Dieser Massentourismus sowie die Motorrad-Raserei widerspricht dem Gedanken, die Natur zu schützen. Der Lärmpegel bis weit in den Wald hörbar.</p> <p>"Heavy-Metal-Konzert" am Seibelseckle - Band machte Werbung für ein Festival am 8./9.7. in Besenfeld (http://www.harry-s-full-metal-party.net/) und man hörte es dröhnend vom Gasthof Auerhahn kommend ca. 1,5 km vorher im Wald. Bandleader sprach begeistert ins Mikrofon: "Cool, noch keine Cops da - machen wir weiter." Also scheinbar nicht genehmigt und von keinem kontrolliert.</p> <p>Ein Verkehrskonzept muss umgesetzt werden, das dem Nationalpark gerecht wird.</p> | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges, Lärm | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Im Vordergrund steht die Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlicheren Mobilität. |
| 14 | NLP-Ticket/Verbindungen | <p>Allerheiligen ist nicht eingebunden</p> <p>Einrichtung Verbindung Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein</p> | ÖPNV | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 15 | Lärmbelästigung B 500 | <p>Auf dem neu fertiggestellten Teilstück der B 500 (zwischen Abzweigung Zuflucht und Ruhestein) ist nach unseren Informationen ein Testbelag eingebaut worden. Die Abrollgeräusche sind beim neuen Belag deutlich stärker. Der Schall wird in keinsten Weise wirkungsvoll absorbiert.</p> <p>Problem LKWs: Mautausweichverkehr durchquert von der A 5 oder A 81 kommend den Nordschwarzwald. Vorschlag: Durchfahrt der B 500 auf Zulieferer und Anlieger begrenzen!</p> <p>Problem Motorräder: Man fühlt sich zeitweise wie auf einer Tribüne des Hockenheimrings. Wanderer auf dem „1000-Meter-Weg“ Schliffkopf-Ruhestein sind auch vom Lärm betroffen. Unfallfreie Überquerung der B 500 ist an manchen Tagen Glückssache.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung: Bereich Lotharpfad und in unmittelbarer Nähe des Hotels wurde 70 km/h festgesetzt. Guter Ansatz! Die Aufhebung der „70“-Zone in der Nähe des Hotels ist sehr unglücklich angebracht. Warum wird eine Tempobegrenzung auf „70“ nicht für die gesamte B 500 ausgewiesen? Strecke Ruhestein-Geroldsau ist bereits auf „70“ beschränkt.</p> <p>Es muss eine Lösung gefunden werden: Schutz der hochmoorartigen Gipfelregion und gleichzeitig ruhesuchenden Gästen einen Rückzugsort bieten.</p> | Motorisierter Individualverkehr | Brief | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Im Vordergrund steht die Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlicheren Mobilität. |

| | | | | | |
|----|---|--|---|--------|--|
| 16 | Verkehrliche Aspekte Standort Herrenwies | <p>Durch Einrichtung des Nationalparkzentrums Herrenwies: Erhöhung des Besucherverkehrs. Betrifft: Nutzer des ÖPNV, Gruppen- und Individualverkehr bei An- und Abreise zum bzw. vom Zentrum als auch den Fußgängerbereich in Herrenwies (Fußgänger Bushaltestellen, Fußgänger innerorts (z.B. Jugendherberge/Campingplatz/Gastronomie/ geführte NLP-Gruppen, die vom Zentrum in die NLP-Gebiete wandern). Vorhandene Probleme: Motorradlärm, allgemeine Verkehrsbelastung, überhöhte Geschwindigkeit im Siedlungsbereich, überlastete Parkplatzkapazitäten durch Loipenbenutzer.</p> <p>Ziele: - Verkehrsberuhigung im Siedlungsbereich der L 38, Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer (besonders Fußgängerverkehr) - Kreuzungsbereich: Rückbau oder Umbau in einen Kreisverkehr, Durchfahrtsgeschwindigkeit reduzieren - Barrierefreie Gestaltung der Bushaltestellen, barrierefreie Zuwegung zum NLP-Zentrum, Querungshilfe der L 38 zur bestehenden Wanderweganbindung. Möglichst kurze Wege: Böschung zwischen L 38 und Parkplatz Dorfmitte durch Rampe und Treppe überbrücken - Fußläufige Verbindung zwischen Ortsmitte und Jugendherberge/Campingplatz überdenken - Unbefriedigende Bushaltestellensituation Jugendherberge - Parkplatz Ortsmitte: Kapazitätsoptimierung, 1-2 Busparkplätze erforderlich, Stell-/Ladeplätze für Elektrofahrzeuge einrichten - Fragen der Zuständigkeit und Kostenträgerschaft zu einzelnen Maßnahmen beleuchten</p> | Motorisierter Individualverkehr, Parkraummanagement, Barrierefreiheit, Lärm | Brief | <p>Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNVs, Lärmreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Im Vordergrund steht die Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlicheren Mobilität. Die exakte Ausgestaltung am Nationalparkhaus Herrenwies ist Teil der Umsetzung gemeinsam mit Kommune und Landkreis. Ihre Anregungen werden dort verbracht.</p> |
| 17 | ÖPNV: Lange Anfahrtswege/ fehlende Abstimmung | <p>Erreichbarkeit des Nationalparks vom unteren Murgtal (ab Baiersbronn abwärts) mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist dringend verbesserungsbedürftig! Fast 2 h Fahrzeit nicht akzeptabel!</p> <p>Beispiel: Sonntag, 14.08.2016 (Anfahrt mit S-Bahn und Freizeitbus) - Geplante Abfahrt 10:44 Uhr - um 10:43 Anzeige noch 1 Minute . Die S 41 kam jedoch nicht! - Nach einigen Minuten: Anzeige Durchfahrt. Die S 31 verhinderte die Ausfahrt in Heselbach. - Ankunft in Baiersbronn 10:54 (fahrplanmäßig 10:49) - Freizeitbus F 11 kurz vor der B 462/Schranke (fahrplanmäßig 10:52) – Keine Mitfahrt möglich! - Weiterfahrt mit S 41 und Fahrt zum Ruhenstein mit F 2 (11:52 - 12:23) - Wanderung Bosensteiner Almpfad - F 11 um 15:37 verpasst - notgedrungen weitere Stunde Wartezeit und Fahrt mit F 2 um 16:42 nach FDS - Fahrt mit S 41 nach Klosterreichenbach um 18:03.</p> <p>Anpassung der Fahrpläne ist erforderlich! Ein 2-Stunden-Takt des Busses an gut besuchten Sonntagen ist zu wenig. Negativ im Park: Lärmpegel, vor allem Motorräder. Warum keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, wie z.B. Plättig im badischen Bereich?</p> | Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | E-Mail | <p>Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. 2017 wurde Tempo 70km/h zwischen Ruhenstein und Alexanderschanze eingeführt.</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|---------------------------------------|-------------|--|
| 17 | <p>ÖPNV: Lange Anfahrtswege/ fehlende Abstimmung Fortsetzung 17</p> | <p>Vormittags fährt die S 8 (früher S 41) fahrplanmäßig in Klosterreichenbach um 10:44 und kommt in Baiersbronn um 10:49 an, erfreulicherweise gibt es im neuen Fahrplan jetzt sogar eine weitere Verbindung um 9:44, die S-Bahnen kommen um 9:49 bzw. 10:49 in Baiersbronn an, die Weiterfahrt mit dem Freizeitbus F 11 zum Nationalpark/Ruhestein startet um 9:52 bzw. 10:52.</p> <p>Diese Verbindungen funktionieren jedoch nur, wenn die S-Bahn pünktlich ist . Meine Erfahrungen lehrten mich jedoch, dass der Spielraum von drei Minuten häufig nicht ausreicht: Beim ersten Mal fuhr der Bus gerade los, als wir ausstiegen, beim zweiten Mal stand er schon vor der Bahnschranke; so mussten wir nach FDS weiterfahren und erreichten den Ruhestein mit dem F 2-Bus erst nach fast zweistündiger Bahn- und Busfahrt.</p> <p>Die Busfahrer argumentieren, dass sie den Fahrplan einhalten müssten und nützen die geschlossene Schranke als Ausfahrhilfe auf die Bundesstraße. Ich frage mich natürlich, was der Sinn einer Busverbindung eigentlich ist: Einhaltung eines Fahrplans oder Beförderung von Fahrgästen ? Wenn die Erreichbarkeit des Nationalparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewünscht ist, muss das Verkehrskonzept des Kreises verbessert werden und ein größerer Spielraum zwischen den Fahrzeiten der beiden Verkehrsverbünde gewährleistet sein.</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden.</p> |
| 18 | NLP-Ticket | <p>Begrenzte Nutzung des Tickets keine Nutzung ab den Bahnhöfen Busfahrer können bei Fragen zu Ticket nicht weiterhelfen</p> | ÖPNV, Tarifsystem | Infozentrum | <p>Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</p> |
| 19 | Lärmbelästigung und Geschwindigkeitsübertretungen auf der B 500 | <p>Beobachtung am Schliffkopf/Schliffkopfhofel, am 08.09.2016: Unerträgliche Lärmbelästigung durch weit über der EU-Geräuschobergrenze liegende Motorräder (Fahrgeräusche laut EU-Richtlinie 97/24/EG maximal 80 dB(A). Sehr hohe Überschreitung der maximal zulässigen Geschwindigkeit durch ca. 80% der Motorradfahrer. Das Verhalten der Motorradfahrer ist gesundheitsschädlich, gesetzeswidrig und mit einem Naturpark unvereinbar.</p> <p>Vorschlag: Vermehrte Geschwindigkeits- und Schallpegelmessungen; Einfluss des NLP auf Polizei und Politik nutzen.</p> | Motorisierter Individualverkehr, Lärm | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|--|--------|--|
| 20 | Schwerverkehr/Mautausweichverkehr B 500 und L 83 | <p>Beobachtung: Zunahme des Mautausweichverkehrs auf der B 500 und in Folge auch in den Ortsdurchfahrten und Ost-West-Verbindungen der Kommunen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Nationalpark Schwarzwald erstellt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg ein Verkehrskonzept. Wir möchten Sie bitten, in diesem Zusammenhang auch die Problematik des Schwerverkehrs auf der B 500 und den Ost-West-Verbindungen der Region zu prüfen. Diese Verbindungen sind zweifellos wichtige Lebensadern für die angrenzenden Gemeinden, andererseits würde eine verstärkte Zunahme des Mautausweichverkehrs die positiven Effekte des Nationalparks wieder zerstören.</p> <p>Bitte: Die Problematik des Verkehrs im Rahmen des Verkehrskonzepts prüfen und eine Verlängerung der Mautpflicht auf der B 500 zu Vermeidung des Mautausweichverkehrs in Erwägung zu ziehen und auf die L 83 als Ausweichstrecke für den Schwerlastverkehr zu verzichten.</p> | B500 | Brief | Seit Juli 2018 wird auch auf Bundesstraßen Maut für den Schwerlastverkehr erhoben. |
| 21 | Barrierefreiheit/ Shuttle-Dienst | <p>Derzeitige Situation: Der NLP ist nur mit einem eigenen Fortbewegungsmittel (PKW) in einem zeitlich annehmbaren Verhältnis erreichbar. ÖPNV: Derzeit unverhältnismäßig hoher Zeitaufwand pro Fahrt</p> <p>Beispiel Offenburg bis Ruhestein: Verbindung nur über die Bahnhöfe Achern und Ottenhöfen oder - je nach gewählter Verbindung - nur über Ottenhöfen. In Ottenhöfen entstehen Wartezeiten von schlimmstenfalls 47 Minuten.</p> <p>Bei ungünstigen Verbindungen: Zeit für den Fußweg in Achern 9 Minuten und in Ottenhöfen 3 Minuten, was auch exakt dem Zeitfenster für den Umstieg entspricht. Personen mit Mobilitätseinschränkung können durch kurzen Umsteigezeiten die Anschlüsse nicht erreichen.</p> <p>In Achern und in Ottenhöfen gibt es keine Stützpunkte der Mobilitätsservice-Zentralen -> keine Umsteigeassistenten</p> <p>Antrag: Shuttle-Dienst zur besseren Erreichbarkeit des Nationalparks. Nicht nur für Personen mit Behinderungen, sondern auch anderen Mobilitätseinschränkungen, wie z.B. Mütter mit Kinderwagen, Senioren oder Schülergruppen.</p> <p>Beispiel Freiburg: Shuttle-Service zur Anfahrt zum Europa-Park und 2x täglich von Freiburg nach Rust und wieder zurück. Er wird stark frequentiert und gewährleistet die Erreichbarkeit des Parks in zeitlich zumutbarer Weise.</p> | ÖPNV, Sonstiges | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNVs zum und im Nationalpark vor. Das Zielnetz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema intergriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die genaue Linienführung und Betriebszeiten sind Teil der Umsetzung. Im Konzept steht zunächst ein verlässlicher, einfacher und regelmäßiger ÖPNV, welcher allen Nutzergruppen - vom Nationalparkgast aber auch den Anwohnenden - nutzbar sein soll. Daher sind Shuttledienste kein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die genaue Umsetzung der Linienführung und Taktung liegt bei den Landkreisen als Aufgabenträgern.</p> <p>Die Anregung zur Einführung von Mobilitätsservice-Zentralen wird an die Landkreise weitergegeben.</p> |
| 22 | Ladestation für E-Bikes | BesucherInnen fragen am Informationszentrum Ruhestein häufig nach einer Auflademöglichkeit für E-Bikes. Ist eine Ladestation geplant und möglich? | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | E-Mail | Am neuen Besucherinformationszentrum ist eine Lademöglichkeit für E-Bikes und Elektroautos vorgesehen. |
| 23 | NLP-Ticket | Busfahrer konnte keinerlei Auskunft zum NLP-Ticket geben bzw. hat bei Fahrscheinlösung es nicht angeboten; erst auf Anfrage | ÖPNV, Tarifsysteem | Direkt | Die Anmerkung wurde an die Verkehrsverbände und -unternehmen weitergegeben. Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |

| | | | | | |
|----|--|---|---------------------------------------|-------------|---|
| 24 | NLP-Ticket | <p>Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Parkplatzsituation hatten wir uns entschlossen ab Unterstmatt mit dem Bus zum Mummelsee und auf die Hornisgrinde zu fahren. (Unterstmatt bis Mummelsee (Linie 245) am 30.10.2016, 14.10 Uhr)</p> <p>Beim Busfahrer habe ich um das NLP-Ticket gebeten. Dieser sagte: „Das gibt es nicht mehr. Das wurde wieder abgeschafft.“ Ich habe dann nochmals nachgehakt und bekam zur Antwort "Das wurde wieder abgeschafft".</p> <p>Statt 4,60 € als Familienticket für diesen Tag -> für die Rückfahrt nochmals der gleichen Preis.</p> <p>Hat das seit dem 01.06.2016 eingeführte NLP-Ticket noch Bestand, oder ist die Aussage des Busfahrers korrekt?</p> | ÖPNV, Parkraummanagement, Tarifsystem | E-Mail | <p>Die Anmerkung wurde an die Verkehrsverbände und -unternehmen weitergegeben. Das Nationalparkticket hat weiterhin Bestand.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</p> |
| 25 | Verkehrssituation in Ottenhöfen Unterwasser, Lärmbelästigung | <p>Unterwasser Tal, Ottenhöfen. Bei schöner Wetterlage an den Wochenenden: Starke Lärmbelästigung durch Motorräder. Seit der Eröffnung des Nationalparks hat dies gefühlt zugenommen. Eine weitere Zuspitzung durch den Bau des Besucherzentrums am Ruhestein wird befürchtet.</p> <p>Bitte: Geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Motorradlärm deutlich zu reduzieren! Vorschlag: Motorrad-Verbot zumindest an den Wochenenden.</p> | Motorisierter Individualverkehr, Lärm | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 26 | Lärmbelästigung | <p>Wir hatten vier wunderschöne Tage im Bereich des Nationalparks verbracht. Wären da nicht die Motorräder. Bis in das hinterste Eck (am Glaswaldsee) kann man die lauten Motoren noch hören. Weshalb unternimmt die Politik und die Polizei nichts? Vorschlag: Ein radikales Fahrverbot auf der B 500 sowie der Steigen.</p> | Motorisierter Individualverkehr, Lärm | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Lärmreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Da es sich hier um das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmenden handelt und nicht einer ganzen Nutzergruppe werden auf Maßnahmen zur Verhaltensänderung gesetzt. Eine Sperrung ist derzeit nicht vorgesehen. Die Zuständigkeit liegt hier bei den Kommunen und Landkreisen und ist rechtlich kaum umsetzbar.</p> |
| 27 | Petition | <p>https://www.openpetition.de/petition/online/keine-sperrung-der-b500-schwarzwaldhochstrasse-fur-motorradfahrer</p> | Motorisierter Individualverkehr, B500 | | <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 28 | Bushaltestelle nicht angefahren | <p>14:23 Uhr Bus vom Ruhestein zum Mummelsee; Bus hat kurz in Höhe vom NAZ gehalten, hat aber nicht in offizieller Parkbucht gehalten (evt. zugeparkt). Bus hat sich aber auch nicht bemerkbar gemacht, so dass keine Chance auf Erreichbarkeit des Busses gegeben war. Person hat es schon öfter bei anderen erlebt und dann diese mit dem Auto privat mitgenommen.</p> | ÖPNV | Infozentrum | <p>Im Zuge des Baus des neuen Nationalparkzentrums am Ruhestein wird auch der Parkraum und die Verkehrsführung neu geplant. Es ist eine Parkraumbewirtschaftung und Umverlegung der dortigen Bushaltestelle geplant. Dadurch ist eine sichere Verkehrsleitung und die Haltemöglichkeit für den Bus gewährleistet.</p> |

| | | | | | |
|----|-------------------------------|---|--|--------|--|
| 29 | Falsche Busverbindung | <p>Geparkt am Mummelsee; zu Fuß über Darmstätter Hütte, hinab zum Wildsee und dann zum Nationalparkzentrum Ruhestein.</p> <p>Die beiden Damen im Infozentrum empfingen mich sehr höflich und suchten mir im Internet die nächste Busverbindung zurück zum Mummelsee raus: 13:16 Uhr. Der 13:16 Uhr Bus kam nicht. Laut DB-App werden mehrere Busse angegeben, die gar nicht fahren.</p> <p>Ich schaute auf dem Aushangfahrplan: 14:23 Uhr sollte der nächste Bus fahren. Kurz nach 14 Uhr stellte ich mich an die Haltestelle. Um 14:25 Uhr sah ich von weitem den Bus kommen. Vorne an der B500 hielt er kurz an, doch er fuhr die Haltestelle in der Schleife nicht an. Ich hatte keine Chance, den Bus so schnell zu erreichen. Der nächste Bus fuhr erst laut Fahrplan 16:23 Uhr. Und um 17 Uhr muss ich in Baden-Baden bei der Arbeit sein!</p> <p>Soeben habe ich bei der Deutschen Bahn angerufen und sie auf die falschen Angaben der DB-App hingewiesen. DB sagt, die Daten werden von den Verkehrsverbänden vor Ort an die DB gegeben.</p> <p>Einem Ehepaar aus Frankfurt erging es im Herbst ähnlich wie mir.</p> <p>Ich wollte Ihnen die Info einfach zur Kenntnisnahme senden, in der Hoffnung, dass mit dem Neubau des Besucherzentrums der öffentliche Nahverkehr auch entsprechend funktioniert. Als Naturschutz-/ Nationalparkzentrum muss es doch in unserem Interesse sein, dass so wenig wie möglich Autos den Nationalpark anfahren.</p> | ÖPNV, Information | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNV-Angebotes vor. Im Zuge des Baus des neuen Besucherinformationszentrums am Ruhestein wird auch der Parkraum und die Verkehrsführung neu geplant. Es ist eine Parkraumbewirtschaftung und Umverlegung der dortigen Bushaltestelle geplant. Dadurch ist eine sichere Verkehrsleitung und die Haltemöglichkeit für den Bus gewährleistet.</p> |
| 30 | Eisenbahnle als neues Angebot | <p>Einspuriges nostalgisches Eisenbähnchen von FDS nach BAD - auf der Straßenmitte der B500 auf erhöhtem Podest.</p> <p>Absenkung auf Fahrbahnhöhe bei Straßenquerungen und Haltestellen.</p> <p>Haltestellen durch Ampelregelungen und Zebrastreifen absichern.</p> <p>Zubringerbusse aus den Tälern (Baiserbronn, Oppenau,...) werden an Fahrplan Bähnle angepasst. Dadurch wird B500 für Schwerlastverkehr und Motorradfahrer uninteressant; Anpassung der Geschwindigkeit.</p> <p>Will man höhere Zugfrequenz (sonn-, feiertags) könnte man die Strecke einfach halbieren. Ein Zug fährt z. B. Strecke Besucherzentrum-FDS und der anderen Besucherzentrum-BAD.</p> <p>Umweltfreundlicher Magnet. Besucher können aus dem Bähnle den NLP beobachten; Infos über Kopfhörer oder geschulte Zugbegleiter zu bestimmten Zeiten bzw. auf Anmeldung.</p> <p>Beginn mit Teilstrecke, z. B. Alexanderschanze-Besucherzentrum</p> | Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, B500, Information | Brief | <p>Die Umwidmung der Bundesstraße B500 ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Es handelt sich um eine wichtige Verkehrsachse für Wirtschaft, Freizeit und Anwohnende. Die Einrichtung einer Bahnlinie ist daher sowie auch aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht möglich.</p> |
| 31 | Bustaktung unsinnig | <p>Gruppe von Karlsruhe mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Nationalpark Schwarzwald.</p> <p>Am vergangenen Dienstag (31.01.17) haben wir wieder den Nat.Park, jedoch mit Hindernissen, besucht.</p> <p>Fahrt Baden - Baden zum Ruhestein. Planmäßige Ankunft Mummelsee: 10.18 Uhr; Anschlussbus zum Ruhestein Abfahrt: fahrplanmäßig 10. 15 Uhr.</p> <p>Fahrplangestaltung vollkommen unverständlich.</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor.</p> <p>Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden.</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|--|--------|---|
| 32 | Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 500 und NLP-Zentrum | Mit diesem Schreiben bitte ich Sie sich dafür einzusetzen, dass auf der B 500 zwischen der Abfahrt nach Baiersbronn und der Einfahrt zum Parkplatz Vogelskopf auf beiden Seiten eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h angeordnet wird. Begründung: <ul style="list-style-type: none"> • Großes Verkehrsaufkommen insbesondere am Ruhestein • Äußerst schwierige Einfahrt von der Kreisstraße Nr. 5370 von Allerheiligen kommend auf die B 500 oder den gegenüber angelegten Parkplätzen • Wander- und Loipenwege kreuzen die B 500. • Hohes Verkehrsaufkommen mit LKW und Motorräder • Schwere Unfälle, teilweise mit Todesfolge In meinem Antrag auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem o. g. Streckenabschnitt, verweise ich auf die bereits angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 50 km/h auf der B 500 im Abschnitt Mummelsee und im Bereich Ein- und Ausfahrt von der L 87 auf die B 500. | Motorisierter Individualverkehr, B500, Sonstiges | Brief | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor: Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen auch die Einrichtung von Querungshilfen und Kreisverkehren. |
| 34 | Verknüpfung der Buslinien und Anschluss Zug | Verknüpfung der Buslinien untereinander mit Anschluss dieser Buslinien an den Zugverkehr | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 35 | 1-Stunden-Takt | Vertaktung mit mindestens stündlicher Bedienung an allen Wochentagen und an den Tagesrandzeiten | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes vor: <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) |
| 36 | Verbundübergreifende Fahrkarte | Verbundübergreifende Fahrkarten, vergleichbar mit der Konuskarte | ÖPNV, Tarifsystem | E-Mail | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 37 | Marketingkonzept | Wirksames Marketingkonzept, nur für den öffentlichen Verkehr | ÖPNV | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 38 | Keine zusätzlichen P&R-Angebote | Keine zusätzlichen P&R-Angebote für den Individualverkehr | Motorisierter Individualverkehr | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 39 | Weniger Auto- und Motorrad-Verkehr | Und deshalb weniger Auto- und Motorradverkehr, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu fördern | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|---|---|-----------------|-------|---|
| 41 | Verbesserung der inklusiven Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, insbesondere auch blinder und sehbehinderter Menschen, am Nationalpark Schwarzwald | <p>Freut sich, dass der Nationalpark Schwarzwald in den letzten Monaten in seinen Angeboten vermehrt sowohl auf die besonderen Belange von Senioren als auch von Menschen mit Behinderungen eingeht. Auch der neugestaltete Internetauftritt kann sich sehen lassen. Somit sind erste Schritte zu mehr gesellschaftlicher Inklusion bereits begonnen.</p> <p>Wir sehen aber noch Defizite bei der inklusiven Teilhabe am Nationalpark Schwarzwald. Diese schlagen sich vor allem in der Zugänglichkeit des Nationalparks für Menschen mit Mobilitäts- und mit Sinneseinschränkungen nieder.</p> <p>Derzeit gestaltet sich die Situation so, dass der Nationalpark zwar mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch von Menschen mit Behinderungen theoretisch gut erreicht werden kann. In der Praxis muss man allerdings immer wieder umsteigen. Und hierbei entstehen entweder sehr lange Wartezeiten oder die Umsteigezeiten sind so kurz, dass schon bei einer geringfügigen Verspätung der jeweilige Anschluss verpasst wird und man auf den nächsten Anschluss lange warten muss. Zugleich ist man hierbei auf mehr oder minder zufällig fremde Hilfe angewiesen. Dieser hohe Aufwand bei der An- und Abreise reduziert die Attraktivität des Nationalparks Schwarzwald für Menschen mit Behinderungen erheblich.</p> <p>Wir bitten Sie daher den Anschluss des Nationalparks an öffentliche Verkehrsmittel unter diesen Aspekten zu überdenken. Künftig sollten Mobilitätsketten so geplant werden, dass auch Menschen mit Behinderungen, die wie blinde und sehbehinderte Menschen, auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angewiesen sind, mit einem angemessenen Zeitaufwand und möglichst selbstständig gleichberechtigte Teilhabemöglichkeiten zum Nationalpark Schwarzwald ermöglicht werden.</p> | Sonstiges, ÖPNV | Brief | <p>Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNVs zum und im Nationalpark vor. Des Zielnetz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema intergriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die genaue Linienführung und Betriebszeiten sind Teil der Umsetzung. Im Konzept steht zunächst ein verlässlicher, einfacher und regelmäßiger ÖPNV, welcher allen Nutzergruppen - vom Nationalparkgast aber auch den Anwohnenden - nutzbar sein soll. Daher sind Shuttledienste kein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die genaue Umsetzung der Linienführung und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> <p>Die Anregung zur Einführung von Mobilitätsservice-Zentralen wird an die Landkreise weitergegeben.</p> |
| 42 | Verbesserung der inklusiven Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, insbesondere auch blinder und sehbehinderter Menschen, am Nationalpark Schwarzwald | <p>Auch wir haben uns Gedanken gemacht, wie man die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen zum Nationalpark Schwarzwald verbessern kann. Daher schlagen wir die beiden folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Errichtung von Mobilitätsservice-Zentralen (z.B. in Achern und Ottenhöfen), damit vorab eine Umsteigeassistenz bestellt werden kann. Das hilft Menschen mit Behinderungen ihre An- und Abreise besser zu planen. 2) Einrichtung eines Shuttle-Dienstes zur besseren Erreichbarkeit des Nationalparks (z.B. von Freiburg oder Offenburg aus). Dieser Service könnte dann neben Menschen mit Behinderungen auch anderen Besuchergruppen mit Mobilitätseinschränkungen (z. B. Eltern mit Kinderwagen, Senioren oder Schülergruppen) angeboten werden. Ein solches Angebot existiert z. B. zweimal täglich von Freiburg nach Rust und wird sehr gut angenommen. <p>Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie unsere Anregungen und Vorschläge aufgreifen würden, um die Teilhabechancen von Menschen mit Behinderungen und letztlich auch von allen Menschen am Nationalpark Schwarzwald deutlich zu verbessern. Selbstverständlich stehen wir auch für Rückfragen Ihrerseits gerne zur Verfügung.</p> | Sonstiges, ÖPNV | Brief | <p>Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNVs zum und im Nationalpark vor. Des Zielnetz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema intergriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die genaue Linienführung und Betriebszeiten sind Teil der Umsetzung. Im Konzept steht zunächst ein verlässlicher, einfacher und regelmäßiger ÖPNV, welcher allen Nutzergruppen - vom Nationalparkgast aber auch den Anwohnenden - nutzbar sein soll. Daher sind Shuttledienste kein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die genaue Umsetzung der Linienführung und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> |
| 43 | Umstiegsmöglichkeit von Schiene auf Bus zur Weiterfahrt in den Nationalpark ab Oppenau sowie in Bad Griesbach | <p>Die Anbindung des Renchtals bei der Anreise zum Nationalpark Schwarzwald via ÖPNV über die Rheintalstrecke erfolgt über den Bahnhof in Appenweier beziehungsweise Offenburg per Renchtalbahn der SWEG. Wichtig ist hier die Schaffung einer direkten Umstiegsmöglichkeit von Schiene auf Bus zur Weiterfahrt in den Nationalpark ab Bahnhof Oppenau sowie ab Gleisende in Bad Griesbach.</p> | ÖPNV | Brief | <p>Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen.</p> |

