



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung,
Weinbau und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz

Mobilitätsstudie

Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Zusammenfassung



Nationalpark
Hunsrück-Hochwald



Impressum

Auftraggeber

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten
Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz

Diese Studie wurde unter finanzieller Beteiligung und in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz im Saarland erstellt.

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Telefon: 02 31/58 96 96 - 0
Fax: 02 31/58 96 96 - 18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Geschäftsführung)
Dipl.-Ing. Patrick Hoenninger (Projektleitung)
M. Sc. Rolf Alexander
B.Sc. Manuel Weiß

Dortmund, im Oktober 2015

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
1 Hintergrund.....	3
2 Ausgangslage	3
2.1 Motorisierter Individualverkehr	3
2.2 Öffentlicher Personennahverkehr	4
2.3 Radverkehr	7
2.4 Fußverkehr	8
3 Maßnahmensteckbriefe.....	10
3.1 Maßnahmen zur Verbesserung von Angeboten	10
3.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur	11
3.3 Maßnahmen zur Verbesserung Vermarktung und Organisation	12
Anhang	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übergeordnetes Straßennetz	4
Abbildung 2: Schienennetz in der Nationalparkregion	5
Abbildung 3: Erreichbarkeit in Information bzgl. der Bahn-/Buserreichbarkeit	6
Abbildung 4: Tarifverbände in der Nationalparkregion	6
Abbildung 5: Fußwegverbindungen von/zu Bushaltestellen	9
Abbildung 6: Beispiele für den Ausbauzustand von Bushaltestellen	9
Abbildung 7: Bedienungsangebot an Sonn- und Feiertagen.....	14
Abbildung 8: Vorzugsvariante für eine ÖPNV-Erschließung	14

1 Hintergrund

Bis zum Jahr 2015 waren die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland die einzigen Flächenbundesländer in Deutschland ohne einen Nationalpark. Ausgehend vom Koalitionsvertrag wurde durch das Umweltministerium des Landes Rheinland-Pfalz im Jahr 2011 eine Initiative zur Einrichtung eines Nationalparks gestartet. Mit dem Votum der kommunalen Gremien und der Bürgerschaft im Hunsrück-Hochwald konnte Pfingsten 2015 der 16. Nationalpark in Deutschland eröffnet werden, welcher sich auch in das benachbarte Saarland erstreckt. Begleitet wurde dieses Vorhaben durch mehrere Untersuchungen wie dem *Konzept der Landesregierung zur Einrichtung eines Nationalparks im Hunsrück und zur zukunftsfähigen Entwicklung der Nationalparkregion* sowie der Studie des Alpenforschungsinstituts *Potenziale für eine Tourismusentwicklung und deren regional-ökonomische Effekte eines potenziellen Nationalparks Hochwald-Idarwald*. Für diese Potenzialanalyse wurden unter anderem auch Eckpunkte im Verkehr analysiert. Hier zeigte sich ein großer Handlungsbedarf vor allem bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbands mit Schwerpunkt im öffentlichen Personennahverkehr. Der Umweltverband umfasst neben dem öffentlichen Personennahverkehr das Radfahren und zu Fuß gehen sowie umweltfreundliche Technologien wie die Elektromobilität.

Die Mobilitätsstudie für den Nationalpark Hunsrück-Hochwald geht gezielt auf die Mobilitätsthemen ein und vertieft hier besonders die in der Potenzialanalyse als unzureichend bewerteten Mobilitätsangebote im Umweltverband, welche für einen Nationalpark besonders wichtig sind. Ziel ist die Attraktivitätssteigerung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote vor Ort sowie für die An- und Abreise.

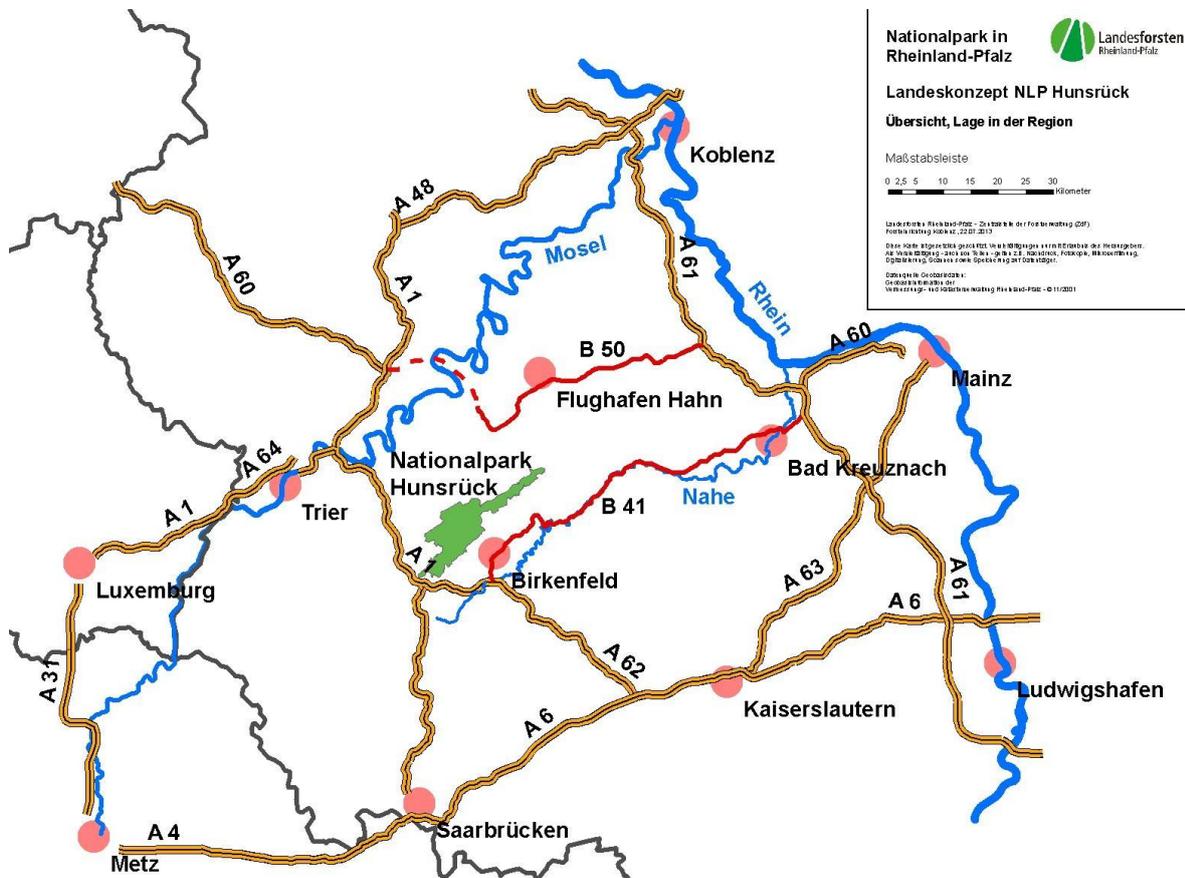
2 Ausgangslage

2.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Nationalparkregion zeichnet sich durch eine sehr gute regionale Erreichbarkeit aller größeren Kommunen im Freizeitverkehr aus. Hier gehören vor allem die Bundesautobahn A1 sowie die teilweise autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen B41 und B50. Durch die A1 bestehen weitere Anschlüsse zu Autobahnen nach Luxemburg, Belgien und Frankreich, wodurch sich der Einzugsbereich der Nationalparkregion auf das Ausland erweitert. Langfristig ist von einer weiteren Verbesserung in der Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr auszugehen. Hierzu gehören mehrere geplante Ortsumgehungen sowie vor allem zwei Maßnahmen nördlich des Nationalparks. Mit der Hochmoselquerung erfolgt der Lückenschluss zwischen dem derzeitigen westlichen Ende der B50 und dem Autobahndreieck A1/A60. Zusätzlich ist der Ausbau der L190 als Hunsrückspange zwischen der B50 im Norden und der B41 im Süden vorgesehen. Diese Maßnahmen sorgen vor allem für schnellere Reisezeiten. Die Auslastungen im Straßennetz erfordern für den Tourismusverkehr keine weiteren Maßnahmen.