| | | | | | |
|----|---|--|---------------------------------|-------|---|
| 44 | Anfahrt mit Pkw über die Rheinschiene | Für eine Anfahrt mit Pkw entlang der Rheinschiene über die BAB 5 von Süden kommend, bietet der Anschluss Appenweiler/Kehl die erste Abfahrtsmöglichkeit in Richtung Nationalpark Schwarzwald. | Motorisierter Individualverkehr | Brief | Das Thema Ausschilderung ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. Die exakte Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 45 | Anbindung Großraum Strassbourg | Ein besonderes Augenmerk sollte zudem auf die Anbindung des Großraums Strassbourg mit rund 640.000 Einwohnern gerichtet werden, dies erfolgt bislang über die TGO-Ortenaulinie mit Umstieg in Appenweiler sowie die neu eingerichtete grenzüberschreitende Tram-Linie D bis Kehl mit Umstieg am Bahnhof Kehl. | ÖPNV | Brief | Eine Anbindung von Strassbourg ist durch die Verknüpfung von Bus und Schiene gegeben. |
| 46 | Gemeinde Lautenbach und Stadt Oppenau als Tor zum Nationalpark | Die Gemeinde Lautenbach als Nationalpark-Region sowie die Stadt Oppenau als Nationalpark-Gemeinde bilden hier das Tor zum Nationalpark Schwarzwald. Die dortigen Wasserfälle sowie die Klosterruine und die geplante Ranger-Station sind Tor zum Nationalpark und ein wichtiger Baustein für dessen touristische Attraktivität. Aktuell ist keine Anbindung für Oppenau nach Allerheiligen gegeben, das Nationalparkticket ist hier aber nicht gültig. Der Linienverkehr endet momentan am ehemaligen Hotel zum Wasserfall. Durch die Schaffung der neuen Ranger-Station erwarten wir hier den Einbezug in das Konzept, analog zur Alexanderschanze und dem Standort Herrenwies. | ÖPNV, Sonstiges | Brief | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein sowie die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 47 | Direkte, ganzjährige Anfahrt über Oppenau zum Ruhestein | Weiterführend sollte von dort ausgehend eine direkte, ganzjährige Anfahrt zum Ruhestein über Oppenau möglich sein. Momentan führt die Naturerlebnislinie von 1. Mai bis 1. November von Oppenau nach Ottenhöfen und ist lediglich nutzbar an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Fahrgäste müssen einen Umstieg auf die Panoramalinie in Ottenhöfen in Kauf nehmen, die dann erst zum Mummelsee führt. | ÖPNV | Brief | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein vor. |
| 48 | Direkte, ganzjährige Anfahrt zur Alexanderschanze bzw. Freudenstadt über Bad Peterstal-Griesbach | Darüber hinaus muss eine direkte, ganzjährige Anfahrt zur Alexanderschanze bzw. Freudenstadt über Bad Peterstal-Griesbach erfolgen. Momentan führt der Freizeitbus "Über'n Buckel" von 1. Mai bis 1. November von Bad Griesbach über die Alexanderschanze nach Freudenstadt. Nutzbar ist diese Linie lediglich an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zweimal täglich. | ÖPNV | Brief | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie die Erhöhung der Taktung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und des Betriebes sind Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. Die Anbindung von Bad Peterstal-Griesbach zur Alexanderschanze sieht das Verkehrskonzept vor. |
| 49 | Einbeziehung Buchkopfturm Oppenau, Fernwanderweg Renchtalsteig und Qualitätswanderweg Maisacher Turmsteig | Mit dem Buchkopfturm Oppenau wurde 2015 ein weiteres touristisches Highlight geschaffen, das über den Bereich Zuflucht in das Verkehrskonzept einbezogen werden sollte, ebenso gilt dies für den Fernwanderweg Renchtalsteig sowie den Qualitätswanderweg Maisacher Turmsteig, der am 25. Mai eingeweiht worden ist und an der Ortsverwaltung in Oppenau-Maisach startet. | ÖPNV, Sonstiges | Brief | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|--|---|---|--------|--|
| 50 | Verlässlichkeit, Umsteigeverbindungen | <p>Wichtig ist, dass das Busfahren verlässlich ist, dann ist der hohe Takt nicht ganz so wichtig.</p> <p>Ein verlässlicher Stundentakt mit Anschlusssicherung wäre mein Ansatz. Sollte der letzte Anschluss verpasst werden, müsste ein Fahrgastrecht greifen, ein anderer verpasster Anschluss kann durch kostenfreien Kaffee und Kuchen oder Snack abgegolten werden. An einem schönen Umsteigepunkt wäre das gut denkbar und wohl akzeptabel.</p> <p>Die Busumsteigeverbindungen sollen optimiert geplant sein, und mit Big Date, Internet der Dinge unterstützt werden. Kurzfristige Verstärkungen machbar sein. Umsteigeverbindungen über Zielvorabe (zB mit Smartphone) abgesichert werden, so gut möglich. Ein Anschlussbus soll warten, solange er sich damit nicht mehr Probleme einhandelt. Und sonst bleibt ein „Zuckerle“ im schönen Schwarzwald.</p> <p>Auch heute schon kann man mit Bus und Bahn anreisen, etwas mehr Vertrauen in das System und eine gute Tagesplanung helfen dabei. Man kann auch entspannt Kaffee trinken, wenn man weiß, wann der Bus fährt, das ist lernbar, ein gute Gewöhnungseffekt. Nur sollte man nach 17.22 Uhr weg kommen, auch jetzt schon ;-), zumindest am 26.07..</p> <p>Bitte darauf achten, dass Busse nicht mit Werbung beklebt sind und dadurch einen schlechter nach außen blicken lassen.</p> | ÖPNV, Information | E-Mail | <p>Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor.</p> <p>Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden.</p> |
| 51 | Auskünfte (Bushaltestelle im Umkreis mit Kilometer-Angabe), Reiseplanung | <p>Es gibt mit den Auskünften derzeit noch keine (mir bekannte) Möglichkeit einen Bushaltestelle im Umkreis einer definierten km Angabe zu finden. Wäre auch ein Ansatz, eine Verbesserung im Verkehrskonzept Nationalpark anzugehen.</p> <p>Grundsätzlich ist eine Reiseplanung mit optimierter Hotelübernachtung an ÖPNV Haltestellen heute auch nicht so einfach, das könnte auch verbessert werden.</p> <p>Da wird sich sicher noch was tun.</p> | ÖPNV, Information | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark.</p> |
| 52 | Nahverkehrsnetz, Stellplätze für Wohnmobile | <p>Gerne möchte ich aber die Gelegenheit nutzen zwei Anregungen zu geben, deren Umsetzung m.E. die Attraktivität des Naturparkes deutlich steigern würden.</p> <p>1. Dem Wegenetz sollte jetzt ein „Naturpark-Nahverkehrsnetz“ folgen mit einem den ganzen Naturpark abdeckenden Linienplan aller regionalen Linien, einschließlich der Zu- und Abfahrten in die Täler und dem „Längsverkehr“ entlang der B500. Das würde dem Wanderer die Planung und Durchführung von Wanderungen (teilweise zu Fuß, teilweise mit dem Bus) erleichtern und die Straße entlasten. Dabei erkennbare Lücken in den Verkehrsverbindungen sollten geschlossen werden.</p> <p>2. Für Wohnmobile sollten entlang der B 500 Stellplätze eingerichtet werden.</p> | ÖPNV, Parkraummanagement, Sonstiges, B500 | E-Mail | <p>Das Verkehrs- und Wegekonzept greift ineinander und wird bei der Umsetzung berücksichtigt. Die Einrichtung von Wohnmobilstellplätzen mit ausgebauter Infrastruktur ist in der Nationalparkregion vorgesehen.</p> <p>Das Verkehrskonzept schlägt einfache Stellplätze am Rande des Nationalparks vor.</p> |
| 54 | Schnittstellen Wegekonzept/ÖPNV; autofreie Zeiten | <p>Die Information in Gruppen mit Fragemöglichkeit und die Wanderung waren übrigens sehr gut. Aufgefallen ist mir: Es wird wieder (im Unterschied zu den Veranstaltungen zum Verkehrskonzept) verstärkt an Auto gedacht, Schnittstellen Wegekonzept <-> ÖPNV waren kaum kein Thema, bei Infotafeln (die gut sind) wird primär von einem Aufstellen an den Parkplätzen gesprochen.</p> <p>Ferner rege ich (auch fürs Wegekonzept) für sonntags eine autofreie Zeit auf der B500 an, von 9 bis 12 Uhr, so dass hier sehr gut Rad gefahren werden kann. Und ÖPNV Nutzer einen signifikanten Vorteil haben.</p> | ÖPNV, Information, Motorisierter Individualverkehr, Parkraummanagement, B500, Sonstiges | E-Mail | <p>Für eine gute Besucherlenkung müssen Verkehr-, Tourismus- und Wegekonzept des Nationalparks ineinandergreifen. Das Verkehrskonzept sieht keine Sperrung öffentlicher Straßen vor.</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|------|--------|--|
| 55 | Verknüpfung Buslinien, stündliche Vertaktung, verbundübergreifende Fahrkarten, Marketingkonzept, keine zusätzlichen P&R-Angebote | <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"> • Verknüpfung der Buslinien untereinander mit Anschluss dieser Buslinien an den Zugverkehr. • Vertaktung mit mindestens stündlicher Bedienung an allen Wochentagen und an den Tagesrandzeiten. • Verbundübergreifende Fahrkarten mit Einschluss der Anreise auf der Schiene. • Wirksames Marketingkonzept, nur für den öffentlichen Verkehr, d.h.: Werbung, Information, Angebote. • Keine zusätzlichen P&R-Angebote für den Individualverkehr, mit dem Ziel, weniger Auto- und Motorradverkehr, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. <p>Wir wissen, dass unsere Forderungen nicht überall auf Gegenliebe stoßen werden, und in manchen Kreisen wird man diese Forderungen ablehnen, wobei man die Kosten für einige zusätzliche Buskurse in den Vordergrund stellen wird, dabei jedoch keine Umorientierung bei der Verkehrsmittelwahl will. Wir sind jedoch der Meinung, dass nur so eine umweltfreundliche Anbindung des Nationalparks möglich sein wird.</p> <p>Priorität bei der Umsetzung des Konzeptes, sozusagen als ersten Schritt einer Umsetzung, sollte die tägliche und stündliche Durchbindung der Schwarzwaldhochstraßenlinie Baden-Baden – Freudenstadt genießen.</p> | ÖPNV | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 56 | Durchgehende Buslinie auf der Schwarzwaldhochstraße | <p>In jüngster Zeit musste leider festgestellt werden, dass das Interesse an einem attraktiven, angebotsorientiertem öffentlichen Verkehr bei den Stadt- und Landkreisen, als Aufgabenträger des öffentlichen Busverkehrs, im genannten Gebiet, stark nachgelassen hat und sogar – trotz feierlicher Gründung des Nationalparks – der öffentliche Verkehr eingeschränkt wurde. Beispielsweise wurde der Takt auf der Linie 245 Baden-Baden – Mummelsee ausgedünnt und montags sogar ganz eingestellt. Unübersichtlich präsentiert sich das Angebot Freudenstadt – Mummelsee mit unterschiedlichen Angeboten am Wochenende und werktags! Dabei wäre eine durchgehende Buslinie auf der Schwarzwaldhochstraße, mindestens im Stundentakt, dringend notwendig. Diese Linie gibt es leider immer noch nicht. Man könnte meinen, die alte Landesgrenze zwischen Baden und Württemberg besteht immer noch. Auch im Tarifbereich bestehen, trotz Nationalparkticket, noch Grenzen.</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor.</p> <p>Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht außerdem die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|------|--------|--|
| 57 | Erreichbarkeit des Nationalparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln | <p>Der Mummelsee und andere interessante Ziele im Nationalpark leiden an schönen Tagen unter der starken Flut der Autos und Motorräder. Für (<i>Name anonymisiert</i>) steht diese Situation in starkem Kontrast zur ökologischen Zielsetzung und den angekündigten touristischen Chancen, die durch den Nationalpark erwartet werden. Nicht gerade dem Personenkreis, der die umweltfreundliche Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Nationalpark wählt, sollte der Besuch erschwert werden.</p> <p>Wir erwarten deshalb, dass bei den kommenden Planungsschritten und bei der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes die Diskussion um die Erreichbarkeit des Nationalparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen wichtigeren Stellenwert bekommt. Das anhängende Konzept sollte für die ÖV-Anbindung ein ernstzunehmender Vorschlag sein, den (<i>Name anonymisiert</i>) den zuständigen Gebietskörperschaften gerne zur Verfügung stellt.</p> <p>Die Linienbezeichnungen in diesem Konzept wurden von bestehenden Linien übernommen, müssen natürlich bei einer Umsetzung vereinheitlicht werden</p> | ÖPNV | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 58 | Direkte Umsteige Verbindung zwischen der Renchtalbahn und der zentralen Buslinie auf der Schwarzwaldhochstraße | <p>Bei der Anhörung, Workshop zum Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald, am 2. Mai 2017, kamen aus den Foren Anregungen, von denen einige bei uns auf Interesse stießen. So wurde beklagt, dass das MIV-Aufkommen im Renchtal zeitweise so stark sei, sodass sich Pkws in Bad Peterstal-Griesbach stark stauen würden und nicht mehr weiterkämen. Um auch hier ein Angebot zu machen, übernimmt (<i>Name anonymisiert</i>) in sein Konzept die Freizeitlinie VGF F 118. Integriert werden kann die Linie, wenn die Fahrzeit zwischen Bahnhof Bad Griesbach Bhf. und Alexanderschanze auf unter 10 Minuten reduziert wird. Dies müsste machbar sein. Dadurch würde eine direkte Umsteige Verbindung zwischen der Renchtalbahn und der zentralen Buslinie auf der Schwarzwaldhochstraße geschaffen. Anschlüsse auch von und zur Renchtalbahn wären gegeben. Zwar sind die Anschlüsse knapp, aber es müsste reichen!</p> <p>Die Routenplaner geben folgende Fahrzeiten an:</p> <p>Routenplaner Falk: 9 Minuten Wandertaxi: 9 Minuten web.de: 7 Minuten ADAC: 7 Minuten</p> | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie die Erhöhung der Taktung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. Die Anbindung von Bad Peterstal-Griesbach zur Alexanderschanze sieht das Verkehrskonzept vor. |
| 59 | Schwarzwaldhochstraßenlinie Baden-Baden - Freudenstadt | <p>Es könnte auch noch etwas bei der Schwarzwaldhochstraßenlinie Baden-Baden - Freudenstadt geschoben werden, aber so, dass immer noch die Anschlüsse passen. Die jetzigen Busfahrzeiten sind ohnehin alle etwas großzügig und könnten etwas gekürzt werden. Beispiel Alexanderschanze - Mummelsee sind fahrplanmäßig 25 Minuten angesetzt. Einzelne Kurse brauchen 23 Minuten. Das wäre schon eine mögliche Reserve. Jeder Routenplaner bleibt in diesem Falle unter 20 Minuten.</p> <p>Längere Umsteigezeiten sind wegen des gesamten Fahrplankonzeptes, auch wegen der Anschlüsse der Renchtalbahn an die Rheintalbahn, kaum möglich.</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt.</p> <p>Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden.</p> |

| | | | | | |
|----|---|---|------|--------|---|
| 60 | Vorschlag: Linie KVV 245/VGF 12/F 2 gekoppelt, Baden-Baden – Freudenstadt (Schwarzwaldhochstraßenlinie) | Linie KVV 245/VGF 12/F 2 gekoppelt, Baden-Baden – Freudenstadt (Schwarzwaldhochstraßenlinie): Die Linie verkehrt stündlich mit Kreuzung in Sand zu den Minuten 15 und 45 mit Anschluss an die Linie KVV 263. Am Ruhestein Anschluss an die Linie VGF 21. Bahnanschlüsse bestehen in Baden-Baden und Freudenstadt. Die Fahrzeit zwischen Baden-Baden Bahnhof und Freudenstadt Stadtbahnhof beträgt 1:28 Std., das bedeutet, dass vier Kurse eingesetzt werden müssten. Um vom Bahnhof Baden-Baden schnell zur Schwarzwaldhochstraße zu kommen, verkehrt diese Linie durch den Michaelstunnel und hält erst wieder an der Malschbacher Straße. Dort haben Fahrgäste nach oder von Baden-Baden Innenstadt (Leopoldsplatz) Anschluss mit der Linie 204, deren Fahrplan noch angepasst werden müsste. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 61 | Vorschlag: Linie KVV 263, Bühl – Sand – Forbach | Linie KVV 263, Bühl – Sand – Forbach: Stündlicher Betrieb mit Kreuzung in Sand-Kapelle zu den Minuten 15 und 45 und dort Anschluss an die Linie KVV 245/VGF 12. Bahnanschlüsse bestehen in Bühl (Rheintalbahn) und Forbach (Murgtalbahn). Die Fahrzeit in einer Richtung beträgt 0:49 Std., das bedeutet, dass zwei Kurse eingesetzt werden müssten. Allerdings, durch lange Standzeit in Forbach, ergibt sich ein problematischer Umlaufplan. Evtl. könnte die Linie mit der Linie 248 nach Bermersbach verknüpft werden, um von dort eine Verlängerung über die Rote Lache (ex 217) nach Baden-Baden anzubieten. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 62 | Vorschlag: Linie TGO 295, Achern – Mummelsee – Hornisgrinde | Linie TGO 295, Achern – Mummelsee – Hornisgrinde: Busanschluss am Mummelsee an Linie 245/12. Bahnanschluss in Achern (Rheintalbahn). Umlaufzeit 0:41, das bedeutet, dass zwei Kurse eingesetzt werden müssten. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 63 | Vorschlag: Linie VGF 21/F 11, Baiersbronn – Ruhestein – Ottenhöfen | Linie VGF 21/F 11, Baiersbronn – Ruhestein – Ottenhöfen: An der Haltestelle Ruhestein besteht Anschluss an die Linie 245/12. Bahnanschlüsse bestehen in Baiersbronn (Murgtalbahn) und Ottenhöfen (Achertalbahn). Die Fahrzeit beträgt 0:39 Std., das bedeutet, dass zwei Kurse eingesetzt werden müssten. Die Linie könnte ab Ottenhöfen nach Oppenau über Allerheiligen verlängert werden. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 64 | Vorschlag: Linie VGF F 118, Bad Griesbach Bhf – Alexanderschanze | Linie VGF F 118, Bad Griesbach Bhf – Alexanderschanze: Anschluss von und nach der Renchtalbahn. Anschluss an der Alexanderschanze an die Schwarzwaldhochstraßenlinie KVV 245/VGF 12/F 2 | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |

| | | | | | |
|----|----------------------------------|--|---|--------|---|
| 65 | Vorschlag: Kosten | <p>Die entstehenden Kosten für dieses Betriebssystem betragen zwischen 2,5 Mio. bis 3,0 Mio. Euro pro Jahr, bei einem täglichen Betrieb im Stundentakt von ca. 8 bis 20 Uhr. Dieser Betrag müssten sich die vier betroffenen Kreise, die Landkreise Rastatt, Ortenaukreis und Freudenstadt sowie die Stadt Baden-Baden, teilen. Angenommen wurden Betriebskosten von 60 Euro pro Stunde und Bus.</p> <p>Dagegen gerechnet werden können folgende Positionen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einsparungen durch Ausschreibungen. • Anrechnung der jetzigen Betriebskosten. • Fahrgeldeinnahmen inklusive Konus-Mittel. • Landesmittel, die für eine Verkehrsanbindung des Nationalparks vorgesehen sind. • Leader-Mittel der Europäischen Union. • Synergieeffekte durch Verknüpfungen mit anderen Linien müssten geprüft werden, um weitere Kostenreduzierungen zu erzielen. • Größere Einsparungen durch Fahrplankürzungen werden nicht empfohlen, da darunter das ganze System leiden würde! • Überlegungen könnten angestellt werden, ob nicht die Schwarzwaldhochstraßenlinie Baden-Baden – Freudenstadt als Regiobuslinie betrieben wird, um einen 50%-Betriebszuschuss vom Land zu erhalten. | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept zeigt Finanzierungsmöglichkeiten auf und benennt Zuständigkeiten. Die Ausgestaltung und Finanzierung der konkreten Umsetzungsschritte ist zwischen dem Verkehrsministerium und den Kreisen bzw. Gemeinden je nach Zuständigkeit zu vereinbaren. |
| 66 | Lärmproblem | <p>Warum wird beim Thema Verkehrskonzept nicht explizit das massive Problem der Motorradfahrer gerade an Hotspots entlang der Schwarzwaldhochstraße insbesondere am Ruhestein und am Mummelsee angesprochen? Wer beispielsweise im Sommer am Ruhestein unterwegs ist, fühlt sich wie auf der Rennstrecke. Ich glaube, dass dieses Lärmproblem nicht nur erholungssuchende Besucher, sondern auch die Fauna belastet; nicht zu sprechen von den zugehörigen Schadstoffeinträgen. Ich halte ein Straßen- und Verkehrskonzept für vordringlicher als das (Wege)sperrenkonzept, denn ersteres kann bereits im Ansatz Besucherströme besser lenken und würde sicher zahlreiche Wegesperrungen vermeiden. Beispielsweise könnten Straßen für Nicht-Einheimische zeitweise gesperrt werden oder Geschwindigkeitsbeschränkungen bzw. Fahrbahnbeschränkungen helfen. Zusammen mit einem guten Nahverkehrskonzept ist so mehr zu erreichen als mit Wegesperrungen. Mir scheint jedoch, dass letzteres einfacher und auch im Sinne der Interessen der Forstwirtschaft sind. Wege- und Betretungsverbote sollten ein letztes Mittel sein, da nur eine begehbare und begreifbare Umwelt zur Bewusstseinsbildung für nachhaltigen Natur- und Umweltschutz beitragen kann.</p> | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, Lärm | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 67 | Mitfahrer-Bank; Ruf-/Sammeltaxis | <p>Ich finde die Idee der „Mitfahrer-Bank“ eigentlich ziemlich cool – evtl. könnte man das ja in den Orten die die Tore zum NLP sind auch machen.</p> <p>Hier der Link zum Konzept: http://mitfahrerbank.com/so-gehts/die-idee/</p> <p>Weiterer Vorschlag: Ruf- / Sammeltaxis</p> | Mitfahrgelegenheiten | E-Mail | <p>Die Anregung wurde an die Gemeinden der Nationalparkregion weitergegeben. Eine Mitfahrerbank kann als Ergänzung durch Kommunen umgesetzt werden. Als Teil eines verlässlichen ÖPNVs/ Verkehrsmittels für Gäste oder Anwohnende wurde die Idee der Mitfahrerbank nicht in das Verkehrskonzept aufgenommen.</p> <p>Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Sammeltaxis umgestellt werden.</p> |

| | | | | | |
|----|---|---|--|-------|--|
| 68 | Finanzierung | <p>Das Schreiben möchte ich zum Anlass nehmen, um für deutliche Verbesserungen für den ruhenden Verkehr im Bereich der Schwarzwaldhochstraße zu werben. Ferner muss zeitnah ein verlässlicher überregionaler ÖPNV für die ganze Region aufgebaut werden. Dies möglichst noch vor Fertigstellung des Nationalpark-Infozentrums am Ruhestein. Finanziell kann dieses umfassende Angebot aber nicht aus den klammen Kassen der Gemeinden finanziert werden. Hier muss berücksichtigt werden, dass eindeutig das Land Baden-Württemberg in der Pflicht steht.</p> | ÖPNV, Parkraummanagement | Brief | <p>Der Ausbau des ÖPNVs ist ein zentraler Baustein des Verkehrskonzeptes. Eine erste Verbesserung bis zur Eröffnung des neuen Besucherinformationszentrum Ruhestein wird angestrebt. Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt den Landkreisen, dem Land und den Kommunen.</p> |
| 69 | Parken am Mummelsee und am Seibelseckle | <p>Als einheimischer Autofahrer kenne ich seit 49 Jahren die Verkehrsverhältnisse auf der Schwarzwaldhochstraße zu allen Jahreszeiten. Ja, es gab Verbesserungen bei der Parkplatzgestaltung im Raum Seibelseckle/Mummelsee. Mit Reservierung von Abstellmöglichkeiten für Hotelgäste (P1) wurde das Parkangebot für andere jedoch wieder reduziert. Ich frage mich, sind die Parkmöglichkeiten vor und nach dem Mummelsee/Seibelseckle (B500) für alle verständlich geregelt? Nach meinem Verständnis besteht Handlungsbedarf in diesen Bereichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autofahrer parken an der B500, außerhalb einer geschlossenen Ortschaft, um zum Mummelsee hochzugehen oder die Aussicht zu genießen. Die Seitenstreifen sind nicht als Parkplatz gekennzeichnet. Warum werden sie nicht mit dem Zeichen 314 StVO versehen? Für Verkehrsteilnehmer ist nicht erkennbar, dass dort geparkt werden darf. Eine Parkflächenmarkierung ist nicht vorhanden bzw. kommt nicht in Betracht. • Es wäre sinnvoll das Zeichen 310 "Seebach/Ortsteil Mummese" aufzustellen. Vorteil: Ein Fußgängerüberweg von P3/P2 zum Hotel könnte angelegt werden. Somit wäre ein sicheres Überqueren der B500 für Fußgänger sichergestellt. Innerhalb einer Ortschaft ist eine Geschwindigkeit nur bis 50 km/h zugelassen. Das Ganze würde zur Klärung der jetzigen Parkplatzsituation beitragen. • Die Parkplätze für Busse sind eindeutig zu kennzeichnen. Man stellt immer wieder fest, dass Pkw auf dem Parkraum für Busse parken. Die StVO sieht eine Kombination von Straßenschild und Werbetafel nicht vor. Werbeschild entfernen. • Fehlendes Zeichen 306, Vorfahrtstraße: Es muss am Anfang, an jeder Kreuzung und an jeder Einmündung wiederholt werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften verbietet es bis dorthin das Parken auf der Fahrbahn. • Warum werden die Plätze Richtung Seibelseckle nicht als Parkplätze ausgewiesen? • Bei Parkverbot Richtzeichen 283-10 bzw. 283-20 aufstellen als Übergangslösung -> "Knöllchen" vermeiden | Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, Information | Brief | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum ruhenden Verkehr vor. Die Anmerkungen sind Teil der Umsetzung und müssen dabei geprüft werden. Grundsätzlich sind bei Maßnahmen an Parkflächen und öffentlichen Straßen die Eigentümerverhältnisse und rechtlichen Vorgaben berücksichtigt werden.</p> |