Mit Ausnahme der Stadt Idar-Oberstein besteht keine Parkraumbewirtschaftung. In einzelnen Hauptorten erfolgt lediglich eine Parkzeitbegrenzung.

Abbildung 1: Übergeordnetes Straßennetz

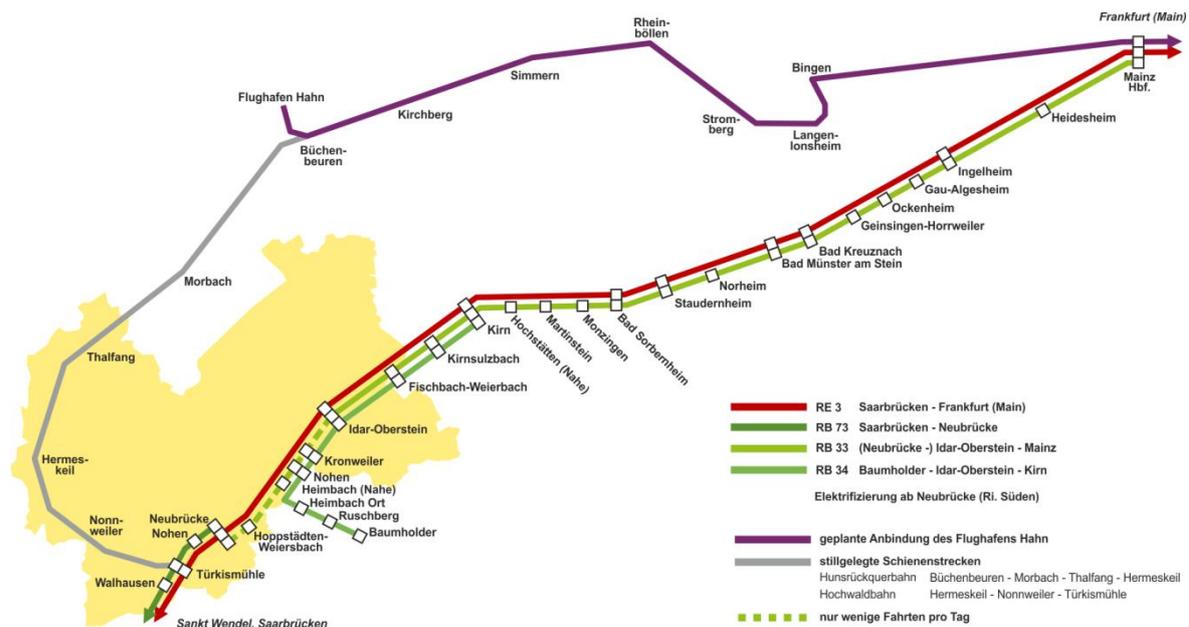


Quelle: Landesforsten Rheinland-Pfalz

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr setzt sich aus der südlich verlaufenden Bahnstrecke zwischen Saarbrücken, Idar-Oberstein, Bad-Kreuznach, Mainz und Frankfurt (Main) und mehreren Busangeboten in der gesamten Nationalparkregion zusammen. Im Schienenverkehr besteht ein dichtes Angebot mit mindestens einer stündlichen Abfahrt in Richtung Saarbrücken und in das Rhein/Main-Gebiet. Parallel zur Regionalexpress-Linie RE3, welche nicht an allen Zwischenhalten hält, verkehren weitere Regionalbahnen. Zudem bestehen zwei stillgelegte Bahnstrecken, die durch die westliche und nördliche Nationalparkregion verlaufen. Dies sind die Hochwaldbahn zwischen Türkismühle und Hermeskeil sowie die Hunsrückquerbahn zwischen Langenlonsheim und Hermeskeil. Bei letzterer befindet sich der Streckenabschnitt zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren mit Verlängerung zum Flughafen zurzeit im Planfeststellungsverfahren.

Abbildung 2: Schienennetz in der Nationalparkregion



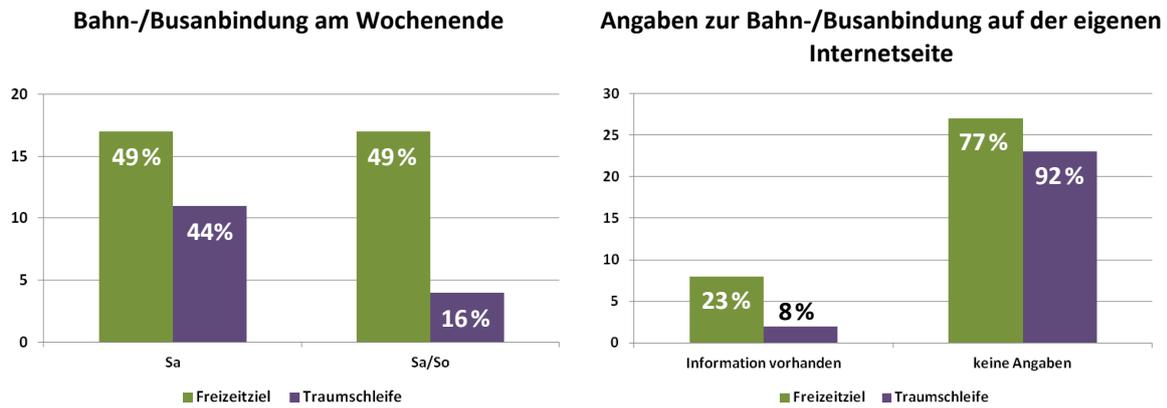
Quelle: eigene Darstellung

Im Busangebot ergeben sich starke Unterschiede innerhalb der Nationalparkregion. In der Stadt Idar-Oberstein besteht ein dichtes Netz aus Buslinien, welche mindestens stündlich verkehren. Durch Linienüberlagerungen bestehen abschnittsweise noch dichtere Bedienungshäufigkeiten. Außerhalb der Stadt Idar-Oberstein weisen nur noch wenige Linien ein regelmäßiges Bedienangebot an allen Wochentagen auf. So beschränkt sich an Sonn- und Feiertagen, also Tagen, die für den Freizeitverkehr von besonderer Bedeutung sind, das regelmäßige Busangebot auf wenige Linien (vgl. Anhang Abbildung 7). So sind u.a. die Verbandszentren Thalfang, Rhaunen und Herrstein sonntags mit Buslinien nicht erreichbar. Die Nationalparktore Wildenburg und Hunsrückhaus sind unabhängig vom Wochentag nicht durch Buslinien erschlossen¹. Hierzu ist bei Linie 100 zu beachten, dass es sich um eine Fernbuslinie handelt, welche auf Grund des mangelnden Busangebots zwischen Morbach und Trier auch Nahverkehrsaufgaben übernimmt. Mit Fertigstellung der Hochmoselquerung (B50) wird diese Linie einen direkteren Linienweg nutzen und nicht mehr durch die nördliche Nationalparkregion verkehren. Das unzureichende Busangebot wird in diesem Bereich weiter geschwächt. Entsprechend schlecht ist die Erschließung der Traumschleifen und der Freizeitziele, also der Einzelstandorte wie z.B. Nationalparktore oder Museen. Am Wochenende ist nur knapp die Hälfte aller Freizeitziele durch Buslinien erschlossen. Deutlich schlechter ist die Erreichbarkeit der Traumschleifen. Durch die Vermarktung dieser Wanderwege mit kostenlosen Parkplätzen wird hier besonders der autoaffine Tourismus gefördert. Kritisch ist auch die Anbindung der Ferienparks als große Übernachtungsbetriebe. Nur der CenterParc am Bostalsee wird durch die Buslinien R11 (Stadtverkehr Nohfelden) und die Linie R200 (Türkismühle – Hermeskeil – Trier) auch am Wochenende angefahren. Durch die Linie R200 besteht sogar eine Direktverbindung zum Nationalparktor Keltentring Otzenhausen, allerdings nur am Wochenende.