| Beteiligung Wegekonzert 2016 | | | | | |
|------------------------------|-------------------|--|---|-------------------------------|--|
| 1 | Querung B 500 | Die Querung über die B500 ist mitunter sehr gefährlich. Gibt es Überlegungen verkehrsflächige Querungshilfen einzurichten? | Sonstiges | bilaterales Gespräch | Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht. |
| 2 | Querung B 500 | Könnte durch eine Wanderbeschilderung entlang der B500 eine Beruhigung erlangt werden? (Anmerkung NLP: Ein "Vorsicht! Wanderer!"-Schild) | Information, B500, Sonstiges | bilaterales Gespräch | Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht. |
| 3 | Querung B 500 | Wie sieht es mit Brücken aus? | Sonstiges | bilaterales Gespräch | Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht. |
| 4 | Querung B 500 | Die Querung der B500 ist gefährlich. Gibt es Überlegungen wie die Querungen sicherer gemacht werden können, beispielsweise durch eine Fußgängerbrücke? | Sonstiges | bilaterales Gespräch | Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht. |
| 5 | Motorrad | L83: Verkehrsberuhigung, Lärm von Motorrädern | Motorisierter Individualverkehr, Lärm | Bürgerworkshop Forbach | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Lärmreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. |
| 6 | Verkehrsbelastung | Auswirkungen des Wegekonzertes auf die B500 (Beruhigung, Geschwindigkeitsbegrenzung?). Die Lärm und Verkehrsbelastung ist gerade im Nordteil (Herrenwies) sehr hoch. Ist im Rahmen des Wegekonzertes eine Verkehrsleitung geplant? | B500, Lärm, Motorisierter Individualverkehr | Führung Startpunkt Herrenwies | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Lärmreduzierung, Verkehrsberuhigung und Ausbau des ÖPNVs vor. |

| | | | | | |
|----|------------------------------------|---|--|-------------------------|--|
| 7 | ÖPNV, NLP-Ticket | Momentan ist eine Anreise mit dem ÖPNV zu umständlich. Wenn es einen Zubringerbus geben würde, wäre dies eine Option. Ab 01.06.2016 wird es das Nationalparkticket geben, mit diesem kann man dann entlang der B500 immer wieder aus- und einsteigen und sich so verschiedene Wege erwandern. | ÖPNV, Sonstiges, Tarifsystem | bilaterales Gespräch | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 8 | ÖPNV, NLP-Ticket | Das NLP-Ticket sollte, mit aktueller Taktung, so kommuniziert werden, dass eine Planung damit möglich ist. Eventuell können die Rundwege bzw. Touren mit Zeitangaben geplant werden, so dass eine gute Nutzung des ÖPNV möglich ist. Hinweis aus dem KVV Fahrgastbeirat: Der KVV hat dazu eine interaktive Karte mit den aktuellen Abfahrtszeiten erstellt: https://www.kvv.de/fileadmin/user_upload/kvv/dokumente/freizeit/Nationalpark/Nationalpark_Schwarzwald2.pdf | ÖPNV, Tarifsystem, Sonstiges | bilaterales Gespräch | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. |
| 9 | ÖPNV | Nicht alle Senioren sind ans Internet angebunden oder werden diese App haben. (Anmerkung NLP: Digitale Nationalpark-Informationen, Nationalpark-App: Neuigkeiten, Wegesperrungen, ÖPNV-Abfahrtszeiten) | Sonstiges, Information | bilaterales Gespräch | Neben digitalen Informationen sieht das Verkehrskonzept auch weiterhin analoge Informationen, wie Flyer, Fahrplanaushänge etc. vor. |
| 10 | Regionale Bedeutung Wegekonzept | NLP bringt mit Wegekonzept etwas auf den Weg was den lokalen Tourismusverbänden sehr weiterhilft, da Anknüpfungspunkte zwischen den Gemeinden bzw. innerhalb der Region aufgedeckt werden und so eine Verbindung der Projekte innerhalb der Region ermöglicht wird. Verknüpft mit einer integrierten Planung der Verkehrskonzeption (Wege die überregional weiterführen und die durch ein gutes Verkehrskonzept erreichbar gemacht werden) bietet das der Region sehr gute Entwicklungschancen. Das Wegekonzept bietet den Anlass, regionale Projekte in einem überregionalen Kontext zu betrachten und einzubetten. | Sonstiges | bilaterales Gespräch | Verkehrs- und Wegekonzept greifen ineinander und werden bei der Umsetzung aufeinander abgestimmt. |
| 11 | Regionale Bedeutung Wegekonzept | Hoffnungen, die seitens der Gemeinde mit dem Wegekonzept verknüpft sind: - Integration des Tourismus- & Verkehrskonzept - Weiterführung bestehender Rad- & Wanderwege - Zusammenbringen der örtlichen Projekte in einem überregionalen Kontext (--> Tourismuskonzept) | Sonstiges | bilaterales Gespräch | Für eine gute Besucherlenkung müssen Verkehr-, Tourismus- und Wegekonzept des Nationalparks, vor allem in der Umsetzung, ineinandergreifen. |
| 12 | ÖPNV, NLP-Ticket | Momentan ist eine Anreise mit dem ÖPNV zu umständlich. Wenn es einen Zubringerbus geben würde, wäre dies eine Option. Ab 01.06.2016 wird es das Nationalparkticket geben, mit diesem kann man dann entlang der B500 immer wieder aus- und einsteigen und sich so verschiedene Wege erwandern. | ÖPNV, Tarifsystem | bilaterales Gespräch | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 13 | ÖPNV, NLP-Ticket | Das NLP-Ticket sollte, mit aktueller Taktung, so kommuniziert werden, dass eine Planung damit möglich ist. Eventuell können die Rundwege bzw. Touren mit Zeitangaben geplant werden, so dass eine gute Nutzung des ÖPNV möglich ist. | ÖPNV, Tarifsystem, Sonstiges, Information | bilaterales Gespräch | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. |
| 14 | ÖPNV, Beschilderung | Auch die Beschilderung von Themen-Rundwegen im Verkehrskonzept ist zu berücksichtigen. Wichtige Wege sollten mit dem ÖPNV anfahrbar sein. Des Weiteren sollten Möglichkeiten geschaffen und ausgewiesen werden, wie und wo eine Abholung / ein Transport von Gästen ermöglicht werden kann. | Information, ÖPNV, Parkraum- management | bilaterales Gespräch | Verkehrs- und Wegekonzept greifen ineinander und werden bei der Umsetzung aufeinander abgestimmt. |

| | | | | | |
|----|-------------------------|--|--|------------------------------|---|
| 15 | Behindertenparkplätze | Ausweisen von Behindertenparkplätzen | Parkraummanagement, Sonstiges | Bürgerworkshop Bad Peterstal | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept aufgenommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 16 | Motorräder | Motorradfahrer sollen nicht im Nationalpark sein | Motorisierter Individualverkehr | Bürgerworkshop Bad Peterstal | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 17 | Motorräder | Motorradfahrer auf Nationalparkstraßen gefährlich | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Bürgerworkshop Bad Peterstal | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. |
| 18 | Notfallrettung | Notrettung: Bezug Verkehrskonzept (zugeparkte Strassen) | Sonstiges, Parkraummanagement | Bürgerworkshop Forbach | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 19 | ÖPNV | ÖPNV – Verbindungen wieder beleben | ÖPNV | Bürgerworkshop Forbach | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 20 | NLP-Ticket | Verkehrskonzept: NLP-Ticket mit verschiedenen Zonen | Tarifsystem | Bürgerworkshop Bad Peterstal | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 21 | Elektromobilität im NLP | Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, bei der Wegekonzeption die wachsende Gruppe der älteren TouristInnen ab 60+ und deren speziellen Bedürfnisse berücksichtigt werden sollten. Die Zulassung von Elektromobilität in Teilbereichen im Süden, insbesondere in der Nähe des angestrebten Tierreservates, wäre erstrebenswert. Generell sollte Elektromobilität von Anfang an in die Planung einfließen, da bereits eine Nachfrage durch die wachsende Gruppe der Touristen 60+ gegeben ist. Auf diese Weise könnte eine Vorreiterrolle eingenommen und ein Alleinstellungsmerkmal ausgebaut werden. Ermöglicht werden sollte dies nur in Teilbereichen. | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | bilaterales Gespräch | Das Thema Elektromobilität ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. Die Freigabe von nicht öffentlichen Wegen für den öffentlichen Verkehr ist gemäß Nationalparkgesetz nicht zulässig. Zudem ist es das Ziel die Nationalparkfläche möglichst beruhigt zu halten und nicht weitere Störungen durch zusätzlichen Verkehr zu produzieren. |
| 22 | Barrierefreiheit | Menschen mit Behinderungen sind eine wichtige Nutzergruppe mit zukünftig noch wachsender Bedeutung. Wichtig sei hier ein Gesamtkonzept, welches Wege im NLP, aber auch in der angrenzenden Umgebung miteinbezieht. Nicht nur innerhalb des NLPs, sondern auch außerhalb sollte ein gewisser Standard an barrierefreien Wegen eingeführt werden. Ziel soll es sein, dass das Wegenetz in der Region als Gesamtkonzept wahrgenommen wird mit möglichst vielen Mehrfachnutzungen Beispiel: Barrierefreie Wege im Nationalpark Teneriffa. Es ergeht die Bitte, auch das Umfeld und die Anbindung an den NLP miteinzubeziehen. | Sonstiges | bilaterales Gespräch | Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema intergriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die jeweilige Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. Das neue Besucherinformationszentrum wird barrierefrei zugänglich und besuchbar sein. |
| 23 | Perspektiven Tourismus | Perspektiven der Hoteliers und der Touristen einfließen lassen | Sonstiges | Bürgerworkshop Bad Peterstal | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept aufgenommen. Es fand ein umfassender Beteiligungsprozess zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes statt. |
| 24 | Besucherlenkung | Der NLP soll nicht zum Rummelplatz werden. Die Lenkung der Besucher ist sehr schwierig. Ein Lenkungskonzept, möglichst weg von Verboten ist zentral. Besucher laufen dort wo befestigte Wege sind, also auch auf Managementwegen. | Parkraummanagement, Verkehr Allgemein | bilaterales Gespräch | Für eine gute Besucherlenkung müssen Verkehr-, Tourismus- und Wegekonzept des Nationalparks, vor allem in der Umsetzung, ineinandergreifen. |

| | | | | | |
|----|--|---|--|---|--|
| 25 | Öffentlichkeitsarbeit | App zur Ergänzung der Tourenzusammenstellung | Information | Bürgerworkshop Forbach | Die Anregung betrifft das Modul Tourismuskonzept und wurde entsprechend weitergeleitet. |
| 26 | Schwarzwaldhochstraße entlasten | Es wäre klasse, wenn man einen regelmäßigen Fahrplan, evtl mit Elektrobussen, hinbekommen würde, sodaß von den Tälern bis zu den einzelnen Ausgangspunkten kein eigenes Auto benötigt wird. Außerdem wäre es dann möglich entlang der Hochstrasse zuzusteigen. Optimal wäre natürlich noch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Im Winter könnte man dann den Skifernwanderweg auf Strecke nutzen. Ziel wäre die Hochstrasse vom PKW Verkehr zu Entlasten und in diesem Zuge muß man auch über den LKW Verkehr nachdenken. | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 41 | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. Das Verkehrskonzept greift das Thema Elektromobilität auf und schlägt den Ausbau des ÖPNVs und die Einrichtung von Radanhängern an den Bussen vor. |
| 27 | Anschluss Renchtal an den öffentlichen Nahverkehr | Es wird über einen Nationalparkbus gesprochen, aber nicht um die Anbindung der Täler an den öffentlichen Nahverkehr. Um die Parkplätze und Straßen im NP zu entlasten, wäre hier ein übergreifendes Konzept notwendig. Aus dem Renchtal z.B. ist derzeit nur am Wochenende eine zeitintensive Reise über Liehbachtal, Allerheiligen, Ottenhöfen (Acherntal!) möglich. Im Winter gibt es keine Möglichkeit zur B500 zu kommen. Ein direkter, täglicher Bus durch das Renchtal wäre wünschenswert. | ÖPNV | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 77 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 28 | Radfahrstreifen auf der B 500 | Entlang der B 500 sollte auf der gesamten Strecke Kniebis - Alexanderstraße - Ruhestein und weiter beidseitig ein Rad-Schutzstreifen markiert werden. Begründung: neben dem vorgesehenen Angebot eines Forstweges südlich der B 500 sollte zusätzlich ein Angebot für die Rennradler z.B. aus dem Raum Loßburg/Freudenstadt gemacht werden. Der Verkehr auf der schönsten Ferienstraße in Süddeutschland sollte umweltverträglich organisiert werden, d.h. eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf z.B. 70 km/h, ein LKW-Fahrverbot und - wenn möglich - ein Verbot von getunten Motorrädern. | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges, B500 | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 96 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. |
| 29 | Kein Motorrad-Verbot Kommentar zu Nr. 28 | Ich bin absolut gegen ein Motorradverbot auf der Hochstraße. Untersuchungen zeigen, dass dies nur zu einer Verlagerung führt und der Verkehr sich an anderer Stelle konzentriert. Der Akzeptanz des NP wäre dies in keiner Weise förderlich. Es gibt schon genügend Geschwindigkeits- und Lärmkontrollen an der Hochstraße und ich frage mich warum man immer alles gleich verbieten will, was man selbst nicht mag. Das nächste sind dann: Hunde, Radfahrer....? Das Zauberwort heißt: Vernunft und Toleranz.....nicht nur fordern sondern auch selbst so leben, dann klappt das auch mit dem Miteinander. | Motorisierter Individualverkehr | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 96 - Kommentar | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 30 | Kommerzialisierung Kommentar zu Nr. 28 | Ein durchgängiger Fahrradstreifen entlang der gesamten B500 wäre für Rennradfahrer schon super. Gleichzeitig würde dies vielleicht auch den allgemeinen Verkehr etwas beruhigen und verlangsamen. Für die Sicherheit der vielen Radfahrer auf der Straße wäre es jedenfalls förderlich. Allerdings bin ich gegen ein Verbot von irgendwelchen anderen Verkehrsteilnehmern, wie z.B. Motorrädern. Vernunft und Toleranz sind gefragt. | Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 96 - Kommentar | Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. |

| | | | | | |
|----|--|---|---|--|--|
| 31 | Einbahnstraße, Parkplätze, Mautstation | An der Schwarzwaldhochstrasse eine Abzweigung und Einbahnstrasse einrichten, wo in Richtung Heimwehhütte mit dem Pkw gefahren werden darf auf einen Parkplatz, von wo aus mit wenigen Schritten der Seeblick erreichbar ist. Dann wieder per Einbahnstraße auf die Schwarzwaldhochstrasse zurück. Finanziert durch eine Mautstation mit Schranke, die den Pkw-Verkehr reguliert. Maximal 15 Autos und erst wenn wieder einer die Schranke verlässt, darf der Nächste rein. Preis: 10 Euro pro Auto. | Motorisierter Individualverkehr, Parkraummanagement | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 98 (Anhang) | Das Verkehrskonzept sieht keine Bemaunung der B500 vor. Die Einführung einer PKW-Maut obliegt dem Bund. |
| 32 | PKW-Verkehr reduzieren, E-Bikes stärken | Rad fahren wird gerade durch den enormen Zuwachs an E-Bikes immer attraktiver. Stattdessen werden Besucher darin bestärkt, mit dem Auto anzureisen. Denn wer im NP wandern möchte, wandert schließlich nicht schon 10 oder 20 km vorher von zuhause los. Nein, der fährt mit dem Auto hin. Mit dem E-Bike ist dies jedoch machbar. Durch die Elektrounterstützung ist man nicht mehr darauf angewiesen, mit dem Auto zum Nationalpark zu fahren, sondern kann je nach Entfernung direkt von zuhause oder vom Hotel aus dorthin fahren. Es sollte doch wünschenswert sein, den Autoverkehr gerade in der Nationalparkregion einzudämmen. | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 114 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 33 | ÖPNV verbessern | Ganz wichtig ist das Verkehrsproblem, es müssen unbedingt viel mehr öffentliche Verkehrsmittel aus allen Richtungen und Zufahrten eingesetzt werden. Und dazu gehört auch das Offenbleiben aller Waldwege, da diese Wege oft von den Radfahrern, die nicht die Umwelt mit Abgasen belasten, aus den Tälern und umliegenden Orten als Zufahrt zur Schwarzwaldhochstraße genutzt werden. | ÖPNV, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 115 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept aufgenommen. Die Nutzung der Wege innerhalb des Nationalparkgebietes regelt das Wegekonzert. Radfahrenden steht ein Netz an dafür ausgewiesenen Wegen zur Verfügung. |
| 34 | Forbach als Tor zum Nationalpark | Der Bahnhof Forbach könnte Tor zum Nationalpark werden. Einführung einer Nationalparklinie (Bus mit Radtransport) von Forbach zur Hochstraße bis zum Ruhestein und dann vielleicht sogar wieder runter nach Baiersbronn. Taktung abgestimmt auf die Stadtbahnen aus Karlsruhe. Wochenende 30min Takt, wochentags 60min Takt. Errichtung eines Nationalparkinfoterminals am Bahnhof Forbach. | ÖPNV, Sonstiges, Information | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 117 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die Anbindung der Täler, wie auch Forbach, ist berücksichtigt. |
| 35 | Forbach als Tor zum Nationalpark Kommentar zu Nr. 34 | Die Idee finde ich sehr gut. Es muss unbedingt eine Top Anbindung von den Ortschaften in den Tälern auf die Höhe geben. Sonst ist das Verkehrsproblem am Wochenende nicht in den Griff zu bekommen (ist jetzt schon schwierig). Keiner der bereits im Auto sitzt wird aussteigen, um in einen Shuttlebus umzusteigen. Schon gar nicht, wenn die Räder dabei sind. Deshalb: Stadtbahn, Shuttlebus, Nationalpark und das auf jedenfall auch vom Murgtal aus. Forbach bietet hierfür die perfekte Ausgangslage. Man darf gespannt sein, auf das Verkehrskonzept. Dort sollten diese Anregungen berücksichtigt werden. | ÖPNV, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag Nr. 117 - Kommentar | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die Anbindung der Täler, wie auch Forbach, ist berücksichtigt. |
| 36 | Anbindung von den Ortschaften in den Tälern auf die Höhe | Es muss unbedingt eine Top Anbindung von den Ortschaften in den Tälern auf die Höhe geben. Sonst ist das Verkehrsproblem am Wochenende nicht in den Griff zu bekommen (ist jetzt schon schwierig). Keiner der bereits im Auto sitzt wird aussteigen, um in einen Shuttlebus umzusteigen. Schon gar nicht, wenn die Räder dabei sind. Deshalb: Stadtbahn, Shuttlebus, Nationalpark und das auf jedenfall auch vom Murgtal aus. Forbach bietet hierfür die perfekte Ausgangslage. Man darf gespannt sein, auf das Verkehrskonzept. Dort sollten diese Anregungen berücksichtigt werden. | ÖPNV, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzert (2017) Beitrag wurde doppelt abgegeben | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die Anbindung der Täler, wie auch Forbach, ist berücksichtigt. |
| 37 | Schlüssiges Verkehrskonzept | Wir erwarten außerdem über dieses Wegekonzert, dass bei der Zufahrt zum NLP ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt wird. | ÖPNV, Information | Anmerkung nach Ende des Online-Dialog Wegekonzert (2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|----------------------------------|--|---|--|---|
| 38 | Wochenendsperrungen | Sperrung der gesamten B 500 am Wochenende zwischen Alexanderschanze und Baden-Baden. | B500, Motorisierter Individualverkehr | Anmerkung nach Ende des Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 39 | Geschwindigkeitsbegrenzung | Einführung von Beschränkung auf 70 km/h mit Überwachung, Lärm und Abgase stören Natur und Besucher | B500, Lärm, Motorisierter Individualverkehr | Anmerkung nach Ende des Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Auf der gesamten Schwarzwaldhochstraße gilt inzwischen maximal 70km/h. |
| 40 | Radanhänger | Qualitätssicherung bei ÖPNV mit Radanhänger. | ÖPNV, Sonstiges | Anmerkung nach Ende des Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 41 | Rundwege an Haltestellen | An den Hauptablaufpunkten (ÖPNV Halt) sollten Rundwege der versch. Schwierigkeiten/Länge angelegt werden (siehe Karte Buhlbachsee und Verlängerung zum Zollstock vom Bärenreich) | ÖPNV | Anmerkung nach Ende des Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Die Anregung betrifft das Modul Tourismuskonzept und wurde entsprechend weitergeleitet. Bei Entwicklung neuer Angebote wird die Anmerkung aufgenommen. |
| 42 | Fahradtransport per Bus | Habe letztes Jahr mehrfach den Fahrradtransport von Achen auf die Hornisgrinde genutzt und bin mit dem angebotenen Services sehr zufrieden. Bin mit über 70 schon ein älterer Nutzer, aber gerade daher ist die Auffahrt mit dem Bus und die weiter Erkundung und Abfahrt "ins Tal" über den Ruhestein, Allerheiligen, Bosenstein usw usw für mich einfach genial... Dies ist eine sehr gute prima Einrichtung per Rad den Nationalpark zu erreichen und zu erkunden. Sollte noch vielmehr beworben werden, jedes Rad ist ein Auto weniger !! Dies sollte daher, weiterhin ausgebaut werden, und der Transporttakt sollt verkürzt werden, da ich wiederholt feststellt habe, daß die Fahrradanhänger schnell voll sind und wartende Gäste abgewiesen werden, was mit viel Unmut verbunden ist, Eine kürzere Taktfrequenz würde hier Abhilfe schaffen. Ausserdem sollte man sich bei Neubeschaffung von Fahrradanhängern überlegen, das Aufladen der Räder nicht von der Strassenseite, sondern auf der andern Seite, Gehweg, zu ermöglichen, dann braucht man nicht im Straßenverkehr zu hantieren. | ÖPNV, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Das Verkehrskonzept schlägt den Einsatz von Bussen mit Radanhängern auf ausgewählten Routen, insbesondere an den Wochenenden und an Feiertagen, vor. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 43 | Hinweisschilder zum Nationalpark | Ich finde es wichtig, um den Nationalpark herum auch in größerer Entfernung auf die Zugänge zum Nationalpark hinzuweisen. Wichtig ist auch die enge Zusammenarbeit mit dem Naturpark und dem Schwarzwaldverein. Die Wege sollten zum Nationalpark hin beschildert werden mit Entfernungsangabe. Was auch auffällig ist sind fehlende Bänke und vermaste und garnicht vorhandene Schilder um den Nationalpark herum, das wirkt abschreckend für meine Gäste. | Information, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Die Anregung betrifft das Modul Wegekonzept. Das Wegekonzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks, der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. Da der Nationalparkplan mit all seinen Modulen regelmäßig fortgeschrieben wird, wurde die Anmerkung entsprechend weitergeleitet. |
| 44 | Querung L78 vermeiden | Aus Sicherheitsgründen sollte der Rundweg um den Ochsenkopf/Nägelskopf südlich der L78 vervollständigt werden, die Querung ist auch für Wanderer bei Motorradverkehr (über 70 km/h) gefährlich. | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Online-Dialog Wegekonzept (2017) | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor, u. a. den Bau von Querungshilfen. |

| | | | | | |
|----|---|---|--|--|--|
| 45 | Mehr ÖPNV - Autoverkehr ist eine Katastrophe | prima Idee jedoch muß dringend das Autverkehrsaufkommen reguliert werden, Mehr Busse in kürzeren Absänden aus allen Tälern, wenn möglich zu eine "Standardpreis" günstig zb pauschal 2 €, Autoverkehr wird eine Katastofe !!! Bin Fahrradfahrer und auf der Schwarzwalhochstrasse , hauptsächlich an Erholungspunkten, wie Mummelsee, Freiwild !! | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage: Allgemein zum Nationalpark - Welche Anregungen oder Wünsche haben Sie sonst noch? | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 46 | Geschwindigkeitsbegrenzung und Motorräder verbieten | Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 500 durchgehend auf 50, und regelmäßige Kontrollen. Die Benutzung für Motorradfahrer ganz verbieten (weithin hörbare starke Lärmentwicklung, Gefährdung von Rennradfahrern). | B500, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Die Sperrung der B500 für jegliche Verkehre ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Es werden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Reduzierung des Verkehrslärms vorgeschlagen. |
| 47 | ÖPNV | öffentlicher-Zubringerverkehr | ÖPNV | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 48 | ÖPNV | bessere öffentliche Nahverkehr-Verbindung | ÖPNV | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 49 | ÖPNV Verbindung Bühl und Baden-Baden | kürzere bzw. direkte öffentliche Busverbindung von Bahnhof Bühl und Baden-Baden zu Haltestelle Ruhstein | ÖPNV | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 50 | Apps | Ruftaxi/ Rufbus auch per SMS/App möglich machen, besonders für Hörbehinderung und Sprachbehinderung (Stottern usw.) | Ruftaxi/ Rufbus, Sonstiges, Information | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. Sollte ein Rufbus Teil der Umsetzung sein, wird die Anregung berücksichtigt. |
| 51 | ÖPNV | Gute Shuttledienste zum Nationalpark, damit Besucher nicht mit dem eigenen Auto anreisen müssen. | ÖPNV | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 52 | Besucherlenkung | Verkehrskonzept Autos,Busse,Besucherlenkung | ÖPNV, Parkraummanagement, Information | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Ein Verkehrskonzept für den Nationalpark und die Region liegt vor. |

| | | | | | |
|----|---------------------------|---|---------------------------------|---|---|
| 53 | Weniger Individualverkehr | Möglichst viele attraktive Wanderwege, weiterhin gute Begehrbarkeit durch ortsansässige Vereine. Wunsch: Weniger Individualverkehr | Motorisierter Individualverkehr | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 54 | Wochenendverkehr | Ich wohne im hinteren Murgtal und mir graut es schon von dem vielen Verkehr, hauptsächlich am Wochenende. | Motorisierter Individualverkehr | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNVs, zur Verkehrslenkung sowie zu "Leise ist besser" vor. |
| 55 | Gute ÖPNV schaffen | Es sollten Gute Radwege und Anbindungen mit Öffentlichen Verkehrsmittel geben, damit nicht die meisten mit dem Auto anreisen müssen. Umweltschutz ist auch Naturschutz. | ÖPNV, Sonstiges | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 56 | Schnelle Umsetzung | Verkehrskonzept zügig fertigstellen | Information, Verkehr allgemein | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Ein Verkehrskonzept für den Nationalpark und die Region liegt vor. |
| 57 | ÖPNV | gutes Verkehrskonzept, mit ERSCHWINGLICHEN ÖPNV-Angeboten dringend erforderlich. | Tarifsystem | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 58 | ÖPNV | Mehr ÖPNV, zeitlich getaktet | ÖPNV | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 59 | Besucherströme | Besucherströme nicht künstlich ins Gebiet locken, z.B. Busladungen von Menschen, die in Freizeitparks besser aufgehoben sind. | Sonstiges | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Der Nationalpark und die Region setzen in ihrem gemeinsamen Tourismuskonzept auf einen nachhaltigen Tourismus. |
| 60 | Führungen | Führungen besser auf Busfahrplan abstimmen, damit man ohne Auto auch teilnehmen kann | Sonstiges | Anmerkung zur Frage 7 der Online-Dialog-Umfrage | Dies wird im Rahmen der Möglichkeiten bereits berücksichtigt. Sobald der ÖPNV weiter ausgebaut wird, kann eine noch bessere Abstimmung erfolgen. |