¹ Das Nationalparktor Hunsrückhaus wird durch die Linie 328 (Trier – Thalfang – Hunsrückhaus) mit einem Fahrtenpaar mittwochs angefahren. Die Rückfahrt erfolgt nur nach telefonischer Anmeldung am Vortag. Gemessen mit der Bedeutung des Hunsrückhauses für den Nationalpark wurde dies als nicht erschlossen bewertet.

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs wird neben dem unzureichenden Bedienungsangebot durch weitere Hemmnisse erschwert. Hierzu gehören die Informationsmöglichkeiten und das Tarifsystem. Unabhängig von der Frage, ob eine Traumschleife oder ein Freizeitziel durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen wird, fehlen Angaben zur Erreichbarkeit. Nur knapp 25% aller Freizeitziele weist eine Erreichbarkeit mit Bahn- und/oder Buslinien auf ihrer Internetseite aus. Bei den Traumschleifen sind es deutlich weniger.

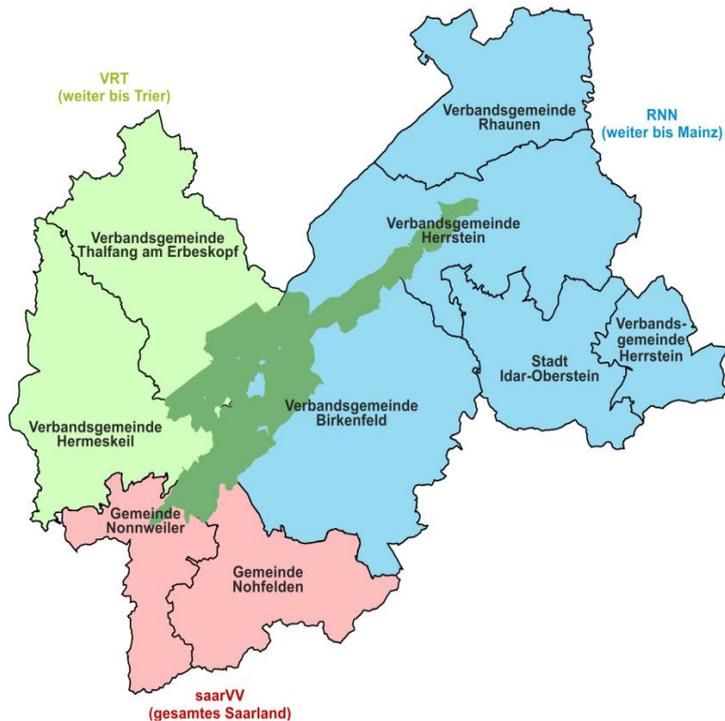
Abbildung 3: Erreichbarkeit in Information bzgl. der Bahn-/Buserreichbarkeit



Quelle: eigene Recherchen

Zusätzlich wird die Nutzung durch die vorhandenen Tarifsysteme erschwert. Zwar gilt für alle Bahn- und Buslinien innerhalb eines Tarifverbunds dasselbe Preissystem, allerdings liegt der Nationalpark an der Schnittstelle mehrerer Tarifsysteme. Dies erschwert v.a. Besuchern, die nicht täglich Bahn und Bus fahren, die Nutzung erheblich. Hier sind spezielle Kenntnisse in der Bahn- und Busnutzung erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass sich die Mobilität insbesondere der Touristen nicht nach Tarifgrenzen, sondern nach der Lage der touristischen Ziele in der Region wie auch außerhalb richtet. Die aktuelle Situation birgt die Gefahr, dass Gäste darauf verzichten, in andere Teile der Nationalparkregion mit dem ÖPNV zu fahren und stattdessen ein Auto nutzen oder sich nur in dem Teil aufhalten, in dem ein Tarifverbund gilt. Dies schränkt auch die Attraktivität der Nationalparktore ein, da in jedem Tarifverbund je ein Nationalparktor liegt.