| Info-Busfahrten des Moduls Verkehrskonzept 2017 | | | | | |
|---|-----------------------------|--|-------------------------|--|---|
| 1 | Freizeitbus VGF | Das Murgtal mit dem Quellgebiet aus Rastat- Gaggenau- Gernsbach hat ein sehr großes Potential und die Aktion am 15, 17. und 19. Mai wird mit der Anbindung nicht berücksichtigt. Ab Baiersbronn und Freudenstadt gibt es am Sa/Sonntag und Feiertagen den Freizeitbus und an den anderen Tagen den Linienbus zum Nationalpark mit Kniebis, Mummelsee, Ruhstein, Schliffkopf usw. Diese Verbindung und Serviceleistung ist hier nur sehr wenigen Bürgern bekannt. Mit dem KVV-Ticket Regio X kann der Bus kostenlos benützt werden. !!! Die MurgtalTour Freitag 19. Mai wäre eine ideale PR gewesen die Bürger einzubinden und das Angebot vom VGF vorzustellen und daran teilzunehmen mit einer Tour die mit dem VGF Ticket möglich ist. | ÖPNV, Tarifsystem | E-Mail | Die Busrundfahrten fanden im Rahmen der Beteiligung zur Entwicklung des Verkehrskonzeptes statt. Hierbei sollten die Bürgerschaft die Möglichkeit haben, ihre Anregungen einzubringen. Eine Marketingmaßnahme war damit nicht vorgesehen. |
| 2 | Parkplätze | Begrenzte Parkplätze vorhanden. Welche Lösung ist hier vorgesehen? | Parkraum- management | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Angebotes vor, um einen Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu fördern. Durch den Bau des neuen Besucherinformationszentrums am Ruhstein und den dazugehörigen Parkflächen wird die Anzahl der Parkplätze erhöht. Die Erschließung weiterer Parkflächen im Nationalparkgebiet ist generell nicht vorgesehen. |
| 3 | Parkhaus | Ein Parkhaus ist denkbar. | Parkraum- management | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Der Bau von Parkhäusern ist derzeit im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. |
| 4 | Besucheraufkommen | Mit welcher Nachfrage/ Besucheraufkommen rechnet man? | ÖPNV | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Bei dem neuen Nationalparkzentrum wird langfristig mit rund 100.000 Besuchenden pro Jahr gerechnet. |
| 5 | Parkplätze Infozentrum | Welche Parkplatzanzahl ist für das neue Infozentrum vorgesehen? | Parkraum- management | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Rund 500 Parkplätze am gesamten Standort Ruhstein. |
| 6 | Hotel Alexanderschanze | Welche Rolle wird das alte Hotel Alexanderschanze spielen? | Sonstiges | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Das alte Hotel Alexanderschanze befindet sich in Landesbesitz. Derzeit sind keine künftigen Planungen bekannt. |
| 7 | Parkgebühr | Welche Preise sind als Parkgebühr vorgesehen? | Tarifsystem | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Die Gutachter des Verkehrskonzeptes schlagen folgende Preisgestaltung vor: Parkgebührevorschlag (brutto) im Zeitraum 2020 bis 2025: 1 Stunde: 2 Euro 2 Stunden: 4 Euro 3 Stunden: 5 Euro Tagesticket: 6 Euro Im Zuge der Umsetzung ist dies mit den Parkplatzbetreibern zu prüfen. |
| 8 | Bushaltestelle Seibelseckle | Umbau Bushaltestelle ist erfolgt | ÖPNV | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 9 | Verlegung Bushaltestelle | Verlegung Bushaltestelle mit Wendeschleife | ÖPNV | Renchtal- Achartal-Tour, Info-Busfahrt | Die exakte Ausgestaltung der Verkehrsanlagen um das neue Besucherinformationszentrums ist Teil der Umsetzung, welche derzeit intensiv vorangetrieben wird. |

| | | | | | |
|----|----------------------------|---|--|---------------------------------------|--|
| 10 | Probleme Parken | An Spitzentagen aber immer noch große Probleme durch Zuparken | Parkraummanagement | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt zur Entlastung Maßnahmen im Bereich ÖPNV, Verkehrslenkung, Parkraumplanung und -kontrolle vor. Spitzenzeiten können abgemildert aber nicht vollständig aufgefangen werden. |
| 11 | Verkehrsregelung | Es sollte Ordnungskräfte an solchen Tagen zur Verkehrsregelung geben | Parkraummanagement, Information, Sonstiges | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 12 | P+R | P+R-Parkplätze sollten nicht so weit im Tal drin sein | Parkraummanagement | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt drei P+R-Zonen vor - vom Nationalpark bis in die Täler. |
| 13 | Besucherströme lenken | Besucherströme sollten aufgeteilt werden, wo Parkflächen zu Verfügung stehen, z. B. P+R in Kappelrodeck für PKWs, Anschluss Schiene-Bus in Ottenhöfen | Parkraummanagement, ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 14 | Ausweitung der Bustaktung | Ausweitung der Bustaktung aus dem Achertal zum Ruhestein, wenn neues Infozentrum steht (insbesondere werktags, ganzjährig, für Gruppen) | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 15 | Verlässlichkeit | Bus muss verlässlich für Einwohner werden. | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 16 | Wenige Umstiege | Umstiege reduziert halten. | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 17 | Einfachheit | Busangebot muss so einfach wie möglich sein – gut kommunizieren | ÖPNV, Information | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 18 | Elektronischer Fahrplan | Elektronischer Fahrplan an Bushaltestelle (wie in FR, Stuttgart) muss auch im NLP bzw. an zentralen Punkten auch hier Standard werden | ÖPNV, Information | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 19 | Echtzeitdaten | Echtzeitdaten sind von Verkehrsverbänden schon jetzt lieferbar. Es braucht nur Investition in Hardware. | Information | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 20 | Infos am Bhf bereitstellen | Info muss bereits am Bahnhof dargestellt werden: Wie komme ich wann, wo kann ich parken, wo nicht -> so bequem wie möglich für Besucher*innen | ÖPNV, Information | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 21 | Info Einheimische | Marketing/ Info besonders für Einheimisch wichtig | Information | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 22 | Verbindungen | Verbindung von Tal zu Tal „übern“ Berg wichtig | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 23 | KONUS-Karte | Wie wird KONUS künftig eingebunden? | Tarifsystem | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | KONUS bleibt weiterhin gültig. |

| | | | | | |
|----|--|---|---------------------------------|---|---|
| 24 | Direktverbindung Allerheiligen-Ruhestein | Direktverbindung Allerheiligen-Ruhestein sehr wichtig, da entlang der Strecke einige Haltestellen sind, die gute Anknüpfungspunkte an das Wanderwegenetz bieten | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein vor. |
| 25 | Gefahr | Gefährliche Motorradstrecke | Motorisierter Individualverkehr | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. |
| 26 | Direkte Anbindung aus dem Renchtal | Aus Renchtal derzeit keine direkte Anbindung zum Ruhestein; evt. über Bad Peterstal-Griesbach künftig | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein sowie über Bad Peterstal-Griesbach vor. |
| 27 | Seilbahn und E-Mobilität | Wann ist Leistungsfähigkeit durch Bus erreicht? Wann wird es sinnvoll an andere Fortbewegungsmittel zu denken? Bisher wurde keine E-Mobilität oder Seilbahn angesprochen. | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Themen E-Mobilität und Seilbahn sind im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 28 | Seilbahn | Nachteil Seilbahn: Nur ein Ziel erreichbar; Bus kann Strecke bedienen. | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Thema Seilbahn wird vom Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 29 | E-Busse | E-Busse stoßen bei Berg-Tal-Fahrten an ihre Grenzen; auf der Ebene sinnvoll | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 30 | Barrierefreiheit ÖPNV und Infozentrum | Wie wird das Thema Barrierefreiheit (Rollstuhl, Kinderwagen) berücksichtigt (ÖPNV, Infozentrum etc.)? | Sonstiges | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema integriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die jeweilige Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. Das neue Nationalparkzentrum wird barrierefrei zugänglich und besuchbar sein. |
| 31 | Schwarzwaldhochstraßentage | Schwarzwaldhochstraßentage wurden als sehr positiv empfunden (keine Autos) | Motorisierter Individualverkehr | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt solche Aktionstage vor. |
| 32 | Renchtal nach FDS | Vom Renchtal keine Möglichkeit über den Berg nach FDS zu kommen. Nur über Offenburg (Dauer. ca. 4h) | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 33 | Parkplatzbewirtschaftung | Spieren Kommunen bei Parkplatzbewirtschaftung mit? | Parkraummanagement | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftung sind Gespräche mit jeweiligen Eigentümer zu führen. |
| 34 | Allerheiligen-Ruhestein | Firma wäre bereit Linie Allerheiligen-Ruhestein (wieder zu übernehmen) | ÖPNV | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Vergabe des ÖPNV-Angebotes liegt bei den Landkreisen. |
| 35 | Ausbau | Unterstützung für Ausbau durch Gemeinde Bad Peterstal-Griesbach zugesichert. | Parkraummanagement | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 36 | Keine Erweiterung am Bahnhof Ottenhöfen | In Ottenhöfen keine Möglichkeit zur Erweiterung der Parkfläche am Bahnhof. | Parkraummanagement | Renchtal-Achertal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 37 | Buslinie 245 | Buslinie 245 (Bahnhof Baden-Baden bis Mummelsee) fährt nicht bis zum Ruhestein. | ÖPNV | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt ist vorgesehen. |

| | | | | | |
|----|---|---|---|---|--|
| 38 | Fahrkartenverkauf in Bühl | In Bühl werden keine Fahrkarten bis Offenburg verkauft; kein Kauf von TGO-Karten möglich | Tarifsystem | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Im Dezember 2018 wurde der Landestarif Baden-Württemberg eingeführt. Dieser ermöglicht den Kauf eines Tickets im Nahverkehr, unabhängig der Verkehrsunternehmen. Derzeit ist der Erwerb nur am Bahnfahrkartenautomat/ Internet möglich. Der Kauf im Bus soll bis 2021 möglich sein. |
| 39 | Busse; Bildschirme; Infos und Werbung | Lange Busfahrten (zum Bsp. durch ganz Baden-Baden) sind den Gästen zu langweilig und daher nehmen sie den PKW. Entertainmentprogramm in Bussen: • Vor Haltestellen: Info was es dort zu sehen/machen gibt, Wandertipps etc. Attraktionen in NLP und Region • Bildschirme bespielen • Wirtschaftspartner machen gleichzeitig Werbung auf Bildschirmen -->Verwendung für Finanzierung | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, Information, Sonstiges | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept unterstützt die Idee, dass Busfahren ein Genuss sein soll. Wie dies konkret umgesetzt werden wird, ist Teil der Umsetzung. |
| 40 | Zuverlässigkeit | Busse fahren nicht regelmäßig. | ÖPNV | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 41 | Vorfahrt Bus | Bus muss Vorfahrt haben. | ÖPNV | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 42 | Wetterschutzte Haltestellen, Bordsteine, Toiletten, Infos, Fahrkarten, Fahrradverleih/Elektroauto | Gestaltung und Infrastruktur an Haltestellen unzureichend- nicht barrierefrei, keine Überdachung, zu wenig Infos o Haltestellen wetterschutz einrichten o Bordsteine für Niederflurfahrzeuge anpassen einheitlich an allen Haltepunkten o Toiletten an Haltepunkten o Gast muss am Haltepunkt mit Infos abgeholt und geführt werden o Fahrkarte ziehen muss für jede Personengruppe möglich sein (Ältere, Menschen mit Handicap): evtl. Servicestelle und nicht nur Automat an Haltepunkten o Wettersichere Haltestellen bewirtschaften z.B. Fahrradverleih/Elektroauto | Sonstiges, ÖPNV | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 43 | Ideen umsetzbar? | Wie sind die Ideen organisatorisch/finanziell umsetzbar? | Sonstiges | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept zeigt Finanzierungsmöglichkeiten auf und benennt Zuständigkeiten. Die Ausgestaltung und Finanzierung der konkreten Umsetzungsschritte ist zwischen dem Verkehrsministerium und den Kreisen bzw. Gemeinden je nach Zuständigkeit zu vereinbaren. |
| 44 | Problem Schnee | Sehr viel Schnee im Winter macht Beförderung problematisch/ teilweise unmöglich o Gute Räumung notwendig o Wie kann das gelöst werden? o Wenn für Busfahrten Werbung gemacht wird, muss der Transport gewährleistet sein | ÖPNV, Sonstiges | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 45 | Verkehrsberuhigung | Thema Verkehrsberuhigung: Wie zu machen? o Kreisverkehr? o Geschwindigkeitsreduzierung? | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht. |
| 46 | Vergünstigungen Skifahrer | Viele PKWs im Winter in Herrenwies/Skigebiete o Anreize für Skifahrer schaffen, z. B. Vergünstigung bei der Liftkarte wenn sie den Bus nehmen | ÖPNV, Tarifsystem | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt die Kombination aus ÖPNV-Tickets und z. B. Eintrittstickets für das neue Infozentrum vor. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |

| | | | | | |
|----|--|---|--|---|---|
| 47 | Haltestellen Baden-Baden | Welche Haltestellen sollen bei der langen Fahrt durch Baden-Baden angefahren werden? | ÖPNV | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt vor. Die genau Planung der Haltestellen, Taktung etc. ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise. |
| 48 | Park & Ride Parkplatz Baden-Baden | Ist die Entfernung zu weit zwischen Bahnhof und P&R? o Ja, fühlt sich länger an o Parkplatz in Industriegebiet, schlecht auffindbar für PKW-Fahrer o PKW-Fahrer würden gleich weiterfahren bis mindestens Bühl oder Achern, Geroldsau -->besser dort Parkmöglichkeiten schaffen o Schlecht ausgeschildert, keine Sitzmöglichkeiten und keine „Anreize“ Fußweg in Industriegebiet zu unternehmen, kein Aha-Erlebnis o Es sollten zumindest barrierefreie Parkplätze direkt am Bahnhof in Baden-Baden sein | Parkraummanagement, ÖPNV, Information, Sonstiges | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 49 | Anbindung Baden-Baden | Diskussion: Wie wichtig ist die Anbindung Baden-Baden? o Es muss ein schneller Weg in den NLP gefunden werden, dafür müssen Routen getestet werden o Anbindung von Baden-Baden muss schon sein, da gute Zug/Regio-Verbindungen in beide Richtungen und nach Karlsruhe. | ÖPNV | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt vor. |
| 50 | Kostenpflichtige Waldwege | Werden die Besucher*innen nicht auf Waldwege ausweichen sobald die Parkplätze im NLP kostenpflichtig sind? | Parkraummanagement | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung muss mit einem Ausbau des ÖPNV-Angebotes sowie Kontrollen des ruhenden Verkehrs erfolgen. |
| 51 | Radtransport | Wird es einen Radtransport geben hoch in den NLP? o Bikeverleih mit Leitsystem mit Knotenpunkten wo man Räder wieder abstellen kann ohne an den Startpunkt zurück zu müssen o Transport in Anhänger möglich für viele Räder | ÖPNV, Sonstiges | Bühlertal-Baden-Baden-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt die Einführung weiterer Busrouten mit Radanhänger sowie den zielgerichteten Ausbau von E-Bike-Ausleihstationen. |
| 52 | Besucherströme aus Stuttgart | Wie werden die Besucherströme aus Stuttgart nur über Baiersbronn oder auch FDS gesteuert? | ÖPNV | Murgtal-Tour, Info-Busfahrt | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 53 | Digitales Verkehrskonzept | Welche Kommunen dürfen digitales Verkehrskonzept/ digitale Infos einbinden? Nur NLP-Gemeinden? | Information | Murgtal-Tour, Info-Busfahrt | Ziel ist in einem ersten Schritt die gesamte Nationalparkregion in eine digitale Mobilitätsinformationsplattform einzubinden. |
| 54 | Shuttle: Alexanderschanze - Ruhenstein | Wie oft soll der geplante Shuttle zwischen Alexanderschanze und Ruhenstein fahren? | ÖPNV | Murgtal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhenstein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 55 | Wolftal | Gilt das Verkehrskonzept nur für die NLP-Region im engeren Sinne oder auch für andere Täler, z.B. Wolftal? | ÖPNV, Verkehr Allgemein | Murgtal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept berücksichtigt die gesamte Nationalparkregion mit allen Zufahrten; auch durch das Wolftal über Bad Rippoldsau-Schapbach. |
| 56 | Individuelle Fortbewegung | Viele Gäste sind gern individuell unterwegs. Welche Lösungen sind möglich? o z. B. E-Autos zum Mieten z.B. von Daimler Benz (kleine Caddys für geheingeschränkte Gäste) o Könnte man dafür auch Waldwege freigeben? | Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Murgtal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Lenkung des Individualverkehrs vor. Das Nationalparkgesetz untersagt im Nationalpark auf außerhalb dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen und Wegen mit sonstigen Fahrzeugen zu fahren. |

| | | | | | |
|----|--|---|---|----------------------------|---|
| 57 | Forbach | Thema: Lärm, Geschwindigkeit, mangelnde Parkplätze in Forbach. | Motorisierter Individualverkehr, Lärm, Parkraummanagement | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 58 | Busfahrt als Erlebnis | Bus soll für alle ein Erlebnis/Genuss (für Einheimische) werden. | ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 59 | Werbung | Angebot muss beworben werden. | Information | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 60 | Informationsarbeit | Bedarf Zeit und es muss viel Informationsarbeit geleistet werden. | Information | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 61 | Zuverlässigkeit Busse | Ärgerlich für Einheimische (FDS) über fehlende oder zu volle Busse am Abend nach einer Wanderung o Verlässliches System in Zukunft notwendig o Ängste müssen genommen werden o Durchhaltevermögen um Einheimische zum Umstieg zu bewegen | ÖPNV, Sonstiges | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 62 | Auskunft über efa-bw | Infosystem funktioniert bereits jetzt sehr gut - Auskunft über efa-bw ist vorhanden | Information | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 63 | Fahrpreis Busfahrt | Preis der Busfahrt ist wichtig: Entweder Parken im Park sehr teuer oder ÖPNV-Ticket deutlich attraktiver (hier nicht pro Person sondern auch an Familien denken) | ÖPNV, Tarifsystem | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die exakte Preisgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 64 | Infos über Kopfhöreranschluss | Im Bus sollte es Infos zum NLP geben, z.B: Begrüßung und Abschied vom Tonband oder über Kopfhörer (Anschlussmöglichkeit wie in Hop-on-hop-off-Bussen) | Information, ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 65 | Netzabdeckung | Netzabdeckung muss gewährleistet sein | Information | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die Möglichkeiten sind im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. |
| 66 | Ehrenamtliche Ranger als Reiseleiter | Ehrenamtliche Ranger könnten von den Gemeinden als „Reiseleiter“ in Linienbussen eingesetzt werden (Beteiligung Finanzierung) | Information, ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung betrifft das Modul Tourismuskonzept und wurde entsprechend weitergeleitet. |
| 67 | Verbindungen bei schlechtem Wetter garantieren | Wie kann auf kurzen Strecken oder bei schlechtem Wetter eine Verbindung garantiert werden? o Flexibel mit unterschiedlichen Fahrzeugen reagieren, z. B. Kleinbusse --> Einwand von Busunternehmen: Schwierig kurzfristig Busse aus dem Fahrplan zu tauschen bei Wetterwechsel innerhalb Stunden. | ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept sieht ein verlässliches, einfaches und regelmäßiges ÖPNV-Angebot vor. Dies ist wichtig, um den Umstieg vom Auto auf den Bus zu fördern. Sofern langfristig festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich / räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Sammeltaxis umgestellt werden. |
| 68 | Private Busunternehmen halten die Schwarzwaldhochstraße am Leben | Private Busunternehmen erhalten die Schwarzwaldhochstraße am Leben. Fahren wirtschaftlich, ohne Zuschuss. Verkehrskonzept muss von ihnen auch leistbar/tragbar sein. | ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Umsetzung erfolgt durch die die Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNVs. |
| 69 | Bushaltestelle Ruhestein, Parkplatzregelung | Künftige Parkplatzregelung bei möglichem Besucheransturm (300.000 Personen) o Bushaltestelle (Linienbus) muss so angelegt werden, dass keine Fußgänger, Reisebusse oder PKWs den laufenden Betrieb beeinträchtigen können (wie ein Busbahnhof) | ÖPNV, Parkraummanagement | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Verkehrsplanung am Ruhestein für das neue Nationalparkzentrum sieht die Trennung des Fuß-, Rad-, Individual- und öffentlichen Personennahverkehrs vor, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. |
| 70 | Parkhaus | Ist ein Parkdeck angedacht, um die Fläche zu reduzieren (Parkhaus)? | Parkraummanagement | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Der Bau von Parkhäusern ist derzeit im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. |

| | | | | | |
|----|--------------------------------|--|---------------------------------------|----------------------------|---|
| 71 | Motorradfahren am Wochenende | Wie wird mit Motorradfahren umgegangen, v. a. am Wochenende (Geschwindigkeit & Lärm)? | Motorisierter Individualverkehr, Lärm | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zu "Leise ist besser" vor. |
| 72 | Planwagenfahrten | Sind touristische Angebote eingeplant, z. B. Planwagenfahrten als Fortbewegungsmittel? | Sonstiges | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung bezieht sich auf das Modul Tourismuskonzept und wurde weitergeleitet. |
| 73 | Vorfahrt für Busse | Alternativ zu Busspur ist Vorfahrt für Busse an bestimmten Stellen denkbar | ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die Möglichkeiten sind im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. |
| 74 | Parkplätze Wohnmobile | Was wird für Wohnmobile geplant? Sind schon viele da und parken irgendwo. o Ausgewiesene Parkplätze schaffen (+ Müllentsorgung) -> Vermeidung von Müllentsorgung in der Natur und Kanalisierung der Fahrzeuge | Parkraummanagement, Sonstiges | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Einrichtung von Wohnmobilstellplätzen mit ausgebauter Infrastruktur ist in der Nationalparkregion vorgesehen. Das Verkehrskonzept schlägt einfache Stellplätze am Rande des Nationalparks vor. |
| 75 | Wirtschaftsverkehr und Pendler | Bedenken: Straßen nicht nur Touristen sondern auch Wirtschaftsverkehr und Pendler | Verkehr allgemein, Sonstiges | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 76 | Zusammenarbeit mit der DB? | Wie wird mit der DB zusammen gearbeitet? o Gute und attraktive Bahnhöfe notwendig o Keine „Hinterhof-Bahnhöfe“ o Vorbild Murgtal: Qualität, Komfort und Verlässlichkeit stimmen inzwischen | ÖPNV | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Der Ausbau- oder Umbau von Bahnhöfen ist kein Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Diese Aufgabe obliegt den jeweiligen Kommunen. |
| 77 | Bewuchs am Straßenrand | Verkehr kann mit Bewuchs am Straßenrand geregelt werden | Sonstiges, Verkehr Allgemein | Murtal-Tour, Info-Busfahrt | Hierbei ist die Verkehrssicherungspflicht maßgeblich. |

| Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald", 02.05.2017 | | | | | |
|---|----------------------------|---|------|---|---|
| 1 | Klarheit | Klare Linien, einfach, schnell | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 2 | NLP Sprinter | NLP Sprinter: Karlsruhe - Forbach - Baiersbronn- Freudenstadt | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. Regiobuslinien müssen an den Schienenverkehr angebunden werden. So entsteht eine Direktverbindung zwischen den Städten. |
| 3 | Baden-Baden / Freudenstadt | Achse: Baden-Baden / Freudenstadt | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. |
| 4 | Achsen | Achsen: Nord - Süd, West - Ost | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. |
| 5 | Regiobus | Regiobus Baden-Baden / B 500 / Freudenstadt | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. |
| 6 | Regiobus | Regiobus besteht - günstig für Finanzierung | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. |
| 7 | Regiobus Taktung | Regiobus 1 Std. Takt - 4 Gebietskörperschaften | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Außerdem ist die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt geplant. |
| 8 | Verlässlichkeit | Verlässlichkeit | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 9 | Busspuren | Busspuren einrichten | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die Möglichkeiten sind im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. |

| | | | | | |
|----|-----------------------------|--|----------------------------------|---|---|
| 10 | Bushaltestellen | Ausreichend Bushaltestellen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 11 | Haltestellen | Haltestellen - Hotspots Perlenkette | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 12 | Taktung | 1 Std. Takt in den Nationalpark | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 13 | Verkehrsverbünde | Vernetzung der Verkehrsverbünde | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 14 | ÖPNV-Strukturen | Vernetzung der ÖPNV-Strukturen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 15 | Nationalparkticket | Nationalparkticket Schwarzwald erweitern | Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 16 | Bedürfnisse der Schulkinder | Bedürfnisse der Schulkinder während der Woche berücksichtigen, Hinfahrt: Morgens, Rückfahrt: mittags bzw. abends | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 17 | Züge und Busse abstimmen | Ankunft der Züge auf Abfahrt der Busse abstimmen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. Regiobuslinien müssen an den Schienenverkehr angebunden werden. Die genauen Abstimmungen zwischen Bus und Zug ist im Zuge der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger zu prüfen. |
| 18 | Staus und Parksituation | Bedenken: Busse stehen im Stau, Haltestellen sind zugeparkt | ÖPNV, Parkraum- management | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|-----------------------|--|--|---|--|
| 19 | Umstiege | Bedenken: Gäste mögen nicht oft umsteigen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Durch zwei Regiobuslinien- und Zubringerlinien aus den Tälern soll das Umsteigen so weit wie möglich reduziert werden. |
| 22 | Fahrradtransport | Fahrradtransport ermöglichen | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 23 | Farradanhänger | Farradanhänger für Busse | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 24 | Barrierefreie Busse | Barrierefrei | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 25 | Farradtransport | Bedenken: Fahrradtransport sicherstellen ist ein Problem - Wetterverhältnisse | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 26 | Wegweiser | Überregionale Wegweiser für Fahrradfahrer | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 28 | Mögliche Portale | Sonstige mögliche Portale: u.a. Schönegrund, Schönmünzach, Raumünzach, Obertal, Alexanderschanze, Zuflucht, Ottenhofen, Bad Griesbach (Punkte aus Karte) | Motorisierter Individual- verkehr, ÖPNV, Parkraum- management | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Aufgrund der zahlreichen Zufahrtmöglichkeiten, wurde die Idee der Portale im Verkehrskonzept nicht aufgegriffen. Vielmehr ist eine breite Verteilung der Verkehrsströme essentiell sowie die Verknüpfung von Endpunkt Schiene und dem Bus. |
| 29 | Ausgestaltung Portale | Parkanlagen für Fahrräder | Parkraum- management, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 30 | Leuchtanzeigen | Leuchtanzeige: "Steigen Sie um!" | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Ein flexibles, digitales Verkehrsleitsystem wird im Verkehrskonzept vorgeschlagen. So kann bereits in den Tälern für einen Umstieg auf den ÖPNV verwiesen werden. |

| | | | | | |
|----|--|--|--------------------|--|---|
| 31 | Nationalparkzentrum | Nationalparkzentrum - Parkplätze ausbauen: zeitnah | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 32 | Parkdecks | Vorhandene Parkdecks ausbauen: zeitnah | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Bau von Parkhäusern ist derzeit im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. |
| 33 | Keine restriktiven Maßnahmen | Keine restriktiven Maßnahmen - Einschränkung Parkplätze - zur Förderung des ÖPNV | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann nur mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV-Angebotes einhergehen. |
| 34 | Parkraumbewirtschaftung | Parkraumbewirtschaftung | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 35 | Zeitnahe Förderung ÖPNV | Bedenken: Parkplätze sollen eingeschränkt werden: zeitnah - Förderung ÖPNV | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 36 | Ausbau Radwege | Radwegeausbau: Bundes und Landesstraßen | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Ausbau von Radwegen an Verkehrsstraßen liegt bei den Landkreisen und Kommunen. |
| 37 | Beachtung Topographie | Priorität des Radwegeausbaus unter Beachtung der Topographie | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Ausbau von Radwegen an Verkehrsstraßen liegt bei den Landkreisen und Kommunen. |
| 39 | Ticket zu sinnvollen Verknüpfungsorten | ÖPNV Ticket von Portalbahnhof zu sinnvollen Verknüpfungsorten | Tarifsystem, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 40 | Kombiticket | Kombiticket: Parkplatz und ÖPNV (Finanzierung) | Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|------------------------------|---|------------------------------|---|--|
| 41 | Alltagsverkehr zulassen | Durch den NLP fahren - für Alltagsverkehre zulassen | Verkehr Allgemein | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 42 | Berücksichtigung | B 28, L87, L88 berücksichtigen | Verkehr Allgemein | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die B28 und L87 wurden im Verkehrskonzept berücksichtigt. |
| 43 | Touristenbus | Touristenbus entlang der B 500 einrichten | ÖPNV, B500, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 44 | Verständliche Infos für alle | Barrierefrei: Infos verständlich für alle Generationen | ÖPNV, Sonstiges, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 45 | Seilbahn | Seilbahn | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 46 | Magnetschwebebahn | Magnetschwebebahn | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Verweis siehe Seilbahn - Das Thema Seilbahn wird vom Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 47 | Fahrrad-Touristen | Ziel: 20% der Touristen kommen mit dem Fahrrad in NP | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept verfolgt das Ziel, den ÖPNV-Nutzeranteil auf 20% zu erhöhen. |
| 48 | B500 gefährlich | Bedenken: Fahrradfahren entlang der B500 ist gefährlich | B500, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. |
| 49 | ÖPNV fördern | Bedenken: Park + Ride vermeiden - ÖPNV fördern | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|---------------------------|--|---|--|--|
| 50 | Werbung Gäste aus Übersee | Bedenken: Werbung - Nationalpark ist für Gäste aus Übersee mit dem Flugzeug zu erreichen - bedenklich. | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung betrifft das Modul Tourismuskonzept und wurde entsprechend weitergeleitet. |
| 51 | Touristenbus | Wer finanziert den Touristenbus? | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 52 | Berufspendler | Bedenken: Erschwernisse für Berufspendler | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 53 | Mautausweichverkehr | Bedenken: Mautausweichverkehr | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Erhebung von Maut obliegt dem Bund. Seit Juli 2018 wird auch auf Bundesstraßen Maut für den Schwerlastverkehr erhoben. |
| 54 | Wirtschaft | Bedenken: Wirtschaftliche Auswirkungen | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Erhebung von Maut obliegt dem Bund. Seit Juli 2018 wird auch auf Bundesstraßen Maut für den Schwerlastverkehr erhoben. |
| 57 | Verknüpfung | Parkplätze mit ÖPNV+ Attraktionen verknüpfen (in den Gemeinden) | Parkraummanagement, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 58 | Preise | Parken + ÖPNV muss billiger sein als im Park zu parken | Parkraummanagement, ÖPNV, Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 59 | Hop-on, Hop-off-Busse | Hop-on, Hop-off Busse zwischen Hotspots | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Das Nationalparkticket ermöglicht als Tagesticket an verschiedenen Haltestellen im Nationalpark ein- und auszusteigen. |
| 60 | E-Busse | E-Busse, Brennstoffzellen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|----------------------|---|------|---|--|
| 61 | Doppeldeckerbusse | Doppeldeckerbusse (offen) als Attraktion | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 62 | Schnelle Umstiege | Schneller Umstieg von S-Bahn auf Nationalparkbus | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 63 | Zielgerichtet | Zielgerichtete Linienführung | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie vor. Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 64 | Bestehende Buslinien | Bestehende Buslinien innerhalb des Nationalparks verdichten | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 65 | Seilbahnen | Seilbahnen (Beförderung + Erlebnis) | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 66 | Mehr Busse | Anschaffung von mehr Bussen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 67 | Magnetschwebebahn | Magnetschwebebahn | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Verweis Seilbahn -> Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 68 | Taktung | 15-Minuten Takt an Hotspots | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. Die exakte Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 69 | Taktung | Stündliche Anbindung von/in Gemeinden | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |

| | | | | | |
|----|----------------------------|---|---------------------------------------|---|---|
| 70 | Übergreifendes Ticket | Übergreifendes Ticket über drei Verbünde | Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 71 | Taktung | Busse sollten zu späteren Tageszeiten zurück in die Gemeinden verkehren | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz im Verkehrskonzept sieht eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt sowie eine Ausdehnung der Betriebszeiten vor. |
| 72 | Parkgebühr in ÖPNV stecken | Parkraumbewirtschaftungs-Erträge in den ÖPNV stecken | Parkraumbewirtschaftung | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Erträge aus Parkraumbewirtschaftung fließen zuerst an den Betreiber. Da die Parkplätze in sehr unterschiedlichen Besitzverhältnissen liegen, ist dies zuerst im Zuge der Umsetzung zu prüfen. |
| 73 | E-Mobilität | Mehr E-Mobilität im Park | Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 74 | Keine Autos mehr | Keine Autos mehr im Nationalpark | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 75 | Parkplätze außerhalb | Parkplätze außerhalb des Nationalparks bündeln | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt drei P+R-Zonen vor - vom Nationalpark bis in die Täler. |
| 76 | Infos Verkehrsbelastung | Informationen über Verkehrsbelastung | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die digitale Information ist ein wesentlicher Bestandteil im Verkehrskonzept. Über eine digitale Mobilitätsinformationsplattform sollen bereits vor dem Besuch des Nationalparks Informationen zum Verkehr kommuniziert werden. |
| 77 | Besucherlenkung | Besucherlenkung | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 78 | Obergrenze Autos | Obergrenze (täglich) von Autos im Nationalpark | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Eine quantitative Beschränkung des PKW-Verkehrs ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. |

| | | | | | |
|----|---------------------------|---|---|---|--|
| 79 | Besucherlenkung | Freiheit, Spontanität mit Besucherlenkung verbinden | Information, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 80 | Kontingentierung | Kontingentierung von Verkehr, Besuchern -> Qualitätssicherung | Sonstiges, Parkraumbewirtschaftung, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Eine quantitative Beschränkung des PKW-Verkehrs ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. |
| 81 | Zentrale Parkplätze | Alles erreichbar von zentralen Parkplätzen | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 82 | Bündelungspunkt Ruhestein | Bündelungspunkt Ruhestein | Parkraummanagement, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Im Zuge des Baus des neuen Nationalparkzentrums am Ruhestein wird auch der Parkraum und die Verkehrsführung neu geplant. Es ist eine Parkraumbewirtschaftung und Umverlegung der dortigen Bushaltestelle geplant. Dadurch ist eine sichere Verkehrsleitung und die Haltemöglichkeit für den Bus gewährleistet. |
| 83 | Parkplätze im Tal | Parkplätze möglichst im Tal | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 84 | Parkplätze | Parkplätze oben und unten | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 85 | Staffelung Parkgebühren | Parkraummanagement: Je weiter im Nationalpark drin, desto höhere Parkgebühren | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 86 | Parkplätze im Winter | Im Winter kann auf Parkplätze oben nicht verzichtet werden | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 87 | Parkraumlentung | Parkraumlentung durch Informationen | Parkraummanagement, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|----|----------------------------------|--|---------------------------------------|---|---|
| 88 | Parkplätze unten | ÖPNV-Rahmenbedingungen so, dass man die Parkplätze unten halten kann | ÖPNV, Parkraumbewirtschaftung | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 89 | Busfahren als Event | Busfahren als Event | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 90 | Dezentrale Parkmöglichkeiten | Dezentrale Parkmöglichkeiten in den Gemeinden | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 91 | Busspur | Busspur B500 ab Kniebis | B500, ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung ist im Verkehrskonzept dargestellt. Eine Busspur ist eine denkbare Maßnahmen, die aber in erster Linie aufgrund des Eingriffs in den Verkehrsfluss einer Bundesstraße nicht umsetzbar ist. |
| 92 | Verkehrskollaps | Bedenken: Verkehrskollaps Murgtalschiene | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Angebotes vor, um einen Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu fördern sowie Maßnahmen zur Verkehrslenkung, um eine nachhaltige, umweltfreundlichere Mobilität zu fördern. |
| 94 | Verlust von Nationalparkflächen | Bedenken: Verlust von Nationalparkflächen durch neue Parkplätze | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Erschließung neuer Parkplatzflächen ist im Nationalparkgebiet nicht vorgesehen. |
| 95 | Individualverkehr blockiert ÖPNV | Bedenken: Blockade des ÖPNV durch Individualverkehr | Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 96 | Parkmöglichkeiten im Tal | Was steht unten an Parkmöglichkeiten zur Verfügung? | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt drei P+R-Zonen vor - vom Nationalpark bis in die Täler. Dies ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 97 | Busspur | Busspur auf B500 möglich? | B500, ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung ist im Verkehrskonzept dargestellt. Eine Busspur ist eine denkbare Maßnahmen, die aber in erster Linie aufgrund des Eingriffs in den Verkehrsfluss einer Bundesstraße nicht umsetzbar ist. |

| | | | | | |
|-----|--------------------------------|--|---|---|---|
| 98 | Busspur | Busspur B500 | B500, ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung ist im Verkehrskonzept dargestellt. Eine Busspur ist eine denkbare Maßnahmen, die aber in erster Linie aufgrund des Eingriffs in den Verkehrsfluss einer Bundesstraße nicht umsetzbar ist. |
| 99 | Gräuscharme Fortbewegung | Geräuscharme Fortbewegung, vor allem B500 | B500, ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt unter dem Thema "Leiser ist besser" verschiedene Maßnahmen vor. |
| 100 | Sperrung Schwerlastverkehr | Sperrung der B500 für Schwerlastverkehr | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 101 | Shuttlebusse u. Fahrräder | B500 hauptsächlich für Shuttlebusse, Fahrräder | B500, ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung ist im Verkehrskonzept dargestellt. Eine Busspur ist eine denkbare Maßnahmen, die aber in erster Linie aufgrund des Eingriffs in den Verkehrsfluss einer Bundesstraße nicht umsetzbar ist. Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. |
| 103 | Wanderwege über B500 verbinden | Bestehende Wege über/unter B500 verbinden | B500, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren soll eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. |
| 104 | E-Mobile | Autonome E-Mobile in dichter Abfolge | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema "Autonomes Fahren" wird im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 105 | Räumlich begrenzte E-Mobilität | Räumlich begrenzte E-Mobilität abseits der Wege - Tierfreigehege | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Elektromobilität ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. Die Freigabe von nicht öffentlichen Wegen für den öffentlichen Verkehr ist gemäß Nationalparkgesetz nicht zulässig. Zudem ist es das Ziel die Nationalparkfläche möglichst beruhigt zu halten und nicht weitere Störungen durch zusätzlichen Verkehr zu produzieren. |
| 106 | Ladestationen | E-Bikes, Ladestationen | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 107 | Radfahren stärken | Stärkere Rolle des Fahrrads | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|-----------------------------------|--|---|---|--|
| 108 | Fahrradboxen | Fahrradboxen | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 109 | Stellplätze für Wohnmobile | Stellplätze für Wohnmobile | Partkaum- management, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 110 | Bedarfshaltestellen | Zusätzliche Bedarfshaltestellen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Bedarfshaltestellen sind im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten wird eine einfache und verständliche Kommunikation der Angebote benötigt. |
| 111 | Bedarfshaltestellen | Angleichen der Bedarfshaltestellen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Für eine Verlässlichkeit und verständliche, einfache Kommunikation sind keinen Bedarfshaltestellen im Verkehrskonzept vorgesehen. |
| 113 | P+R | P+R Plätze an Bahnhöfen | Parkraum- management, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 115 | Flexibilität Infrastruktur | Wetterbedingt große Besucherspitzen - Flexibilität der Infrastruktur | Sonstiges, Information, Parkraum- management | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Für eine gute Besucherlenkung müssen Verkehr-, Tourismus- und Wegekonzept des Nationalparks ineinandergreifen. Dies ist Teil der jeweiligen Umsetzung. |
| 116 | Infos für Individualverkehr | Individualverkehr: Parkplatz. Parkgebühr. + ÖPNV-Infos | Parkraum- management, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 117 | Informationen zentral abrufbar | Informationen zentral abrufbar | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 118 | Lesbare Fahrpläne | Lesbare Fahrpläne | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|--|--|--|--|--|
| 119 | Smartphone-App | Smartphone: Kriterien für Ziele und Verkehrsauswahl eingeben können, es werden Angebote darauf basierend vorgeschlagen | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. |
| 120 | Outdooractive einbinden | Wanderplattform outdooractive einbinden - Aktionen - Führungen werden angeboten! | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 121 | Angebot real und umfassend erklären | Real und umfassend - Das Angebot muss in der Realität gut sein und digital gut erklärt sein | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 122 | Digitales Infokonzert | Digitales Infokonzert, das Wünsche abfragt + reagiert | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 123 | Einheitlichkeit | Nicht zu viele Verlinkungen, sondern einheitliches Vorstellen der Angebote! | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 124 | Angebot für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung | Ältere Gäste: Digitale Technik soll das Angebot für Ältere und für Menschen mit Behinderung ergänzen. | Information, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 125 | Ladestationen | E-Tankstellen mit eingeben, E-Bikes | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 126 | Digitale Bezahlung | Digitale Bezahlung | Parkraummanagement, Tarifsystem, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 127 | Einfachere Tarifstruktur | Familie in den NLP: Einfachere Tarifstruktur automatisiert durch SPH | Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Mit Einführung des BW Tarifs im gesamten Bundesland (Dez. 2018) wurde die Tarifstruktur im Nahverkehr stark vereinfacht. www.bwtarif.de |

| | | | | | |
|-----|-----------------------------|---|---|---|--|
| 128 | Bezahlbare Mobilität | Bezahlbare Mobilität: autonomes Fahren | Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema "Autonomes Fahren" wird im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 129 | Gästekarte | Gästekarte in Hotels automatisch digital zu kaufen | Tarifsystem, Information, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 130 | Umlagemodell für Gäste | Umlagemodell für Gäste | Tarifsystem, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die KONUS-Gästekarte basiert auf einem Umlagemodell. Dieses Angebot richtet sich an Übernachtungsgäste in den teilnehmenden Orten. |
| 131 | Digitale Karte | Eine digitale Karte für alle Verkehrssysteme | Information, Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. |
| 133 | Fahrplan ausdrucken | Fahrplanausdrucken wegen fehlender Netzabdeckung | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Neben digitalen Informationen sieht das Verkehrskonzept auch weiterhin analoge Informationen, auch an den Bushaltestellen, vor. |
| 134 | Echtzeitinfos | Echtzeitinfos - Wo ist der Bus (dafür Mobilfunkabdeckung) | Information, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 135 | Echtzeitdaten | Echtzeitdaten der Busverbindungen | Information, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 136 | 1 Plattform für 3 Verbünde | 3 Verbünde müssen Infos vernetzen, 1 Plattform | Information, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 137 | Ganzjähriger Bus (werktags) | Bus zum Nationalpark ganzjährig und unter der Woche | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes in einer 60-Minuten-Taktung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |

| | | | | | |
|-----|--------------------------------|---|---|---|---|
| 138 | Rundkurs im Winter | Winter: ÖPNV im NLP, Rundkurs | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 139 | ÖPNV wichtigste Verkehrsform | ÖPNV als wichtigste Verkehrsform | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 140 | Parkhäuser und P+R | Parkhäuser in Baden-Baden: P+R am Bahnhof | Parkraum- bewirtschaf- tung, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 141 | Parkplatzverfügbarkeit abrufen | Parkplatzverfügbarkeit im Nationalpark muss abrufbar sein | Parkraum- management, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So sollen vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten sowie Parkmöglichkeiten im Nationalpark verfügbar sein. |
| 142 | Freie Parkplätze anzeigen | Parkplatzmanagement: freie Parkplätze anzeigen | Parkraum- management, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So sollen vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten sowie Parkmöglichkeiten im Nationalpark verfügbar sein. |
| 144 | MIV und ÖPNV verschwimmen | MIV und ÖPNV verschwimmen | Verkehr Allgemein | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 145 | RegioMOVE | RegioMOVE - Koppelung Park+Ride | Sonstiges, Parkraum- management | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 146 | App verbunden mit Gästekarte | App: Hochschwarzwaldreiseführer verbunden mit Gästekarte | Information, Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 147 | E-Mobilität | E-Mobilität | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|--|--|---|---|---|
| 148 | Selbstfahrende Autos | Selbstfahrende Autos | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema "Autonomes Fahren" wird im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 150 | Verkehrsfreie Zonen | Verkehrsfreie Zonen im NLP | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 151 | Fahrrad-Transport | System: Fahrzeuge, die die Fahrräder transportieren | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt den Einsatz von Bussen mit Radanhängern auf ausgewählten Routen, insbesondere an den Wochenenden und an Feiertagen, vor. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 152 | Seilbahn | Seilbahn | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 153 | Ohne Auto | Bewegen ohne Auto | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 154 | Zusätzlicher Pedalantrieb | Umweltverträglichkeit: Straßenbahn und Busse mit zusätzlichem Pedalantrieb | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Alternative Antriebssysteme sind im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 155 | Selbstfahrendes Auto | Selbstfahrendes Auto : Parkraumbewirtschaftung einfacher | Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema "Autonomes Fahren" wird im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 156 | Verkehrs-Regelung. Parkplatz-Regelung. Attraktivität | Verkehrs-Regelung. Parkplatz-Regelung. Attraktivität | Parkraummanagement, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 157 | Jederzeit alle Verkehrsmittel nutzbar | Freiheit, jederzeit alle Verkehrsmittel zu nutzen | Verkehr Allgemein | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|--|---|---|--|--|
| 158 | Vernetzung Tourismus - Verkehr | Vernetzung der Sparten; Tourismus - Verkehr, NLP | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 159 | Autonom geplante Mobilität | Autonom geplante Mobilität - an jeder Stelle das richtige Fahrzeug | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema "Autonomes Fahren" wird im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 160 | Akzeptanz der Nutzer | Akzeptanz der Nutzer: Qualität Vernetzung | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 161 | Unabhängigkeit | Mobilität unabhängig von Besitz von Fahrzeugen | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 162 | Offenes, modulares System - barrierefrei | Offenes, modulares System, das auch von Älteren und Menschen mit Behinderung genutzt wird | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 163 | Nahtlose Übergänge | Nahtlose Übergänge zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 164 | Keine Einschränkung | Keine Einschränkung i. d. Wahl der Verkehrsmittel + Information | Verkehr Allgemein, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 165 | Staffelung Parkgebühren | "Eskalationsstufen" in der Bepreisung der Parkplätze: je näher zum NLP desto teurer | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 166 | Verlässlichkeit | Verlässlichkeit der Erreichbarkeit | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|---------------------------------------|---|---|---|---|
| 167 | Verlässlichkeit | Verlässlichkeit der ÖPNV-Verbindungsanzeige | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 168 | Datenschutz, Datensicherheit | Datenschutz, Datensicherheit | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt. |
| 169 | Supermarkt-Parkplätze nur sonntags | Warenhaus-Parkplätze nur sonntags verfügbar | Parkraum- management | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt. |
| 170 | Google | Bedenken: Zentrale Plattform ist ein Problem (Google zieht sich Daten...) | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt. |
| 171 | Werden alle angesprochen? | Bedenken: Können mit einem digitalen Konzept wirklich alle angesprochen werden? | Information, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Neben digitalen Informationen sieht das Verkehrskonzept auch weiterhin analoge Informationen vor. |
| 172 | Kein Netz? | Bedenken: Kein Netz? | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 173 | ÖPNV und IV | Bedenken: ÖPNV soll keinen Nachteil haben gegenüber IV | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 174 | Individualverkehr | Bedenken: Individualverkehr wird stark beschränkt | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 175 | Bürgerauto | Bürgerauto in Oberreichenbach | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |

| | | | | | |
|-----|--------------------------------|--|--|---|--|
| 176 | Carsharing Bühl | Carsharing am Bahnhof Bühl, Anbieter Stadtmobil, Zusammenarbeit mit Nachbarn angedacht | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt und geprüft. |
| 177 | Bürgerauto Abdeckung Region | Abdeckung immer über die gesamte Region in hoher Frequenz nötig | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 178 | E-Bike | E-Bike zur ÖPNV-Erweiterung | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 180 | Faltbares Elektrofahrrad | Faltbares Elektrofahrrad zusätzlich zu ÖPNV | Motorisierter Individual- verkehr, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept |
| 181 | Durchgängiges E-Bike- Netz | Bevölkerung würde E-Bikes gerne nutzen, durchgängiges Netz fehlt aber | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt ein Netz aus Verleih-/Leihstationen für E-Bikes vor. |
| 182 | Angebote E-Bikes | Besondere Angebote von E-Bikes für Bürger sind notwendig | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 184 | E-Bike-Einbindung | E-Bike-Einbindung sollte Teil des Verkehrs- und Wegekonzpts im Nationalpark sein | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 185 | E-Bike-Stationen | E-Bike-Stationen zum Ausleihen im Tal und dann hochfahren in den Nationalpark | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 186 | Ladestationen | Ladestationen für E-Bikes einrichten | Motorisierter Individual- verkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|---|--|---|---|
| 187 | E-Bike-Verbindung zu kleinen Orten | Fortbewegungsmöglichkeit für Touristen von kleinen Orten zu Nationalpark | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 188 | Ausbau Radwege | E-Bikes bieten viele Möglichkeiten, Radwege müssen aber ausgebaut werden | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Bau von Radwegen liegt je nach Zuständigkeit bei Kommunen oder Landkreisen. Im Nationalparkgebiet ist der Ausbau von Radwegen derzeit laut Wegekonzept nicht vorgesehen. |
| 189 | Räumliche Trennung Autos und E-Bikes | Räumliche Trennung von Autos und E-Bikes unbedingt nötig | Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | E-Bike-Fahrende können im Nationalpark das ausgewiesene Radwegenetz nutzen. |
| 190 | E-Bike als Weiterfahrmöglichkeit | Auf Busstrecke: Aussteigen und E-Bike als Weiterfahrmöglichkeit nutzen | Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 191 | Mobilitätsstationen | Umstiegsmöglichkeiten von Bussen oder Fahrrad an eingerichteten Mobilitätsstationen | Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt ein Netz aus Verleih-/Leihstationen für E-Bikes vor. |
| 192 | Bus-Anhänger | Anhänger an Busse für Fahrräder (siehe Ortenaukreis) | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 193 | Mitfahrer-Bänke | Mitfahrer-Bänke: Bank plus veränderbares Schild. Wer mitfahren will setzt sich auf Bank, wird von Vorbeifahrenden mitgenommen | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde an die Gemeinden der NLP-Region weitergegeben. Eine Mitfahrerbank kann als Ergänzung durch Kommunen umgesetzt werden. Als Teil eines verlässlichen ÖPNVs/ Verkehrsmittels für Gäste oder Anwohnende wurde die Idee der Mitfahrerbank nicht in das Verkehrskonzept aufgenommen. |
| 194 | Mitfahrer-Bänke: Verbindung | Verbindung zwischen Ortsteilen | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde an die Gemeinden der NLP-Region weitergegeben. Eine Mitfahrerbank kann als Ergänzung durch Kommunen umgesetzt werden. Als Teil eines verlässlichen ÖPNVs/ Verkehrsmittels für Gäste oder Anwohnende wurde die Idee der Mitfahrerbank nicht in das Verkehrskonzept aufgenommen. |
| 195 | Bürgerprojekt Forbach | Angedacht als Bürgerprojekt in Forbach | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |

| | | | | | |
|-----|---|---|--------------------------------|---|--|
| 196 | Mitfahrer-Bänke: Fehlende Bereitschaft | Nachbarn mitnehmen, nicht Touristen, Bereitschaft fehlt | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde an die Gemeinden der NLP-Region weitergegeben. Eine Mitfahrerbank kann als Ergänzung durch Kommunen umgesetzt werden. Als Teil eines verlässlichen ÖPNVs/ Verkehrsmittels für Gäste oder Anwohnende wurde die Idee der Mitfahrerbank nicht in das Verkehrskonzept aufgenommen. |
| 197 | Mitfahrer-Bänke am Ortseingang | An Ortseingängen Mitfahrer-Bänke aufstellen | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde an die Gemeinden der NLP-Region weitergegeben. Eine Mitfahrerbank kann als Ergänzung durch Kommunen umgesetzt werden. Als Teil eines verlässlichen ÖPNVs/ Verkehrsmittels für Gäste oder Anwohnende wurde die Idee der Mitfahrerbank nicht in das Verkehrskonzept aufgenommen. |
| 198 | Mitfahrzentralen | Mitfahrzentralen integrieren | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 199 | App Netzabdeckung | App die offline zeigt, wo Netz da ist, dass man telefonieren kann | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Nach jetzigem Informationsstand ist solch eine App technisch nicht umsetzbar. |
| 200 | Ruftaxi | Ruftaxi billiger als Linie, man erkennt, wo Busse fahren müssen | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 201 | Randzeiten | Fahren zu Randzeiten | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 202 | Ruftaxi Planung Stadt | Stadt plant, (Taxi)unternehmen stellt Fahrzeuge | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 203 | Finanzierung | Finanzierung und Preis für Mitfahrt dadurch sicher | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 204 | E-Rufbus | Rufbus (elektrisch) | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |

| | | | | | |
|-----|-----------------------------------|---|---|---|--|
| 205 | Informationen offline | Informationen müssen offline zur Verfügung stehen | Mitfahr- gelegen- heiten, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Neben digitalen sieht das Verkehrskonzept auch analoge Informationen vor. |
| 206 | Seilbahn an Bahnendpunkt | Ab einem Bahnendpunkt, etwa Ottenhöfen, Seilbahn zum Nationalpark | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 207 | Seilbahn prüfen | Prüfen, ob eine Seilbahn rentabel wäre | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 208 | Straße für E-Bikes | Bedenken: Es gibt keine Straße für E-Bikes in den Nationalpark, gefährliche Fahrt, wenig Platz für Verkehrsteilnehmer | Motorisierter Individual- verkehr, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Teilweise gibt es separate Radwege, welche auch von E-Bike-Fahrenden genutzt werden können. |
| 209 | Verleihstationen | Bedenken: Verleihstationen mit Senken. 80% der E-Bikes stehen nachher an einer Station und müssen neu verteilt werden | Motorisierter Individual- verkehr, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt ein Netz aus Verleih-/Leihstationen für E-Bikes vor. |
| 211 | Fahrradanhänger sind zu lang | Bedenken: Anhänger oft zu lang für Bushaltestellen | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung geprüft. |
| 212 | Förderung Bürgerbusse/Ruftaxis | Bedenken: Bürgerbusse/ Ruftaxis nicht wirtschaftlich, benötigt höhere Frequenz, nur bei Förderung machbar | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 213 | Rufbus ist nicht nachhaltig | Bedenken: Systeme sind nicht nachhaltig. Rufbus fährt mehr Kilometer im Vergleich zu Fahrt mit dem eigenen Auto | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 214 | Fehlender Handy- Empfang | Bedenken: Will Bus/ Taxi rufen und kein Handyempfang | Mitfahr- gelegen- heiten, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Thema Bandbreite und Netzverfügbarkeit ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. |

| | | | | | |
|-----|--|---|-----------------------------------|---|--|
| 215 | Keine Anschlussicherheit | Bedenken: Langes Warten bei Ruftaxis, keine Anschlussicherheit | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 216 | Mitfahrer-Bänke für Touristen | Bedenken: Für Touristen nutzbar? | Mitfahrgelegenheiten, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde an die Gemeinden der NLP-Region weitergegeben. Eine Mitfahrerbank kann als Ergänzung durch Kommunen umgesetzt werden. Als Teil eines verlässlichen ÖPNVs/ Verkehrsmittels für Gäste oder Anwohnende wurde die Idee der Mitfahrerbank nicht in das Verkehrskonzept aufgenommen. |
| 217 | Finanzierung Ruftaxis | Bedenken: Weitere Distanzen, können Ruftaxis wirtschaftlich arbeiten, wie sind sie finanziert? | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 218 | Vollelektrische Busse | Vollelektrische Busse (Bürgerbus) möglich, aber Vorsicht mit Gefälle, kann Reichweite der Batterie einschränken | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 219 | Nachhaltigkeit Busse | Betriebene Busse (Bürgerbus) müssen aus Gründen der Nachhaltigkeit voll sein (stark genutzt werden) | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 220 | E-Bus Marketing-Effekt | E-Bus (Bürgerbus) in Baiersbronn hat Marketingeffekt und ist in Tarifsystem integriert | Mitfahrgelegenheiten, Tarifsystem | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 221 | Bürgerbusse als Zwischenlösung | Bürgerbusse als Zwischenlösung, bei reger Nutzung wird Bedarf an Linienbussen gesehen | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 222 | Muster-Region werden | Zur Musterregion nachhaltige Mobilität werden, Umdenken befördern | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 223 | Elektrobusse sind nicht immer tauglich | Bedenken: Elektrobusse (Bürgerbus) sind je nach Streckenprofil tauglich oder nicht | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|---|--|--|---|---|
| 224 | Finanzierungsprobleme | Bedenken: Finanzierungsprobleme bei weniger finanzkräftigen Gemeinden (Bürgerbus) | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 225 | Bürger sollen nicht Aufgaben der Gemeinden übernehmen | Bedenken: Bürger sollen nicht Aufgabe der Gemeinden, des Landes übernehmen müssen (Bürgerbusse, Bürgerinitiativen) | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 226 | NVBW als Beratungsstelle | Zur Organisation von Bürgerbussen dient NVBW als Beratungsstelle | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 227 | Förderprojekte | Elektro-/ Brennstoffzellenbusse werden gefördert, neue Phase an Förderprojekten startet (Bürgerbus) | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. Das Thema Elektromobilität ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 228 | Ehrenamtliche Fahrer | Mit dem Bürgerbus transportieren ehrenamtliche Fahrer ihre Nachbarn. Gedacht für Anwohner als Daseinsvorsorge | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 229 | Bürgerbus-App | App zur Organisation/ Abstimmung von Bürgerbussen | Mitfahr- gelegen- heiten, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 231 | Abstimmung Hoteliers | Hoteliers haben Interesse an Verbindung in den Nationalpark, können ihre Interessen bündeln und abstimmen | Bürgerbus, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 232 | Solidaritätsbeitrag | Orte im Bregenzer Wald finanzieren eine Busgarantie, wird bezahlt von einem Solidaritätsbeitrag. So wird die Anbindung garantiert (Bürgerbus) | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 233 | Bürgerbusse organisieren | Wie organisiert man Bürgerbusse: Spes in Freiburg berät Gemeinden | Mitfahr- gelegen- heiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |

| | | | | | |
|-----|--|--|---------------------------------------|---|--|
| 234 | Bürgermeister zeigen Initiative | Bürgermeister zeigen oft Initiative, sind gemeinsam mit Gemeinderäten Anlaufstelle für Bürger | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 235 | Städtetag: Handbücher verteilen | Handbücher verteilen auf Städtetag um Bürgern zu zeigen, wie sie Bürgerbusse organisieren | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wird an die Nationalparkgemeinden weitergegeben. |
| 236 | Räumliche Einschränkungen | Rufbus für Verbindungen mit räumlichen Einschränkungen | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 237 | Hybrid-, Elektroantrieb | Pilotprojekt Rufbusse mit Hybrid-, Elektroantrieb möglich | Mitfahrgelegenheiten | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt in erster Linie verlässliche und einfach nachvollziehbarer Maßnahmen im ÖPNV vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich/ räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Rufbusse, umgestellt werden. |
| 238 | Anschluss-Sicherung | Anschlussicherung wichtig an Knotenpunkten | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 239 | App: Busse warten bei Umstiegen | Busse warten, wenn Leute umsteigen wollen, Kommunikation per App um zu optimieren | ÖPNV, Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. |
| 240 | Hürde niedrig halten | Hürde Mobilitätsangebote zu nutzen so niedrig wie möglich gestalten | Sonstiges, Verkehr Allgemein | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 241 | Unterschiedliche Maßstäbe Nachhaltigkeit | Anderer Maßstab der Nachhaltigkeit bei ÖV, Nahverkehr wird durch Mobilitätsgarantie nachhaltig | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie die Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und des Betriebes sind Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger |
| 242 | Nachfrage ÖPNV | Automatisch erhöhte Nachfrage ÖPNV, wenn Autoverkehr blockiert | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlicheren Mobilität im Nationalpark und in der Nationalparkregion. |

| | | | | | |
|-----|---------------------------------------|---|--------------------|--|---|
| 243 | Verbindung Baden-Baden-Freudenstadt | Keine Verbindung die umsteigefrei ist zwischen Baden-Baden und Freudenstadt | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 244 | Verlässlichkeit | Bei den Zufahrten zum Nationalpark Leute abholen, muss verlässlich sein, positive Erfahrungen mit ÖV erzeugen | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 245 | Hornisgrinde - positives Erlebnis | Hornisgrinde, kommt nur mit ÖV hoch, positives Erlebnis für Nutzer | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 246 | Verlässlichkeit | Verlässlichkeit im ÖV-Angebot zwingend nötig | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 247 | Abstimmung ÖPNV mit Veranstaltungen | Abstimmung ÖPNV mit Veranstaltungen des Nationalparks | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 248 | Einheitlicher Fahrplan | Verschiedene Fahrpläne stiften Verwirrung, Vereinheitlichung nötig | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 249 | Nutzerinformationen Fahrpläne | Nutzerinformation zu Fahrplänen nötig | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 250 | Zugang Bus und Rad bequemer machen | Busparkplatz und Radfahrer vorne, IV weiter weg, Weg unbequemer machen, andere belohnen | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 251 | Höhere Barriere für Individualverkehr | Alternative Mobilitätskonzepte müssen weniger Barriere als der Individualverkehr bieten | ÖPNV, Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|--|--|--|--|---|
| 252 | Flächendeckende Parkplatzgebühr | Parkraumbewirtschaftung, Gebühr für Parkplätze flächendeckend einführen, weniger Anreiz für IV | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 253 | Wildparker sind Hindernisse | Bedenken: Wildparker sind Hindernisse für Bus | Parkraummanagement, ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 254 | P&R nur Notlösung | Bedenken: P&R nur Notlösung | Parkraummanagement | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Parkkonzept ist im Verkehrskonzept dargestellt. Dies kann nur in Zusammenhang mit einem Ausbau des ÖPNVs und einer intelligenten Verkehrslenkung umgesetzt werden. |
| 255 | Handy-Empfang fehlt | Bedenken: Handyempfang fehlt auf Westweg, vielen Straßen, kein Zugriff auf Apps | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 256 | Unflexible Angebote; Lücken | Bedenken: Unflexible Angebote ÖPNV, große Lücken bei Fahrzeiten | ÖPNV | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes und Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung vor. Die Ausgestaltung der Fahrzeiten ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 257 | ÖPNV-Angebote sind der breiten Masse nicht bekannt | Bedenken: Leute kennen ÖPNV-Angebote nicht, Informationsfluss gestört | Information | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So sollen vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten sowie Parkmöglichkeiten im Nationalpark verfügbar sein. |
| 258 | Umdenken ist schwierig | Bedenken: Umdenken in Bevölkerung schwierig | Sonstiges | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 259 | Spaßmobilisten einbinden | Wie bindet man Spaßmobilisten in ein nachhaltiges Konzept ein? | Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Workshop "Digitales Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald" | Das Verkehrskonzept sieht keine Einschränkungen für einzelne Verkehrsgruppen vor. |

| Verkehrskonzept-Online-Beteiligung, 11.09. - 24.09.2017 | | | | | |
|---|-------------------------------|--|---|--|---|
| 284 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | 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. Beim Verkehrskonzept sollte auch das Mobilitätsverhalten der NLP-MitarbeiterInnen in den Blick genommen werden: Gibt es Möglichkeiten für ÖPNV-Jobtickets, P & R, Shuttle-Dienste, Fahrgemeinschaftsbörse? | Parkraummanagement, Mitfahrgelegenheiten, ÖPNV, Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Im Verkehrskonzept wird der langfristige Einsatz durch alternative Antriebstechniken befürwortet. In der Nationalparkverwaltung ist die Mobilität der Belegschaft Thema im Betrieblichen Mobilitätsmanagement. Dies ist nicht Teil des Verkehrskonzeptes. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt die Ausweitung der Betriebszeiten des ÖPNVs, auch im Winter, vor sowie die Aufrüstung der Busse zur Mitnahme von Sportgeräten. Generell wird darüber nicht verkehrsrelevante - Infrastruktur benötigt, um Skifahrende für eine Umstieg auf den Bus zu begeistern, was nicht mehr Teil des Verkehrskonzeptes sein kann. |
| 289 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | 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. | ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die Finanzierung ist zwischen Land und Landkreisen abzustimmen und Teil der Umsetzung. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. Hierbei soll die Anzahl an Umstiegen so gering wie möglich gehalten werden. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|---|--|----------------------|--|--|
| 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 Shuttlefahrzeuge innerhalb des Nationalparks einsetzen. | ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein vor. |
| 303 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV Kommentar zur Nr. 302 | Ich kann das nur unterstreichen! | ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein vor. |
| 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: http://www.parc-ballons-vosges.fr/navette-des-cretes und http://www.parc-ballons-vosges.fr/wp-content/uploads/2015/05/navette-des-cretes-2017-.pdf | ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes mit Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten Rahmen der Umsetzung muss durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft werden. |
| 307 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | Wichtig für den Nationalparkbesucher ist ein problemloses und schnelles Anreisen zum Park. 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. Eine sinnvolle Anpassung der Verkehrsströme ist notwendig. Mögliche Variante(nicht vollständig) Anreise vom Norden: Fernverkehr in Baden-Baden anbinden. Nahverkehr AVG über Murgtal und Baden-Baden. Regionalexpress über Bühl. Anreise vom Süden: Fernverkehr über Offenburg/Oppenau/Bad Griesbach. Nahverkehr von Straßburg über Oppenau oder als Denkanstoß (bisher nicht vorhandene) Zugverbindung nach Achern. Regionalexpress in Achern. Kinzigtal über Hausach/Achern. Vom Osten über Freudenstadt. 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. | ÖPNV, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung sowie Abstimmung zwischen Bus und Schiene ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |

| | | | | | |
|-----|---|---|-----------------|--|---|
| 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 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> | ÖPNV, Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNVs zum und im Nationalpark vor. Des Zielnetz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema intergriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die genaue Linienführung und Betriebszeiten sind Teil der Umsetzung.</p> <p>Die genaue Umsetzung der Linienführung und Taktung liegt bei den Landkreisen als Aufgabenträgern.</p> <p>Die Anregung zur Einführung von Mobilitätsservice-Zentralen wird an die Landkreise weitergegeben.</p> |
| 309 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV Fortsetzung Beitrag 309 | <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. 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 Zeitfenster für den Umstieg entspricht.</p> <p>Für Personen mit Mobilitätseinschränkung haben die kurzen Umsteigezeiten die Auswirkung, dass die Anschlüsse nicht erreichbar sind.</p> <p>Sowohl in Achern, als auch in Ottenhöfen gibt es keine Stützpunkte der Mobilitätsservice-Zentralen, so dass keine Umsteigeassistenten bestellt werden kann.</p> <p>Ich stelle den Antrag auf Einrichtung eines Shuttle-Dienstes zur besseren Erreichbarkeit des Nationalparks. Dieser Shuttle-Dienst soll nicht nur Personen mit Behinderungen zur Verfügung stehen, sondern nach dessen Einrichtung auch Personen mit anderen Mobilitätseinschränkungen, wie z.B. Mütter mit Kinderwagen, Senioren oder Schülergruppen.</p> <p>In Freiburg wird ein derartiger Shuttle-Service beispielsweise zur Anfahrt zum Europa-Park angeboten und verkehrt zweimal täglich von Freiburg aus nach Rust und gleichfalls zweimal täglich wieder zurück. Dieser Shuttle-Dienst wird stark frequentiert und gewährleistet die Erreichbarkeit des Parks in zeitlich zumutbarer Weise.</p> <p>Durch das Angebot eines solchen Dienstes für Ihre Besucherinnen und Besucher würde der Kreis der Adressaten wesentlich erweiterbar sein.</p> <p>Die oben angesprochenen Gruppen lassen sich eher zu einem Besuch Ihres Geländes bewegen, wenn der Aufwand der An- und Abreise einfacher gestaltet wird. Zudem würde ein derartiger Service dazu beitragen, die derzeit vor Ihrer Tür vorhandene "große Blechlawine" zu reduzieren, was dann wiederum auch einen positiven Faktor zur Umweltverträglichkeit des Parks beitragen könnte.</p> | ÖPNV, Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNVs zum und im Nationalpark vor. Des Zielnetz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Das Thema Barrierefreiheit ist als wichtiges Querschnittsthema intergriert, was sich u. a. im Ausbau der Haltestellen, Ausstattung der Busfahrzeuge und Fahrplan wieder finden soll. Die genaue Linienführung und Betriebszeiten sind Teil der Umsetzung.</p> <p>Die genaue Umsetzung der Linienführung und Taktung liegt bei den Landkreisen als Aufgabenträgern.</p> <p>Die Anregung zur Einführung von Mobilitätsservice-Zentralen wird an die Landkreise weitergegeben.</p> |

| | | | | | |
|-----|-------------------------------|---|---|--|--|
| 310 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | Das Verkehrskonzept geht in die richtige Richtung, weiter so. | Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Vielen Dank. |
| 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"> - 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. - 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. - 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). - Über das skizzierte ÖPNV-Konzept hinaus ist eine Regiobuslinie zwischen Baden-Baden und Freudenstadt anzustreben. - 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. - Touristische Programme des Nationalparks sind auf die Fahrpläne des ÖPNV abzustimmen und entsprechend auch zu kommunizieren. - Gestaltung der Umsteigebahnhöfe zu multimodalen Mobilitätsstationen, die vielfältige Mobilitätsdienstleistungen anbieten (z.B. Mobilitätsberatung, Car-Sharing, Fahrradverleih). | Sonstiges, ÖPNV, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die jeweilige, genaue Ausgestaltung muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und festgelegt werden. |
| 318 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | 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. | ÖPNV, Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau des ÖPNVs vor uns baut auf dem vorhandenen Schienenangebot auf. Die Anregung hinsichtlich öffentlicher Toiletten wird an die Kommunen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 335 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | 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. Kostenpflichtige Parkplätze an den Rändern des NP, die Einnahmen finanzieren die öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb des NP. | Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarif ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Eine Sperrung der B500 für jegliche Verkehre ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Von besonderer Bedeutung ist die Vereinbarkeit der Alltags- und Wirtschaftsmobilität der Wohn- und Arbeitsbevölkerung mit dem Tourismus und Besucherverkehr des Nationalparks. |

| | | | | | |
|-----|-------------------------------|--|--|--|--|
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Ausstattung von Bussen mit Skianhängern ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Für ein attraktives ÖPNV-Angebot für Skifahrende wird eine weiterreichende Infrastruktur - über die verkehrlichen Aspekte hinaus - benötigt, wie z. B. Umkleideraum, warmer Warteraum, Ski-/Schuhdepot, was nicht Teil des Verkehrskonzeptes sein kann. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Einsatz von Bussen mit Radanhängern auf ausgewählten Routen, insbesondere an den Wochenenden und an Feiertagen, vor. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 348 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | Damit das Buslinienetz 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 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 Pedelecs 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die L83 liegt nicht im Nationalparkgebiet. Der Hinweis wird an die Gemeinde Forbach weitergegeben. |

| | | | | | |
|-----|---|--|---|--|---|
| 351 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV | Interessant könnte für schwach genutzte Zeiten, bezahlbare Ruftaxis in das Konzept aufzunehmen. | Mitfahrgelegenheiten | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht in erster Linie den Ausbau eines regelmäßigen, zuverlässigen und verständlichen ÖPNVs vor. Sofern festgestellt wird, dass einzelne Fahrten oder Fahrtengruppen schwach (zeitlich / räumlich) nachgefragt werden, kann die Organisationsform von Linienbetrieb auf Mobility-on-demand-Systeme, z. B. Sammeltaxis umgestellt werden. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 369 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV Kommentar zur Nr. 355 | 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten und Abstimmung zwischen Bus und Bahn ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |

| | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|
| 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 sich 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 368 | Ansätze für Maßnahmen im ÖPNV Kommentar zur Nr. 363 | Das finde ich eine gute Idee. Es sollte nur ein Ticket zu lösen sein für alle verschiedenen Verbünde. | Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Einsatz von Bussen mit Radanhängern auf ausgewählten Routen, insbesondere an den Wochenenden und an Feiertagen, vor. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Einsatz von Bussen mit Radanhängern auf ausgewählten Routen, insbesondere an den Wochenenden und an Feiertagen, vor. Die genaue Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. Die Ausstattung von Bussen mit Skianhängern ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Für ein attraktives ÖPNV-Angebot für Skifahrende wird eine weiterreichende Infrastruktur - über die verkehrlichen Aspekte hinaus - benötigt, wie z. B. Umkleieraum, warmer Warteraum, Ski-/Schuhdepot, was nicht Teil des Verkehrskonzeptes sein kann. |
| 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 Webseiten 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. |

| | | | | | |
|-----|-------------------------------|--|---|--|---|
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden über die Schwarzwaldhochstraße nach Freudenstadt vor. Baden-Baden hat bereits heute schon eine sehr gute Anbindung an Karlsruhe. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die Einbindung von Bad Peterstal-Griesbach ist dabei berücksichtigt. |
| 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 - 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. Zu Erhöhung der Verkehrssicherheit werden Kreisverkehre und Querungshilfen vorgeschlagen. Das Thema Seilbahn wird im Verkehrskonzept aufgegriffen. |

| | | | | | |
|-----|---|--|--|--|---|
| 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.</p> <p>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.</p> <p>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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> |
| 280 | 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 Ruhestein 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, Parkraum-mangement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 312 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 280 | <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 Ruhestein 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 Ruhestein! 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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|--|---|--|--|
| 321 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 280 | 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 Individual- verkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 328 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 280 | 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 Individual- verkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 334 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 328 | Danke für die Unterstützung der Idee. Der Lärm ist 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 Individual- verkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 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. | Parkraum- management, Motorisierter Individual- verkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Angebotes vor, um einen Umstieg vom PKW auf den ÖPNV zu fördern. Durch den Bau des neuen Besucherinformationszentrums am Ruhstein und den dazugehörigen Parkflächen wird die Anzahl der Parkplätze erhöht. Die Erschließung weiterer Parkflächen im Nationalparkgebiet ist generell nicht vorgesehen. |

| | | | | | |
|-----|---|---|---|--|---|
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNVs vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 301 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 294 | Gute Idee. Und eine zweite Hauptlinie einrichten, die Freudestadt mit Bad Griesbach verbindet. Wenn diese Linien gut vertaktet sind haben auch die Bahnfahrer was davon. | ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die Ausgestaltung der Parkgebühren ist Teil der Umsetzung. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann nur mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV-Angebotes einhergehen. |

| | | | | | |
|-----|---|--|---|--|---|
| 320 | <p>Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 308</p> | <p>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.</p> | B500, Parkraummanagement | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann nur mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV-Angebotes einhergehen. |
| 313 | <p>Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr</p> | <p>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.</p> | B500, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Fahrradstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. |
| 315 | <p>Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr</p> | <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). 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. 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. Über die Parkraumbewirtschaftung hinaus sind im Rahmen des Verkehrskonzeptes folgende zusätzliche Maßnahmen zur Begrenzung und Entschleunigung des Autoverkehrs aufzunehmen: - 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. - Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr, beispielsweise durch Anlage von Radfahrstreifen auf der B 500.</p> | Lärm, B500, Sonstiges, Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Information, Tarifsysteem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung des Verkehrslärms vor. Fahrradstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig.</p> <p>Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann nur mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV-Angebotes einhergehen. Die konkrete Ausgestaltung von Parkgebühren ist Teil der Umsetzung. Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung wird die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg sein. Das Verkehrskonzept sieht Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs, zur Verkehrslenkung mittels eines Verkehrsleitsystems, zum Umstieg auf den ÖPNV in den Tal-Lagen und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Dafür sind verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs sowie der Geschwindigkeit notwendig. Die Umsetzung liegt je nach Zuständigkeit bei den Kommunen, Landkreisen oder dem Land.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|
| 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. 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>Die durch Landwirtschaft offen gehaltene Talstraße führt zum Nationalpark, es ist jetzt schon nicht mehr auszuhalten und die Anwohner fühlen sich als Landschaftspfleger missbraucht, wissen diese Lärmhelfer was sie ihnen antun?</p> <p>Irgendwann können hier nicht mal mehr Wohnungen vermietet werden, 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 Nummernkennzeichen 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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept sieht Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs, zur Verkehrslenkung mittels eines Verkehrsleitsystems, zum Umstieg auf den ÖPNV in den Tal-Lagen und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Dafür sind verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs sowie der Geschwindigkeit notwendig.</p> <p>Die Umsetzung liegt je nach Zuständigkeit bei den Kommunen, Landkreisen oder dem Land.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|---|---|--|--|
| 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 Wochenden.</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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept sieht Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs, zur Verkehrslenkung mittels eines Verkehrsleitsystems, zum Umstieg auf den ÖPNV in den Tal-Lagen und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Dafür sind verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs sowie der Geschwindigkeit notwendig.</p> <p>Die Umsetzung liegt je nach Zuständigkeit bei den Kommunen, Landkreisen oder dem Land.</p> |
| 331 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | <p>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.</p> | Parkraummanagement | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Dies ist Aufgabe der Nationalparkverwaltung und nicht Teil des Verkehrskonzeptes.</p> |
| 337 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | <p>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.</p> | B500, Lärm, Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Diese Anregung wurde in das Verkehrskonzept nicht übernommen. Rolsplitt ist generell auf außerörtlichen Straßen nicht zulässig.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|---|--|--|---|
| 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, Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann nur mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV-Angebotes einhergehen. Die konkrete Ausgestaltung von Parkgebühren ist Teil der Umsetzung. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 346 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | Die im Verkehrskonzept angedachten Parkgebühren strafen die im Vorfeld des Nationalparks gemachten 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, Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann nur mit dem attraktiven Ausbau des ÖPNV-Angebotes einhergehen. |
| 347 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | Ich bin auch eine Anwohnerin 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 350 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | Anwohner der K5370 Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein sind auch Landschaftspfleger und Vermieter von Ferienwohnungen. Wie bereits schon geschrieben, leiden wir und unsere Feriengäste unter der unerträglichen Lautstärke und der Massen der Motorradfahrer an regenfreien Tagen. | Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |

| | | | | | |
|-----|---|--|--|--|---|
| 359 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 350 | 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | - |
| 356 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | Volle Zustimmung für den Vorschlag vom 14.09.! 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht keinen Ausbau der Parkflächen - außer am Ruhestein - vor. |

| | | | | | |
|-----|---|--|---|--|---|
| 365 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | <p>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.</p> | Parkraummanagement, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung wird die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg sein. |
| 366 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | <p>Zur Durchsetzung dieses Konzepts, wie auch der Geschwindigkeitsbegrenzung, bedarf es des Einsatzes dieses mobilen Geräts: https://www.vitronic.de/verkehrstechnik/anwendungen/verkehrsueberwachung/geschwindigkeit-smessung/enforcement-trailer.html Amortisiert sich schnell und ist nicht teuer! Ich empfehle dies sofortige Beschaffung mehrerer Geräte, damit die Rasereien von angeblich freien Bürgern unterbunden werden können!</p> | Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Darunter auch u. a. verstärkte und kontinuierliche Geschwindigkeitskontrollen. |
| 376 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 366 | <p>Fühl mich nicht betroffen als Nicht-Raser. Aber, M.E., die unterschwellige Degradierung anderer Bürger ...</p> | Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | - |
| 374 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | <p>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.</p> | Lärm, Sonstiges, Parkraummanagement, ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|---|-------------------------------|--|--|
| 377 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zur Nr. 374 | 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 11.09.-24.09.2017 | - |
| 375 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | Der Nationalpark will wohl expandieren. Und sei es auch nur über Park-Zonen... Schon Park-Zone 1 umfasst mehr als die eigentlichen NP-Kernzonen. So auch Bereiche, die bereits vorhandenen Freizeit-Aktivitäten oder touristischen Zwecken dienen. Man möge sich mit den Regularien im NP selbst begnügen. Und den ÖPNV auf die Reihe bringen, bevor man für Parkplätze ausserhalb der Kernzonen Gebühren einführt und den Verkehr stranguliert. | Parkraummanagement, ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Verkehrskonzeption liegt bei Landkreisen, Kommunen und dem Land. |
| 379 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | 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. | Parkraummanagement, Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|--|---|--|--|---|
| 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. 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 & 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 -->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 € ==> (P+R) + Service-Pauschale: Ticketpreis <<< Kosten € Parken im NP, und dem genannten Parkraummanagement.</p> | Parkraummanagement, ÖPNV, Tarifsysteem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 384 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr Kommentar zu 383 | 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. | Tarifsysteem, ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | - |
| 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 Metropolticket 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, Tarifsysteem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung der Parkgebühren ist Teil der Umsetzung.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|---|--|--|--|
| 390 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | 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. | Sonstiges, Verkehr Allgemein, Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Eine quantitative Begrenzung von Besuchenden im Nationalpark ist nicht vorgesehen. Es braucht eine gute Besucherlenkung. Hier müssen Verkehrs-, Tourismus- und Wegekonzept des Nationalparks ineinandergreifen. |
| 394 | Ansätze für Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr | <p>In Zone 1 ist eine Parkplatzgebühr unumgänglich.</p> <p>Zone 2 mit Zusatzkosten für Nationalparkbesucher zu gestalten empfinde ich als falsch(eine Lösung wäre beim Kauf des ÖPNV Ticket einen Parkschein zu erhalten).</p> <p>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.</p> <p>Denkbar wären auch autark zu betreibende solarbedeckte Stellplätze.</p> <p>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, Tarifsysteem, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs, zur Verkehrslenkung mittels eines Verkehrsleitsystems sowie verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs vor. Die Umsetzung liegt je nach Zuständigkeit bei den Kommunen, Landkreisen oder dem Land. Das Thema Elektromobilität ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. Ladestationen an sinnvollen Standorten sind vorgesehen. |
| 282 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsysteem | <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-Verkehrsverbände 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> | Tarifsysteem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</p> <p>Konus richtet sich an Übernachtungsgäste und basiert auf einem speziellem Umlagemodell. Ein Nationalparkticket soll ergänzend Tagesgästen aus der Region zur Verfügung stehen.</p> |

| | | | | | |
|-----|---|---|--------------------------|--|---|
| 288 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem | 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. | Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 296 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem | Möglichst unkompliziertes System. Vor allem Gästen sollte bei Ankunft das System einleuchten, bzw. darauf hingewiesen werden. Bitte auch kostengünstige Tickets für Familien nicht vergessen! | Tarifsystem, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 300 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem Kommentar zur Nr. 296 | In der Tat: Die Nationalparkgemeinden gehören zu 3 verschiedenen Verkehrsverbänden. Es gibt auch auch immer noch so Seltsamkeiten wie das "Mummelsee-Anslussticket" z.B. https://community.bahn.de/questions/1128110-zusatzticket-db-mummelsee-erforderlich-trotz-bw-ticket Auch von mir wollte letztes Jahr ein Busfahrer 1 Euro trotz BW-Ticket. Er bekam den Euro aber nicht. :) | Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 316 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem | Ein völlig neues Tarifsystem 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 Verkehrsverbünde 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, Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 333 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem | 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? | Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Dies ist Aufgabe der Nationalparkverwaltung und nicht Teil des Verkehrskonzeptes. |
| 339 | Ansätze für Maßnahmen für das Tarifsystem | 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. | Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |

| | | | | | |
|-----|--|--|---|--|---|
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt keine kostenfreien Busverkehre vor. Zuständiger Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise. Die Preisgestaltung der Bustickets ist Teil der Umsetzung. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | KONUS ist nur von Übernachtungsgästen in den teilnehmenden Kommunen nutzbar. Das Nationalparkticket ist ergänzend ein Angebot für Tagesgäste, die vor allem aus der Region kommen. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |

| | | | | | |
|-----|---|---|--|---|---|
| 283 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen</p> | <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-Shuttledienst nutzen können oder ihre eigenen Fahrzeuge dabeihaben, 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> | <p>B500, Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>Das Thema Elektromobilität ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. Ladestationen an sinnvollen Standorten sind vorgesehen. Das Verkehrskonzept sieht Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs, zu Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Dafür sind verstärkte Kontrollen des ruhenden Verkehrs sowie der Geschwindigkeit notwendig. Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig.</p> |
| 344 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zu 283</p> | <p>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 ...</p> | <p>B500 Motorisierter Individualverkehr</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>-</p> |
| 345 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zu 283</p> | <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> | <p>Lärm, Verkehr Allgemein, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>-</p> |

| | | | | | |
|-----|--|--|-----------------|--|--|
| 290 | Weitere mögliche Maßnahmen | <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 11.09.-24.09.2017 | Das Thema Seilbahn wird vom Verkehrskonzept aufgegriffen. Die Einrichtung einer Bahnlinie ist daher sowie auch aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht möglich. |
| 299 | Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zur Nr. 290 | Hallo zusammen, ich finde den Vorschlag sensationell. Futuristisch ja ein wenig 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. | Sonstiges, ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Thema Seilbahn wird vom Verkehrskonzept aufgegriffen. Die Einrichtung einer Bahnlinie ist daher sowie auch aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht möglich. |
| 324 | Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zur Nr. 299 | 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 11.09.-24.09.2017 | Das Thema Seilbahn wird vom Verkehrskonzept aufgegriffen. Die Einrichtung einer Bahnlinie ist daher sowie auch aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht möglich. |
| 354 | Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zur Nr. 299 | 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 11.09.-24.09.2017 | - |

| | | | | | |
|-----|--|--|---|---|--|
| 329 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zur Nr. 290</p> | <p>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.</p> | <p>Sonstiges, ÖPNV</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>Das Thema Seilbahn wird vom Verkehrskonzept aufgegriffen. Die Einrichtung einer Bahnlinie ist daher sowie auch aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht möglich. Das Verkehrskonzept schlägt den Einsatz von Bussen mit Radanhängern auf ausgewählten Routen, insbesondere an den Wochenenden und an Feiertagen, vor. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. Die Ausstattung von Bussen mit Skianhängern ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Für ein attraktives ÖPNV-Angebot für Skifahrende wird eine weiterreichende Infrastruktur - über die verkehrlichen Aspekte hinaus - benötigt, wie z. B. Umkleideraum, warmer Warteraum, Ski-/Schuhdepot, was nicht Teil des Verkehrskonzeptes sein kann.</p> |
| 336 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen Kommentar zur Nr. 329</p> | <p>Vielen Dank für den positiven Kommentar mit den zusätzlichen Anregungen. Zur Finanzierungsunterstützung wäre doch hierbei ein Konzern als Werbesponsor und Partner sicherlich auch denkbar. ;-) Mal so ans Nationalpark-Marketing gerichtet:)</p> | <p>Sonstiges, ÖPNV</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>-</p> |
| 297 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen</p> | <p>Die Einrichtung von Toiletten an den Haltestellen prüfen</p> | <p>ÖPNV, Sonstiges</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung.</p> |
| 298 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen</p> | <p>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?</p> | <p>Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht.</p> |
| 325 | <p>Weitere mögliche Maßnahmen</p> | <p>Die Geschwindigkeit sollte sogar auf 50 km/h gesenkt werden, möglichst flächig, mindestens aber vor Fußgänger-/Wanderwegsquerungen.</p> | <p>Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr</p> | <p>Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht.</p> |

| | | | | | |
|-----|----------------------------|--|---|--|--|
| 311 | Weitere mögliche Maßnahmen | <p>- 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!</p> <p>- großzügig Fahrradstreifen bergauf auf der B500</p> <p>- Fußgänger- und fahrradfreundliche Umgestaltung des bewohnten Verkehrsraums auf den Hauptzufahrtswegen zum NP, optische Verengung etc. in den betroffenen Baden-Badener Stadtteilen Lichtental, Geroldsau, Oberbeuern</p> | B500, Sonstiges, ÖPNV | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Einrichtung einer Bahnlinie ist aufgrund zu hoher Investitionskosten nicht möglich. Fahrradstreifen außerhalb des StVO derzeit nicht zulässig. |
| 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 Autoverkehrs - wesentlich verbessert werden.</p> | Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Tarifsysteem, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 323 | Weitere mögliche Maßnahmen | <p>Das Überqueren 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.</p> | B500, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Eine flächendeckende Anpassung der Trassierung der Straßen, insbesondere der B500, ist nicht möglich. Vielmehr sollen durch geeignete Umgestaltung von Knotenpunkten und die Schaffung von Querungshilfen oder Kreisverkehren eine Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Durch die begreifbare und nachvollziehbare Drosselung des Geschwindigkeitsniveaus wird gleichzeitig die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen erhöht. |
| 326 | Weitere mögliche Maßnahmen | <p>Das Ausleihen von Pedelecs an Personen ohne Fahrpraxis und Technikkennntnis, ist mit Risiko für Unfälle verbunden. Ein ungeübter Pedelec Fahrer ist mit der Technik nicht vertraut und kann eine Fahrt in Berg und Tal nicht genießen.</p> | Sonstiges-Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Vielen Dank für Ihren Hinweis. |

| | | | | | |
|-----|----------------------------|---|---|---|---|
| 360 | Weitere mögliche Maßnahmen | <p>Ich möchte noch etwas zum Thema Übergänge loswerden. 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung geprüft. |
| 381 | Weitere mögliche Maßnahmen | <p>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).</p> | Lärm, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. Die Ausgestaltung von Querungshilfen wird im Rahmen der Umsetzung geprüft. |
| 387 | Weitere mögliche Maßnahmen | <p>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.</p> <p>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.</p> | B500, Sonstiges | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Fahrradschutzstreifen außerorts sind nach StVO derzeit nicht zulässig. Die Anregung zur Erweiterung des Radwanderweges wird an die Kommunen/ Landkreise weitergeleitet. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde an das Verkehrsministerium weitergeleitet. |

| | | | | | |
|--------------------|---|---|---|--|---|
| 393 Fortsetzung | Weitere mögliche Maßnahmen Fortsetzung 393 | 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 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde an das Verkehrsministerium weitergeleitet. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Einrichtung von Wlan-Hotspots vor. Eine flächendeckende Netzabdeckung im Nationalparkgebiet ist im Rahmen des Verkehrskonzeptes nicht möglich und nicht vorgesehen. |
| 287 | Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? | 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. 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. 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. | Sonstiges, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. Weiterhin wird es auch analoge Informationen geben. Zudem wird die Einrichtung von Wlan-Hotspots an den zentralen Knotenpunkten vorgeschlagen. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vor. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. Weiterhin wird es auch analoge Informationen geben. |

| | | | | | |
|-----|---|--|---|--|--|
| 306 | Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? | <p>Ich stimme zu. 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 11.09.-24.09.2017 | Die Einrichtung von Wlan-Hotspots ist im Verkehrskonzept vorgesehen. Anstatt einer App wird die Einführung einer nutzerorientierten Mobilitätsinformationsplattform vorgeschlagen. So erhält man vor und während des Aufenthaltes gezielte Informationen über Anreise- und Fortbewegungsmöglichkeiten im Nationalpark. |
| 319 | Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? | <p>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.</p> | ÖPNV, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 332 | Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? | <p>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.</p> | ÖPNV, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 367 | Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? | <p>Die gedruckten Fahrpläne sollten auch in allen Bussen evtl. anden Haltestellen erhältlich sein.</p> | ÖPNV, Information | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 382 | Wie informiere ich mich über den Verkehr zum und im Nationalpark? | <p>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.</p> | Sonstiges, ÖPNV, Information, Tarifsystem | Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept wird in seiner Umsetzung eng mit dem Tourismuskonzept verknüpft werden, wobei diese Anregung umgesetzt werden soll. |
| 1 | Skiausrüstung; Taktung | <p>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.</p> | ÖPNV, Sonstiges | Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes auf eine 60-Minuten-Taktung vor. Die Anregung zur Skimitnahmen wird an die Verkehrsunternehmen weitergegeben. |

| | | | | | |
|---|---|--|--|---------------------------------|--|
| 2 | Bustaktung | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Broschüre "Navette des Crêtes - Passeport pour la Grande Crête des Vosges 2017 Découverte / Idées de sorties / Horaires"</p> | ÖPNV, Tarifsystem | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die konkrete Ausgestaltung der Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht zudem die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Eine attraktive Preisgestaltung ist Grundlage.</p> |
| 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 Schliffkopf, 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 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms, wie z. B. Lärmessdisplays, vor.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 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. 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 Schliffkopfwanderweges Wanderer die Fahrbahn. Die Kombination mit schnellem Motorradverkehr führt immer wieder zu gefährlichen Situationen. Deshalb wurde diskutiert 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 | <p>Tempo 60 wird als Empfehlung an die Verkehrsbehörden weitergegeben Der Unterbewuchs sowie einige Bäume wurden im Kurvenbereich zwischenzeitlich entfernt. So ist dieser gut einsehbar.</p> |

| | | | | | |
|---|---|---|------|---|---|
| 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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die konkrete Ausgestaltung der Taktung bzw. Abstimmung zwischen Bus und Bahn muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger abgestimmt werden.</p> |
| 6 | Busverbindung: Achern – Ruhestein | <p>Ich vermisse eine öffentliche Vekehrsanbindung (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??? Oder zwischen Mummelsee und Ruhestein ein E-Shuttlebus einrichten!!Gerne höre ich etwas positives hierzu!</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die genaue Ausgestaltung der Taktung bzw. Abstimmung zwischen Bus und Bahn muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger abgestimmt werden.</p> |
| 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: http://www.baiersbronner-zeitreise.de/kalender/kalender-2012/</p> <p>Bus mit offenem Verdeck am Mummelsee. Ende der 1920 Jahre.</p> <p>Aus Baiersbronner-Zeitreise.de</p> <p>1939 wurde die Verlängerung als Militärstrasse vom Ruhestein zur Alexanderschanze zur Vorbereitung des zweiten Weltkriegs gebaut. 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 | <p>Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben.</p> |

| | | | | | |
|---|---|---|------|--------|---|
| 7 | <p>Beide Teile des Nationalparks sind nicht mit einer Buslinie verbunden; Beispiel Rhätische Bahn in der Schweiz; Seilbahn Schweiz Fortsetzung Nr. 7</p> | <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 dieses Erbe hängt die Bahn offene Wagen an die fahrplanmäßige Züge an. Siehe: https://www.rhb.ch/de/freizeit-ausfluege/gruppen-schulen/charterwagen/offeneaussichtswagen 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: https://www.stanserhorn.ch/de/media/fotogalerie/Cabriobusse</p> | ÖPNV | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt vor. Das Thema Seilbahn wird im Verkehrskonzept aufgegriffen.</p> |
| 7 | <p>Cabriobusse auf der Schwarzwaldhochstraße Fortsetzung Nr. 7</p> | <p>Cabriobusse auf der Schwarzwaldhochstraße Für Stadtrundfahrten werden von Spezialherstellern Doppelstockbusse mit offenem Dach angeboten. Siehe: http://www.deutsche-weinstrasse.de/cabriobus/ 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 | <p>Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben.</p> |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 | <p>Fahrplankonzept Cabriobus Fortsetzung Nr. 7</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 Bushaltstellen 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> | <p>ÖPNV, Tarifsystem</p> | <p>E-Mail</p> | <p>Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> |
| 8 | <p>Straßenbegleitender Radweg zur B 500</p> | <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 zuhilfenahme 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> | <p>B500, Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges</p> | <p>Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017</p> | <p>Ein straßenbegleitender Radweg wurde geprüft, aber aus Sicherheitsgründen abgelehnt (an manchen Stellen zu eng). Im Nationalpark selbst gibt es durchgängige Radwege zwischen Alexanderschanze und Plättig. Diese sind abseits der B500 und somit auch ungefährlich und attraktiver. Die Radwege sind auch mit Pedelecs befahrbar.</p> |

| | | | | | |
|----|--|--|---|--|---|
| 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 dafür zuständige Busunternehmen 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, Tarifsystem Sonstiges | Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept 11.09.-24.09.2017 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes, eine Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung sowie die Abstimmung der unterschiedliche Buslinien untereinander vor. Die genaue Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. Das Verkehrskonzept sieht zudem die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die konkrete Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 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 11.09.-24.09.2017 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Angebotes vor, um bereits in den Tal-Lagen auf den Bus umzusteigen. Die konkrete Ausgestaltung ist der Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. Die Einnahmen sind hierbei eine wichtiger Teil zur Finanzierung der neuen Angebotes.</p> <p>Im Verkehrskonzept werden Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. In der Umsetzung sind alle Maßnahmen mit den jeweiligen, teilweise privaten, Parkplatz Eigentümern einzeln abzustimmen.</p> <p>Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage.</p> |
| 11 | Busverbindungen; fehlende Anschlüsse | <p>Werktags kommen wir mit dem öffentlichen Omnibus 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. 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. 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 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhestein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> |

| | | | | | |
|----|---|--|---|---|---|
| 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, Tarifsysteem | Telefongespräch; Ergänzung über das Kontaktformular Online-Beteiligung Verkehrskonzept (2017) | Der Vorschlag für eine künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die Einbinung von Bad Peterstal-Griesbach ist dabei berücksichtigt. |
| 13 | Zugangsmöglichkeit Loipennetz | <p>Wir würden gerne eine Erweiterung des Loipennetzes um eine zusätzliche Zugangsmöglichkeit vorschlagen.</p> <p>Vom Wanderparkplatz (immer geräumt da Winterdienst für Anwohner) Viehläger, Hundsbach wäre eine Verbindung zur Hundsrückenloipe 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 11.09.-24.09.2017 | Diese Anregung betrifft das Modul Wegekzept. Das Wegekzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks, der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. Da der Nationalparkplan mit all seinen Modulen regelmäßig fortgeschrieben wird, wurde die Anmerkung entsprechend weitergeleitet. |
| 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. =>(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 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die exakte Ausgestaltung der Buslinien wird im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft. |
| 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 Zughalt 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 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhstein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten und Linienführung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger.</p> |
| 16 | Ansätze für den motorisierten Individualverkehr | <p>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.</p> | Parkraummanagement, Motorisierter Individualverkehr | Brief | Das Parkraumkonzept ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 17 | Ansätze für das Tarifsysteem | <p>Es sollte geprüft werden, in wie fern eine Kombination des "Baden-Württemberg-Tickets" und der Busverbindungen zum und im Nationalpark möglich ist.</p> | ÖPNV, Tarifsysteem | Brief | Das Baden-Württemberg-Ticket ist auch für die Anreise in den Nationalpark gültig. Seit Dezember 2018 gibt es den Landestarif Baden-Württemberg, welcher im Nahverkehr teilweise deutlich günstiger ist -> www.bwegt.de |

| | | | | | |
|----|--|--|---|--------|---|
| 18 | Shuttle-Haltepunkt auch in Baiersbronn, Mitteltal und Obertal | Es sollte ein Haltepunkt am Bahnhof in Baiersbronn eingeplant werden. Von dort sollten NLP Shuttles über Mitteltal, Obertal zum NLP Zentrum am Ruhstein fahren. Ergänzung: Der Shuttleverkehr durch Baiersbronn ist sehr wichtig, da sonst zu viele Autos zum Ruhstein 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 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die Einbindung von Baiersbronn Bhf. ist berücksichtigt. |
| 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 | Das Verkehrskonzept sieht den Ausbau und Attraktivierung des ÖPNVs bzw. Förderung einer nachhaltigen Mobilität vor. |
| 20 | Mummelsee: Abbau der Parkplätze Fortsetzung Nr. 19 | 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 | Im Verkehrskonzept werden Maßnahmen zu den Parkflächen vorgeschlagen. In der Umsetzung sind alle Maßnahmen mit den jeweiligen Parkplatz Eigentümern einzeln abzustimmen. |
| 21 | Stundentakt Baden-Baden - Freudenstadt Fortsetzung Nr. 20 | Absolut vorrangig ist der Stundentakt Baden-Baden - Freudenstadt mit beschleunigter Führung in Baden-Baden, als Regionalbuslinie mit 50%-Landesförderung. | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor: - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhstein nach Baiersbronn/ Freudenstadt Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 22 | Querverbindungen: 2-Stundentakt Fortsetzung Nr. 21 | Die Querverbindungen Achern-Mummelsee-Hornisgrinde, Ottenhöfen-Ruhstein-Baiersbronn und Bühl-Sand-Forbach sind mindestens in einem (versetzten) 2-Stundentakt zu bedienen. Die Verbindung (Hausach-) Wolfach-Kniebis ist zu stärken; Bad Griesbach-Alexanderschanze zumindest als Rufbus-Linie einzurichten. | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie eine Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung vor. Die konkrete Ausgestaltung der Betriebszeiten ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 23 | Ausbau P+R-Angebote vermehrt Umweltbelastung; weiträumige Anfahrt durch ÖPNV; Landestarif Fortsetzung Nr. 22 | 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 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 24 | ÖPNV-Antriebe Fortsetzung Nr. 23 | Der ÖPNV ist mit geeigneten, emissionsarmen Antrieben, vorzugsweise Brennstoffzellen-Antrieben einzurichten. | ÖPNV | E-Mail | Die Nutzung alternativer Antriebsmittel ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. |

| | | | | | |
|----|---|--|--|--------|--|
| 25 | An Sonntagen zwischen 9 und 12 Uhr: Nur Bus-, Fahrradverkehr und Fußgänger auf der Schwarzwaldhochstraße erlaubt Fortsetzung Nr. 24 | 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 | Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. Das Verkehrskonzept schlägt Aktionstage vor, um Veranstaltungen zum Thema nachhaltige Mobilitätsformen und Naturerlebnisse durchführen zu können. |
| 26 | Vereinbarkeit von Umwelt, Natur und Tourismus Fortsetzung Nr. 25 | 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 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 27 | Einige zeitnah umsetzbare Empfehlungen realisieren Fortsetzung Nr. 26 | 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 | Das Verkehrskonzept wurde im Oktober 2018 abgeschlossen. Die Umsetzung liegt bei den Landkreisen, Kommunen und dem Land. Hierzu sind vielfache Abstimmungen mit drei Landkreisen und einem Stadtkreis notwendig, welche schrittweise erfolgen können. |
| 28 | Busfahrten von Großstadt in NLP-Parks | Der folgende Busfahrten-Anbieter aus Canada als Beispiel: https://www.parkbus.ca/ tritt möglicherweise in den europäischen Markt ein. Sie bieten Busfahrten von Großstädten zu den NLP-Parks an. | ÖPNV | E-Mail | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 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 (<i>Name anonymisiert</i>) 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 | Das Verkehrskonzept wurde im Oktober 2018 abgeschlossen. Die Umsetzung liegt bei den Landkreisen, Kommunen und dem Land. Hierzu sind vielfache Abstimmungen mit drei Landkreisen und einem Stadtkreis notwendig, welche schrittweise erfolgen können. Es wird bestmöglichst versucht Veranstaltungen auf den ÖPNV abzustimmen. |

| | | | | | |
|----|---|---|--|---------------|---|
| 29 | <p>Verkehrskonzept für den Nationalpark Schwarzwald Fortsetzung Nr. 29</p> | <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"> • Verknüpfung der Buslinien untereinander mit Anschluss dieser Buslinien an den Zugverkehr. • Vertaktung mit mindestens stündlicher Bedienung an allen Wochentagen und auch zu den den Tagesrandzeiten. • Verbundübergreifende Fahrkarten mit Einschluss der Anreise auf der Schiene. • Wirksames Marketingkonzept, nur für den öffentlichen Verkehr, d.h.: Werbung, Information, Angebote. • Keine zusätzlichen P&R-Angebote für den Individualverkehr. Das Ziel muss sein, weniger Auto- und Motorradverkehr, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. <p>Wir sind der Meinung, dass nur so eine umweltfreundliche Anbindung des Nationalparks möglich sein wird.</p> <p>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> | <p>ÖPNV, Information, Motorisierter Individualverkehr,</p> | <p>E-Mail</p> | <p>Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Eine Umsetzung neuer ÖPNV-Angebote bedarf intensiver Abstimmung mit allen Akteuren und ist daher zeitintensiv. Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung - Ausdehnung der Betriebszeiten auf 8 bis 21 Uhr im Sommer (18 Uhr im Winter) - Aufbau einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt - Aufbau einer Regiobuslinie von Achern über Ruhstein nach Baiersbronn/ Freudenstadt <p>Die Führung der einzelnen Buslinien ist im Verkehrskonzept dargestellt.</p> <p>Die genaue Abstimmung zwischen den Buslinien und der Schiene muss im Rahmen der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger geprüft und berücksichtigt werden. Ziel ist den ÖPNV bis zur Eröffnung des Besucherinformationszentrums am Ruhstein auszubauen.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht außerdem die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</p> |
| 30 | <p>Verbesserung des ÖPNV Angebots in der NLP-Region</p> | <p>In Schlusswort zu dieser Informationsverwaltung wurde erwähnt, dass die Verdichtung relevanter Linien des Busverkehrs im Hinblick auf die Eröffnung des Besucherzentrums in Herrenwies – voraussichtlich im Sommer 2019 –zügig angegangen werden soll. Es wurde betont, 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 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> | <p>ÖPNV</p> | <p>E-Mail</p> | <p>Der Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise. Im Zuge der Umsetzung finden Gespräche hinsichtlich der Finanzierung zwischen Landkreisen und Land statt.</p> |

| | | | | | |
|----|---|--|------|--------|--|
| 31 | B500 Shuttlebus - Kooperationsprojekt und Nationalpark Schwarzwald (Ideenskizze) | <p>Kurzbeschreibung: Die Firma XXX unterstützt den Nationalpark Schwarzwald mit einem Shuttlebusverkehr auf der B500 um die Hauptverkehrsachse im und am Nationalpark zu bedienen. Dieses innovative Verkehrs-projekt reduziert den Individualverkehr und zeigt die Technologieführerschaft der XXX.</p> <p>Vorhaben: Die XXX 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"> - Enge Verbundenheit XXX mit B500 durch frühem Einsatz der Busse bei Erschließung des Gebietes Anfang 20. Jahrhunderts und heutiger Nutzung als Teststrecke (z.B. für Sprinter) - Innovatives Verkehrsprojekt mit landes- und bundesweiter Bedeutung sowie internationaler Signalwirkung aufgrund Multiplikatorwirkung internationaler Touristen - Variabel gestaltbar im Hinblick auf Elektroantrieb und/oder autonomes Fahren - Verbundenheit der Premiummarken XXX („Mobilität“), Nationalpark Schwarzwald („Naturerleben“) und B500 („Genuß- und Ausblicksfahrt“) | ÖPNV | E-Mail | Eine Zusammenarbeit zwischen Nationalparkverwaltung und Wirtschaftsunternehmen, wie z. B. XXX, ist künftig durchaus möglich. Grundlegende Voraussetzungen sind, dass mögliche Partner zu den Werten und Kriterien des Nationalparks - als ein Naturschutzprojekt - passen. Zudem wären die Sponsoringrichtlinien (aufbauend auf denen des Landes Baden-Württemberg) einzuhalten. |
| 31 | B500 Shuttlebus - Kooperationsprojekt und Nationalpark Schwarzwald (Ideenskizze) Fortsetzung Nr. 31 | <p>Risiken und Herausforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Technische Zuverlässigkeit - Regulatorische Anforderungen (v.a. bei autonomem Fahren) <p>Offene Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche finanzielle Unterstützungsmöglichkeiten - Taktung und Routenverlauf (Potential: Baden-Baden – Freudenstadt) - XXX als reiner Technikpartner oder auch Betreiber dieses Shuttlebusses - Aufbau Infrastruktur (Ladestation, Haltestellen) <p>Zeitplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abklären grundsätzlicher Bereitschaft (bis Herbst 2017) - Im Anschluss Erstellung Machbarkeitsstudie (Bis Frühjahr 2018) - Einsatz je nach Abwägung Elektrobetrieb und/oder autonomes Fahren (bis 2018/2019) | ÖPNV | E-Mail | Eine Zusammenarbeit zwischen Nationalparkverwaltung und Wirtschaftsunternehmen, wie z. B. XXX, ist künftig durchaus möglich. Grundlegende Voraussetzungen sind, dass mögliche Partner zu den Werten und Kriterien des Nationalparks - als ein Naturschutzprojekt - passen. Zudem wären die Sponsoringrichtlinien (aufbauend auf denen des Landes Baden-Württemberg) einzuhalten. |
| 33 | Seilbahnprojekt | <p>Seitens der Fraktion (<i>Partei anonymisiert</i>) wurde die Verwaltung des Landkreises Rastatt im Rahmen eines ÖPNV-Berichts beauftragt, die Umsetzbarkeit des Baus einer Seilbahn im Murgtal zu prüfen. Die Verwaltung hat versucht, zu der Gesamthematik "Luftseilbahnen" Grundsatzinformationen zu sammeln. Hierzu wurde Kontakt mit dem KIT, Institut für Folgeabschätzung und Systemanalyse, dem KIT, Institut für Verkehrswesen sowie mit Unternehmen der Seilbahnbranche aufgenommen. Hierbei hat sich gezeigt, dass es sich bei den Seilbahnüberlegungen 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 Kreistag 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.</p> | ÖPNV | Brief | Das Thema Seilbahn ist im Verkehrskonzept dargestellt. |

| | | | | | |
|-------------------|---|--|--|--------|--|
| 33 Fortsetzung | Alternative Transportmittel Fortsetzung Nr. 33 | Im Rahmen bestehender Planungsgrundlagen (Masterplan Schwarzwaldhochstraße, 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 Höhengebieten z.B. durch Nutzung von E-Bikes, Pedelecs und Segways verbessert werden. Aus touristischer Sicht wird hierbei an zentrale Anlaufstellen, Ausleihstationen und geführte Touren gedacht. Uns sind private Initiativen bekannt, 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 Initiative eines "Segway-Tourenkonzeptes" - zumindest im Bereich Hornisgrinde - aus naturschutzrechtlicher und forstwirtschaftlicher Sicht negativ bewertet. Alternativangebote 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). | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | Brief | Das Thema Elektromobilität ist im Verkehrskonzept aufgegriffen. |
| 34 | Anfahrt aus dem Albatal | <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 !!</p> <p>Es ist für die Leute aus dem Albatal 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 Albatal nicht zu ihren Veranstaltungen kommen !!! Bitte die Anfangstermine so legen, daß man auch rechtzeitig teilnehmen kann.</p> | ÖPNV, Sonstiges | E-Mail | Es wird bestmöglichst versucht Veranstaltungen auf den ÖPNV abzustimmen. |

| | | | | | |
|----|-------------------------|---|--|--------|--|
| 35 | Anfahrt aus dem Albatal | <p>Mit dieser Fahrplanauskunft http://www.efa-bw.de/nvbw/XSLT_TRIP_REQUEST2?language=de&itdLPxx_calcMethod=BW&itdLPxx_frames=&sessionID=0&requestID=0&ptOptionsActive=1&useProxFootSearch=1&lineRestriction=400 oder https://www.kvv.de</p> <p>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 Hornisgründe 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 Untermarkt bis Schliffkopf. Niemand fährt vom Albatal über Karlsruhe nach Achern, und zahlt dann noch die Strecke von Achern bis Ruhstein, 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 Ruhstein - 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 Albatal (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 Ruhstein + Kaltenbronn sind doch für beide Zielgruppen interessant. Der Bericht im letzten Nationalpark-Magazin "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 | <p>Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes, eine Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung sowie die Abstimmung der unterschiedliche Buslinien untereinander vor.</p> <p>Das Verkehrskonzept sieht zudem die Ausweitung des Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg (verbundsübergreifende Fahrkarte) muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg.</p> |
| 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 Ruhstein 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 | <p>Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Förderung einer nachhaltigen und umweltfreundlicheren Mobilität im Nationalpark und in der Nationalparkregion.</p> |
| | Motorradlärm | <p>was ist in Bezug der lärmenden und rasenden Motorräder z.B. Ruhstein, Schliffkopf, Allerheiligen geplant? Diese Lärmquelle hört man dort bis in die Mitte des Nationalparks.</p> | Motorisierter Individualverkehr, Lärm | E-Mail | <p>Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen unter dem Kapitel "Leise ist besser" vor.</p> |

| Informationsveranstaltung „Aktueller Stand Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald“, 12.10.2017 | | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|---|---|
| 1 | Verknüpfung Parkplätze | Der Plan „Parken-Konzept“ enthält alle Parkplätze, jedoch sind nicht alle für das Konzept sinnvoll verknüpft. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung geprüft. |
| 2 | Ausweisung Parkplätze | Freie Kapazitäten auf den P + R Plätzen sollten ausgewiesen werden. | Parkraummanagement, Information | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 3 | P+R in Oppenau | P+R Platz in Oppenau am Bahnhof (Sägewerk) einrichten– eher HST Schwimmbad wegfallen. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Ein Parkraumkonzept ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die exakte Ausgestaltung ist Teil der Umsetzung. |
| 4 | Parkplätze im Tal | Parkplätze sollten in den Orten im Tal geschaffen werden, sonst könnte es zu Überlastungen der Orte mit kostenfreien Parkplätzen führen. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Im Verkehrskonzept werden Maßnahmen zu den Parkflächen vorgeschlagen. In der Umsetzung sind alle Maßnahmen mit den jeweiligen Parkplatzes Eigentümern einzeln abzustimmen. |
| 5 | Illegales Parken verhindern | Im Umfeld der Parkplätze sollte das illegale Parken baulich verhindert werden. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 6 | Private Parkplatzes Eigentümer einbinden | Die privaten Eigentümer der großen Parkplätze müssen in die Parkraumbewirtschaftung eingebunden werden. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt. |
| 7 | Private Parkplatzes Eigentümer einbinden | Parkraumbewirtschaftung der privaten Parkplätze im Höhengebiet: a) Werden diese einbezogen? b) Wann finden Gespräche statt? | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wird im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt. |
| 8 | Parkgebühren Anwohner | Parkgebühren differenzieren nach Anwohner und Nicht-Anwohner. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Gemäß des Gleichbehandlungsgrundsatzes können öffentliche Träger keine Differenzierung von Gebühren nach Herkunft der Nutzer und Nutzerinnen vornehmen. Die Anregung ist nicht umsetzbar. |
| 9 | Parkraumbewirtschaftung Mummelsee | Parkraumbewirtschaftung am Mummelsee vorsehen. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Im Verkehrskonzept werden Maßnahmen zu den Parkflächen vorgeschlagen. In der Umsetzung sind alle Maßnahmen mit den jeweiligen Parkplatzes Eigentümern einzeln abzustimmen. |