Abbildung 4: Tarifverbünde in der Nationalparkregion



Quelle: eigene Darstellung

2.3 Radverkehr

Trotz der Topographie hat auch der Radverkehr gerade in der Bedeutung als klimaschonendes Verkehrsmittel auch in der Nationalparkregion eine Bedeutung. Es bestehen mehrere lokale und regionale Radrouten. Für Radwanderer werden zudem zwei spezielle Nationalparkrouten entwickelt. Die kleine Nationalparkrunde (82 km) wird überwiegend entlang der Grenzen des Nationalparks auf Wald- und Wirtschaftswegen verlaufen. Die Große Nationalparkrunde (150 km) soll überwiegend über bestehende Radrouten führen. Allerdings wird nur ein kleiner Teil der Gesamtstrecke durch den Nationalpark verlaufen.

Die beiden Nationalparkrunden sollen miteinander sowie mit bestehenden Radwegen (v.a. Nahe-
radweg) verbunden werden. Diese Anbindungen weisen allerdings noch Defizite auf. So wird die Verbindung von Kirschweiler (kleine Nationalparkroute) nach Idar-Oberstein an die Nahe (große Nationalparkrunde und Nahe-
radweg) überwiegend im Mischverkehr auf der B422 mit einem hohen Kfz-Aufkommen geführt. Hier bestehen allerdings schon in Teilen realisierte Planungen eines durchgehenden Radwegs. Kritisch bleibt die Führung in der Stadt Idar-Oberstein durch die Stadtteile bis zur Nahe.

Grundsätzlich bedingt die Führung von Radverkehr auf bestehenden Straßen, dass außerorts größere Gefahren durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit und fehlenden Seitenraum für Radfahrer bestehen. Solche Strecken sind daher selten für Freizeitradfahrer und Familien geeignet.

Defizite lassen sich auch bei weiteren Radrouten wie dem Nahetalradweg identifizieren. Hier fehlt neben der passenden Infrastruktur auch ein geeigneter Bezug zum Thema Nahe. Der Streckenabschnitt zwischen der Quelle und der Stadt Idar-Oberstein (50 km) verläuft teilweise entfernt der Nahe mit mehreren Steigungen und Gefällen. Mehrere Streckenabschnitte müssen im Mischverkehr mit Autos und Lastwagen genutzt werden, wie zwischen Niederbrombach und Kronweiler (L173), Kirnsulzbach und Kirn (B7) und teilweise westlich von Idar-Oberstein auf der K12.

Zusammenfassend kann trotz abschnittsweisem Handlungsbedarf von einer guten Ausgangslage gesprochen werden, zumal die Attraktivität der Strecken durch Tangentialverbindungen (v.a. auf Bahntrassen) und ergänzenden Busangeboten (RegioRadler) verbessert wird. Mit Ausnahme lokaler Routen sind die Strecken Teil des *Großräumigen Radwegenetzes* in Rheinland-Pfalz. Sie sind damit einheitlich ausgeschildert und erfüllen damit die Vorgaben des Handbuchs *Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz*. Entsprechend sind die Radrouten auch auf der Internetseite www.radwanderland.de aufgenommen. Diese umfasst eine ausführliche Beschreibung und kartographische Darstellung aller Strecken.