| | | | | | |
|----|--|--|---------------------------------------|---|--|
| 10 | Haltestellen in der Nähe von Parkplätzen | Lage der ÖPNV-Haltestelle in der Nähe von Parkplätzen aufzeigen, Verknüpfungspunkte darstellen. | ÖPNV, Parkraummanagement, Information | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 11 | BAD-FDS | Achse BAD – FDS für ÖV stärken. | ÖPNV | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Das Verkehrskonzept schlägt die Einführung einer Regiobuslinie Baden-Baden nach Freudenstadt vor. |
| 12 | L 87, Buslinie | L 87: schienenparallele Buslinie um, a) ÖPNV attraktiv zu machen, b) Umsteigen zu vermeiden, c) Parkplätze in Kappelrodeck nutzbar zu machen. | ÖPNV, Parkraummanagement | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Das Regiobus-Förderprogramm ist für den Anschluss von Mittelzentren, welche nicht durch den Schienenverkehr angebunden sind. Ein Parallelverkehr von Bus und Schiene in diesem Programm nicht möglich. |
| 13 | Finanzierung | Wer finanziert den ÖPNV? | ÖPNV, Tarifsysteem | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Der Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise. Im Zuge der Umsetzung finden Gespräche hinsichtlich der Finanzierung zwischen Landkreisen und Land statt. |
| 14 | Finanzierung | Finanzierung der zusätzlichen ÖPNV Kilometer? Gemeinden? Kreis? Land? | ÖPNV, Tarifsysteem | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Der Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise. Im Zuge der Umsetzung finden Gespräche hinsichtlich der Finanzierung zwischen Landkreisen und Land statt. |
| 15 | Verbindung Oppenau-Ruhestein | ÖV – Verbindung von Oppenau nach Ruhestein ist wichtig, weil direkt und schnell. | ÖPNV | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Das Verkehrskonzept schlägt die Einführung einer Buslinie von Oppenau über Allerheiligen zum Ruhestein vor. |
| 16 | Probetrieb Busnetz | Busnetz: Probetrieb zum Testen von Auslastungen. | ÖPNV | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 17 | Rangerstation ÖPNV | Rangerstation in Buhlbach mit ÖPNV Linie anbinden. | ÖPNV | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Eine Rangerstation soll in der Glashütte nach dem geplanten Umbau etabliert werden. Eine Busanbindung von Baiersbronn nach Buhlbach existiert bereits. |
| 18 | Umsteigebahnhof | Verknüpfung S-Bahn / Bus in Schönmünzach. | ÖPNV | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Die genaue Abstimmung zwischen Bus und Bahn ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |

| | | | | | |
|----|-------------------------------|--|---------------------------------------|---|--|
| 19 | Autobahn-Ausfahrten | Nicht nur auf einzelne Autobahn-Ausfahrten konzentrieren, sondern differenzierte Routenführung. | Information, Verkehr allgemein | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 20 | Bestehende Liftanlagen nutzen | Bestehende Liftanlagen, z.B. Freudenstadt, Baiersbronn, im Sommer für Radtransport bis Höhenrücken nutzen. | ÖPNV, Sonstiges | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 22 | Darstellung Radweg | Höhenradweg FDS - Kniebis darstellen. | Sonstiges, Information | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Die Anregung wird an die Tourist-Informationen der Nationalparkregion weitergegeben. |
| 23 | Lärmmessung | Dauerhafte Messungen des Motorradlärms einrichten. | Lärm, Motorisierter Individualverkehr | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Das Verkehrskonzept sieht die Aufstellung von Lärmmessdisplays vor. |
| 25 | Beschilderung Autobahn | Überörtlicher Verkehr auf den Autobahnen detaillierter beschildern: „Nächste Ausfahrt...“ | Information | Informationsveranstaltung, Informationsstationen (12.10.2017) | Das Thema Verkehrslenkung ist im Verkehrskonzept dargestellt. |

| 2018 | | | | | |
|------|---------------------------------|---|--|--|--|
| 1 | Verkehr allgemein | Es wird immer geworben dass die Leute mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kommen sollten. Da diese nicht sehr gut ausgebaut sind und vor Kreis Grenzen halt machen. Da ich schon oft gesprochen habe mit der vgf da ich gehört es lohne sich nicht mehr zu fahren oder hier sind mir nicht zu ständig. Warum kann dann das Land aktiv werden wo der Park selber viel Geld verschlingt mit dem Besucher Zentrum. Des weiteren möchte ich auf merksam machen dass dafür noch keine einheitlichen Tarife gibt. Es bringt jetzt nur Vorteil die hier Urlaub machen mit der Konus Karte die in der nähereren Umgebung profietiern nicht (Verschiende Tarife vgf, TGO, KKV). Dies wie ich meine nichts Umweltschutz zu tun wenn jeder mit dem Auto kommt. Die Zeiten sind nicht Interessant oder man hat kaum Anschlüsse an die Bahn. Wenn ich beobachtet habe was da an Massen von Leuten unterwegs sind in diesem Gebiet auch drum herum bei schönen Wetter. Des weiteren parken die Leute kreuz und quer auserhalb der markierten Flächen dies trägt nicht gerade zur Verkehrs Sicherheit bei (Buswende Platte, Straßenränder...). Mehr Parkplätze bauen halte ich auch nicht für die beste Lösung da ich auch schon große Eingriffe in die Natur mache dies will ich damit vermeiden. Dies wird einfach so hingemommen bis etwas pasiert dann ist Geschrei als groß. Ein weiterer Punkt sind die viel zu lauten Motoräder in diesem Gebiet wo ich sagen kann das hat nichts mehr mit Natur zu tun da ich diese störend finde. Weil man hört sie oft Kilometer weit hinaus hier müsste das Land aktiv werden und wie ich finde Abhilfe schaffen. Was immer wieder beängelt wird sind fehlende Einkehr Möglichkeiten da die wenigen wo es gibt schnell voll sind dies habe ich schon vielen wandern gehört. | ÖPNV, Motorisierter Individualverkehr, Parkraummanagement, Lärm, Sonstiges, Tarifsysteem | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung des Individualverkehrs sowie den Ausbau des ÖPNVs und der digitalen Information vor. Diese Maßnahmen müssen aufeinander abgestimmt umgesetzt werden, um die verkehrlichen Hotspots zu entlasten. Im Vordergrund steht die Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlicheren Mobilität. |
| 2 | B500: Parken, Müll, LKW-Verkehr | Parkplatzsituation entlang der B500 im Winter muss unbedingt verbessert werden. Es liegt zu viel Müll entlang der Straßen und Parkplätze. Bitte etwas unternehmen. Bitte etwas gegen den vermehrten LKW-Verkehr auf der B500 unternehmen (Maut-Flüchtlinge). | B500, Parkraummanagement, Sonstiges, Motorisierter Individualverkehr | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zur Parkraumplanung und -bewirtschaftung vor. Diese müssen mit dem Ausbau des ÖPNVs und Kontrollen des ruhenden Verkehrs einhergehen, um wirksam zu sein. Seit Juli 2018 wird auch auf Bundesstraßen Maut für den Schwerlastverkehr erhoben. |
| 3 | Ausweitung Buslinie | Ausbau DB-Bus vom Bahnhof Bad Griesbach zur Alexanderschanze | ÖPNV | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 4 | Buslinie | Verbindung von Oppenau nach Allerheiligen einrichten | ÖPNV | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt die Einführung einer Buslinie von Oppenau über Allerheiligen zum Ruhestein vor. |
| 5 | Busangebot | ÖPNV gut takten (1/2h-Takt) evt. Gratisbusse von den Eingangsportalen nach oben | ÖPNV, Tarifsysteem | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Es ist eine Erhöhung auf eine 60-Minuten-Taktung vorgesehen. |

| | | | | | |
|----|------------------------------|---|---|--|--|
| 6 | Tarifangebote | NLP-Ticket unnötig, Verbundtickets sollen im NLP in anderen Verkehrsverbänden akzeptiert werden | Tarifsystem | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 7 | Belastung der AnwohnerInnen | was wird gegen Lärmbelastung durch v. a. Motorräder in Herrenwies getan? Wie wird mit zusätzlichen Massen, die der NLP anzieht umgegangen? Was wird getan um AnwohnerInnen zu entlasten (v. a. Herrenwies). Lärmmessungen müssen gemacht werden; BesucherInnen müssen dazu gebracht werden, mit dem ÖPNV anzureisen bzw. in den Tälern auf den ÖPNV umzusteigen. Eine Verhaltensänderung muss das oberste Ziel beim VK des NLPs sein. | Lärm, Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz sowie Maßnahmen zur Lenkung des Individualverkehrs und Reduzierung des Verkehrslärms sind im Verkehrskonzept dargestellt. |
| 8 | Zuwenige Parkplätze | Die Parkplätze am Kniebis sind bereits jetzt bei schönen Tagen voll bzw. überlastet, wie soll das aussehen, wenn der Aussichtsturm und das Wildtiergehege entstanden sind. 40 neue Parkplätze sind nicht ausreichend, es braucht eher 400. | Parkraummanagement | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie der Taktung vor sowie einen attraktiven Tarif, um den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern. |
| 9 | Umstieg auf ÖPNV | Es braucht gute Argumente und Anreize die Menschen dazu zu bringen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen- die Menschen sind bequem und wollen am liebsten eine Drive-In-Loipe | ÖPNV | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 10 | Anbindung Tonbachtal | Wie wird die Rangerstation im Tonbachtal verkehrlich angebunden? Was wird dort angebunden? | ÖPNV | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Eine verkehrliche Anbindung der Rangerstation im Tonbachtal ist nicht vorgesehen. Hier ist der Wunsch der Bürgerinnen und Bürger Tonbachs, wie auch der Nationalparkverwaltung, dass das Tonbachtal (zumindest in der Nationalparkfläche) ruhig bleibt. Der Ortseil selbst ist in das ÖPNV-Netz eingebunden. |
| 11 | Radwege | Radweg Tonbachtal zu gefährlich/ Ausbau? | Sonstiges | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Die Anmerkung haben wir an die Gemeinde Baiersbronn weiter gegeben (liegt außerhalb des Nationalparks). Hier gibt es derzeit Überlegungen zum Bau eines Radweges. |
| 12 | Familienfreundliche Angebote | ÖPNV Angebote für Großfamilien fehlen. Für Eltern mit vielen Kindern schwer den Bus zu nutzen | ÖPNV, Tarifsystem, Information | Informationsveranstaltung Nationalparkplan, 24.02.2018 | Im Dezember 2018 hat das Land Baden-Württemberg den Landestarif Baden-Württemberg eingeführt. Dieser ermöglicht den Kauf eines Tickets im Nahverkehr, unabhängig der Verkehrsunternehmen. Ein Ticket im BW Tarif ist im Nahverkehr nun günstiger als vorher -> www.bwvgt.de |
| 13 | Verkehrskonzept | Es gehört schon ein bisschen mehr zu einem Verkehrskonzept, wenn z.B. an einem Wochenende zwei tote Motorradfahrer da liegen. Oder geht die Tolerierung dieses übermäßigen Verkehrs anderweitig zu Gunsten und aus Rücksicht z.B. auf die Gastronomie und Steuereinnahmen u.a.m. ? Anderweitig wird ja die Feinstaubbelastung groß herausgestellt. Ihre Meinung würde mich schon interessieren. | Motorisierter Individualverkehr, Sonstiges | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |

| | | | | | |
|----|--|--|-----------------|---|---|
| 14 | Busverbindung Oppenau – Ottenhöfen und Ruhestein | <p>Es ist leider nicht möglich mit einer Buslinie direkt zu dem Bosensteiner Eck zufahren / Brenter Schrofen zu wandern. Dies betrifft beide Freizeitbusse 7523 u.7525.</p> <p>Auch die in Ihrem Artikel der ABB 23.5.18 beschriebene Route Start Ruhestein-Bosensteiner Eck finde ich nicht besonders erstrebenswert, da wieder zurückgewandert zur B500 werden muss! Die Teilstrecke, ihre Beschreibung von Ruhestein-Bosensteiner Eck ist ja O.K. !! Interessant wäre eine Route abwärts Richtung Allerheiligen Klostrerruine / Wasserfälle-fußläufig zu finden, um dort die momentan eingerichtete Buslinie 7525 nützen zu können!</p> <p>Das Problem ist ganz eindeutig die Minimale Bustransfer-Verbindung., unter der Woche! Die Ecke die ich beschrieben habe ist richtig tote H....!! Für auswärtige Gäste nicht erklärbar zu umständlich, da hilft da nur Eigenanreise –leider!!</p> <p>Das wäre ein wichtiges Thema für den NSP –Management . Außerdem wird zu wenig der Gastronomie gegenüber ÖVP –angeboten, damit der Individual-Verkehr zurückgehen kann, es wäre so einfach zu regeln,</p> <p>1-2 Busse morgens –abends Di-FR. u. schon läuft da mehr- da ist zu wenig Vorleistung im NSP !! Eine Probe auf die SO-Zeit begrenzt würde Erkenntnisse liefern-unsere RE-Züge sind doch täglich Proper-Voll!!</p> <p>Fahren Alle in den Hochschwarzwald!! Warum nicht hier bei uns anteilig-umzulenken versuchen - ab Achern bzw. Appenweiler!!</p> | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau des ÖPNV-Netzes sowie der Taktung vor. Die Einführung einer Linie von Allerheiligen zum Ruhestein ist vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 15 | Haltestelle Erlenbad | Buslinie von Bühl über Lauf, Erlenbad, Obersasbach, Sasbachwalden und hoch zur Schwarzwaldhochstraße hilfreich für die Zukunft des Klosters Erlenbad. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 16 | NLP-Ticket | Das NLP-Ticket sollte ausgedehnt auf den Gesamtbereich-B. Baden-bis Freudenstadt mit Geltungsbereich der Seitentälern ab Bhf. bzw. Einstiegportale! Die momentane Regelung an Bhf. mit Wabenkauf ist zu kompliziert, Einzelfahrkarten der verschiedenen Verkehrsverbunde -für Nicht-Insider sind unüberschaubar, umständlich! | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbände und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 17 | Durchgehende Busverbindung BAD - FDS | Durchgehende Busverbindung im NSP-fehlt immer noch- eine einfache Lösung wäre 2 Buslinien am Morgen -2 am Nachmittag –BAD-FDS! | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Das Verkehrskonzept schlägt die Einführung einer Regiobuslinie Baden-Baden nach Freudenstadt vor. |
| 18 | Buslinie fehlt in Oppenau | Buslinie fehlt Oppenau K5370 –direkt von Allerheiligen Wasserfällen – über Bosensteiner Eck-/Kernhof mit direkter Anbindung zum Ruhestein. Die attraktivsten Gegebenheiten-Karlsruher Grat- Brente Schrofen mit weiteren Wanderwege bedürfen eine Anbindung- nach Oppenau bzw. Ottenhöfen hin. Bislang muss die An-Abreise mit PKW 's,-ein Umeinanderstellen priv. bewerkstelligt werden! Das Angebot des ÖPV wäre wichtig hier, den Mitte -NLP-Besuchern eine Möglichkeit zu gewähren, durch verbesserte Zubringung eine gesteigerte Inanspruchnahme aller Freizeitangebote aufzusuchen, ohne individuelle An-Abreise machen zu müssen! | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Buslinie Oppenau-Allerheiligen-Ruhestein vor. |
| 19 | Radtransport | Radtransport (16) ist zu gering, ferner ist die Hotline für deren Anmeldung nicht besetzt- auch DO-FR nicht!! | ÖPNV, Sonstiges | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Die Anregung wurde an die Verkehrsverbände weitergegeben. |

| | | | | | |
|----|---|--|---------------------------------------|---|--|
| 20 | Motorradlärm | Sehr großes Anliegen war: Den Motorradlärm auch im Sinne des Wildmanagement zu vermindern-vermeiden, -SA-SO- Fahrverbot dringend gefordert, die momentane Verkehrsdichte lässt dies a. WE ohnehin nicht zu, ist nur durch strikte Verbote erreichbar! S. Unfallfallstatistik- und Beeinträchtigung Mensch- Wildtiere! | Lärm, Motorisierter Individualverkehr | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms vor. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |
| 21 | Sportangebote | Wegeausweisung –Trennung der aktiven Sportangebote- Sommer-Winter. Keine Fußgängerzulassung in Loipen-s. Seibelseckle-Darmstädter Hütte , Schwarzkopfloipe-Gaiskopfspur! Im Sommer Radwegtrennung-Fußgängerwege, das ist keine Lösung bisher! | Sonstiges | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Das Thema Wegeausweisung ist Gegenstand der Umsetzung des Wegekonzeptes. Das Wegekonzept wurde im Frühjahr 2017 bereits durch den Nationalpark-Rat beschlossen. Nähere Infos finden Sie auf der Homepage des Nationalparks, der Fachband befindet sich derzeit in Bearbeitung. Da der Nationalparkplan mit all seinen Modulen regelmäßig fortgeschrieben wird, wurde die Anmerkung entsprechend weitergeleitet. |
| 22 | Tafel mit dem Istzustand Tarifgebiet zeigt viele Fehler in der Linienführung | 1. Die Buslinie 7125 Oppenau- Ruhestein- Hornsgrinde beginnt nicht in Oppenau, sondern am Wochenende fährt der Bus mit Fahrradanhänger bereits um 8 Uhr 45 vom Offenburger Busbahnhof auf den Ruhestein. Es existieren heute bereits Direktverbindungen in den Nationalpark ohne Umsteigen. Solche Verbindungen müssen Vorbild sein für künftige Linienführungen 2. Die Linie Achern- Hornsgrinde 7123 beginnt nicht an der Autobahn, sondern am Bahnhof in Achern 3. Eine Straßenverbindung Langenbach- Mummelsee existiert nicht, da kann auch kein Bus fahren. Plant da etwa der Nationalpark der Bau einer neuen Straße durch den Park ? | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 23 | Im Sollzustand wurden alle vorhandenen Buslinien zu Durchmesserlinien gemacht. Ohne Rücksicht auf die vorhandenen Strukturen. | 1. So verliert Ottenhöfen die Verbindung nach Allerheiligen über Unterwasser. 2. Die Hornsgrinde kann von den Bussen 7123 und 7125 nicht mehr angefahren werden 3. Eine Straßenverbindung Langenbach- Seibelseckle besteht nicht. Wie kann da ein Bus fahren (Siehe oben) 4. Sinnvoll ist sicher die Anbindung der Autobahn (im Istzustand ist sie eingezeichnet). (Siehe 7123 Achern). Warum fehlt dies im Sollzustand. Die Skibusse in den 1990er Jahren begannen hier und die Autos wurden auf den vorhandenen Pendlerparkplätzen abgestellt. 5. Von Bad Griesbach kommt man nicht mehr nach Freudenstadt | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Die konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |
| 24 | Hätte mehr erwartet | Nach mehr als zwei Jahren ist man nicht mal in der Lage einen Linienplan der vorhanden Verbindungen fehlerfrei aufzuzeigen. Einfach alle Linien zu Durchmesserlinien ohne Rücksicht auf vorhandene Strukturen führt zu weiterem Autoverkehr, da die jetzigen Ziele nicht mehr angefahren werden. Für zwei Millionen EUR hätte ich mehr erwartet. | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Die Plakate der Informationsveranstaltungen stellten den aktuellen Zustand und den gewünschten Zielzustand des ÖPNV-Netzes dar. |
| 25 | Schwarzwaldtouristen | Wo kommen den die Schwarzwaldtouristen her ? Ein Blick auf die Autonummern der geparkten Autos hätte hier weiter geholfen. Das sind die KAMALUS die kommen weitgehend aus Karlsruhe, Mannheim Ludwigshafen und heute zur Hälfte aus Frankreich (Strasbourg). Warum wurde hier keine Umfrage gemacht ? | Sonstiges | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Eine stichprobenartige Kennzeichenerfassung wurde im Rahmen der Vorstudie durchgeführt und diente als Grundlage des Verkehrskonzeptes. |

| | | | | | |
|----|--|--|--|---|---|
| 26 | Verkehrskonzept | Das Verkehrskonzept Nationalpark lässt schlimmes befürchten. Wichtig die Besucher kommen morgens und mittags in den Schwarzwald und Nachmittags und Abends gut zurück. Durchmesserlinien sind da wenig hilfreich. Wer will schon von Bad Griessbach nach Forbach. | ÖPNV | E-Mail zur Informationsveranstaltung, 13.06.2018, Baden-Baden | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Es wird die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vorgesehen sowie der Ausbau bestehender Zubringerlinien. |
| 28 | Ausflugsverkehr zurückdrängen | 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. Das Parkraumkonzept (bisher 15000 Gratis-Parkplätze im Bereich der Nationalparks!) ist der entscheidende Faktor für die zukünftige Verkehrsentwicklung. | Motorisierter Individualverkehr, Parkraumbewirtschaftung, Sonstige | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 29 | Parkplätze Mummelsee | 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 und gut getrennt vom Fußgänger- und Aufenthaltsbereich. | Parkraumbewirtschaftung, ÖPNV | E-Mail | Im Verkehrskonzept werden Maßnahmen zu den Parkflächen vorgeschlagen. In der Umsetzung sind alle Maßnahmen mit den jeweiligen Parkplatzzeitgebern einzeln abzustimmen. Zuständig für die Parkraumbewirtschaftung wird die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg sein. |
| 30 | Taktung BAD - FDS | Absolut vorrangig ist der Stundentakt Baden-Baden-Mummelsee-Ruhestein-Freudenstadt (mit beschleunigter Führung in Baden-Baden) und Achern-Mummelsee-Ruhestein-Baiersbronn mit direkten und zentralen Regionalbuslinien (50%-Landesförderung!). | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept sieht die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vor. Regiobuslinien müssen an den Schienenverkehr angebunden werden. So entsteht eine Direktverbindung zwischen den Städten. |
| 31 | Querverbindungen | Die Querverbindungen Oppenau-Ottenhöfen-Ruhestein und Bühl-Sand-Forbach sind mindestens in einem (versetzten) 2-Stundentakt zu bedienen. Die Verbindung Hausach (Anschluss aus Richtung Villingen)-Wolfach-Kniebis ist zu stärken; Mummelsee-Hornisgrinde ist als Pendelverkehr einzurichten, Bad Griesbach-Alexanderschanze zumindest als regelmäßige Rufbus-Linie. | ÖPNV | E-Mail | Der Vorschlag für ein künftiges ÖPNV-Netz ist im Verkehrskonzept dargestellt. Es wird die Einführung einer Regiobuslinie von Baden-Baden nach Freudenstadt sowie von Achern nach Baiersbronn/Freudenstadt vorgesehen sowie der Ausbau bestehender Zubringerlinien. Zielsetzung ist dabei eine Stundentaktung. |
| 32 | P+R | Der Ausbau von P+R-Angeboten sollte nachrangig sein. Auch die weiträumige Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist attraktiv darstellbar, u.a. durch ein BW-Ticket ohne Ausschlusszeit (Montag bis Freitag von 6 bis 9 Uhr), mit Aufpreis von je 6.-€. Der neue Landstarif (ab 2019) sollte den gesamten Nationalparkbereich als einen einzigen Tarifpunkt festlegen und in diesem Bereich die Anschlussmobilität ermöglichen. | Parkraumbewirtschaftung | E-Mail | Das Verkehrskonzept sieht die Ausweitung des bestehenden Nationalparktickets bis zu den umliegenden Bahnhöfen vor. Eine Integration in den neuen landesweiten Tarif Baden-Württemberg muss gewährleistet werden. Die genaue Zusammenführung bzw. Ausgestaltung ist daher Teil der Umsetzung durch die Verkehrsverbünde und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. |
| 33 | Antriebe | Der ÖPNV ist mit geeigneten, emissionsarmen Antrieben, vorzugsweise (Synthese-) Gasantrieben oder Brennstoffzellen-Antrieben einzurichten. | ÖPNV | E-Mail | Im Verkehrskonzept wird der langfristige Ersatz des Dieselantriebs durch alternative Antriebstechniken befürwortet. |
| 34 | Schwarzwaldhochstraße sonntags nur für Bus und Fahrrad | 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 ist durch den besonderen Charakter des Nationalparks zu begründen und wird eine außergewöhnliche Mobilitäts- und Naturerfahrung ermöglichen. | ÖPNV | E-Mail | Das Verkehrskonzept schlägt verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms sowie Aktionstage vor, um Veranstaltungen zum Thema nachhaltige Mobilitätsformen und Naturerlebnisse durchführen zu können. Die Sperrung öffentlicher Straßen, wie der B500, für einzelne Verkehrsgruppen ist im Verkehrskonzept nicht vorgesehen. Die Schwarzwaldhochstraße ist eine Bundesstraße und besitzt eine wichtige verbindende Funktion. Daher muss es Ziel sein, Alltags-, Wirtschafts- und Freizeitmobilität zusammenzubringen. Das Verkehrskonzept setzt daher auf Maßnahmen, die ein Umdenken der Verkehrsteilnehmenden verfolgen. Zudem fehlt für eine Sperrung durch Kommunen oder Landkreise die rechtliche Grundlage. |

| | | | | | |
|----|---|---|----------------------------------|--|---|
| 35 | Ökologisches Verkehrskonzept | Es muss gelingen, den Nationalpark durch ein ökologisches Verkehrskonzept zu einem Modell für die Vereinbarkeit von Umwelt, Natur und Tourismus zu machen, mit mehr Eigenmobilität, ÖPNV und weniger motorisiertem Individualverkehr. Eine zu intensive Werbung für Sightseeing-Reisende, für Fernreisende, für das schnelle Erlebnis à la Neuschwanstein könnte dem Bemühen um sanften Tourismus entgegenwirken. | ÖPNV | E-Mail | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 36 | Murgtalbahn | Taktung Murgtalbahn darf sich nicht verschlechtern | ÖPNV | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt den Ausbau und die Verbesserung des ÖPNVs und SPNVs vor. |
| 37 | Wertschöpfung in der Region, Einbindung Forbach | Bhf. Forbach muss miteingebunden sein -> Wertschöpfung soll in der Region erzielt werden, außerdem bringt dieser Bahnhof die technischen Voraussetzungen für neue Züge (z. B. Radmitnahme) mit (im Gegensatz zu dem Bhf in Raumünzach) | ÖPNV, Sonstiges | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Die Anregung wurde in das Verkehrskonzept übernommen. |
| 38 | Kostenfreie Parkplätze | Ausreichend kostenfreien Parkplatz für MIV bereit halten (muss nicht im NLP liegen) | Parkraum-management | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt drei Parkzonen vor. Die Parkplätze in Zone 2 und 3 außerhalb des Nationalparks sollen weiterhin kostenfrei bleiben (bzw. obliegt das selbstverständlich dem jeweiligen Parkplatzigentümer, i.d.R. die Kommunen) |
| 39 | Forbach als Portal | Forbach als ein Portal zum NLP | Sonstiges | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Der Nationalpark entwickelt derzeit Informationsstelen, welche an interessanten Besucherpunkten durch die Kommunen aufgestellt werden können. Hier kann auch der Bahnhof in Forbach ein geeigneter Standort sein. Die Anmerkung wird entsprechend weitergeleitet. |
| 40 | Keine Einschränkungen | Änderungen für MIV sollte Einwohner nicht einschränken | Motorisierter Individual-verkehr | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNVs, der Verkehrslenkung und zur Parkraumbewirtschaftung vor. Die Maßnahmen entfalten nur dann ihre Wirkung, wenn sie abgestimmt aufeinander umgesetzt werden. |
| 41 | Maut | Maut auf Bundesstraßen – Ausweichverhalten in Orten könnte schwierig werden | Motorisierter Individual-verkehr | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Die Einführung einer Maut obliegt dem Bund und kann nicht Gegenstand des Verkehrskonzeptes sein. |
| 42 | Regiobus | Regiobus sollte in Herrenwies einen Halt haben – Prüfung ob dies beim Regiobusprogramm möglich ist | ÖPNV | Gemeinderats-sitzung Forbach, 15.05.2018 | Das Verkehrskonzept schlägt die Einbindung von Herrenwies über die Zubringerlinien vor. Die Konkrete Ausgestaltung der Buslinien und Taktung ist Teil der Umsetzung durch die Landkreise als Aufgabenträger. |