Darüber hinaus ist die Entwicklung eines Mountainbike-Parks am Idarkopf vorgesehen. Dieser spricht vor allem den Downhill-Bereich an. Neben diesem Standort sollen acht weitere Strecken für Mountainbiker in einem Korridor zwischen dem Flughafen Hahn und dem Bostalsee entstehen. Als touristische Hauptattraktion in der Region ist ergänzend ein Radverleih am Flughafen Hahn vorgesehen, um Potenziale aus dem Ausland nutzen zu können. Eine stärkere regionale Einbindung über Verleihstationen an Bahnhöfen wurde bisher nicht thematisiert.

Mit Pedelecs ist es inzwischen auch Freizeitradlern möglich, topographisch bewegte Regionen auf dem Fahrrad zu erleben. Die Nachfrage an Pedelecs hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Dabei werden Pedelecs nicht nur für den Besitz, sondern auch den Verleih nachgefragt. Seit 2011 wurde durch die Naheland-Touristik ein Mietpedelec-Konzept entwickelt (e-bike-naheland), welches Fahrradhändler und touristische Leistungsträger mit einbezieht. Darüber hinaus besteht das Angebot *eVelo Saarland*, das in Nohfelden eine für die Nationalparkregion relevante Verleihstation hat. In der Nationalparkregion sind allerdings bislang nur wenige Partnerbetriebe bzw. Anbieter zu finden. Dagegen ist die Zahl bzw. Dichte der Verleihstationen am Unterlauf der Nahe (Rhein-Nahe) bzw. in Rheinhessen größer.

Parallel verfolgen der *Verkehrsclub Deutschland/Teilbereich Saarland* und die Tourismuszentrale Saarland das Projekt *Pedelec willkommen*. Serviceangebote sollen für Pedelec-Nutzer verbessert werden, indem touristische Leistungsträger kostenlose Lademöglichkeiten für das jeweils eigene Ladegerät anbieten.

Neben infrastrukturellen Voraussetzungen sind auch Serviceangebote wie Reparaturmöglichkeiten wichtig. Hierfür wurde durch den *Allgemeinen Deutschen Fahrradclub* deutschlandweit das Zertifikat *Bett+Bike* eingeführt. In der Nationalparkregion befinden sich bisher 18 Standorte (darunter zwei Campingplätze). Hiervon liegen 14 Standorte im saarländischen Teil der Nationalparkregion in den beiden Städten Nonnweiler und Nohfelden. Damit verfügt der wesentlich größere rheinland-pfälzische Teil der Nationalparkregion nur über sehr wenige Übernachtungsbetriebe mit Serviceangeboten für Radurlauber, wozu auch witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten gehören.

2.4 Fußverkehr

Im Rahmen der Mobilitätsstudie wurden wichtige Wanderwege nachrichtlich aufgenommen. Es erfolgte keine ausführliche Analyse dieser Wanderwege. Schwerpunkt war die Untersuchung von Anbindungswegen, also z.B. Wegen zwischen einer Bushaltestelle und einer Attraktion sowie die Barrierefreiheit.

Nicht alle Nationalparkbesucher können oder möchten touristische bzw. Freizeitziele als Bestandteil einer Wanderung besuchen, sodass auch bei einer Erschließung durch den ÖPNV angemessenen Fußwegen zwischen Haltestelle und Ziel eine große Bedeutung zukommt. Dabei zeigen sich trotz Defiziten Unterschiede zwischen Stadt- und Ortszentren wie Idar-Oberstein, Morbach, Birkenfeld und Herrstein mit überwiegend gut ausgebautem Fußwegenetz und den anderen, kleine(re)n Gemeinden.

Außerhalb der bebauten Bereiche ist häufig ein deutlicher Abfall der Qualität der Fußwegeinfrastruktur bis hin zum Nichtvorhandensein festzustellen. So lassen sich die meisten Ziele außerhalb von Siedlungsbereichen nicht über sichere und barrierearme Fußwege erreichen. Hierzu gehört auch das Nationalparktor Wildenburg. Von der nächstgelegenen Bushaltestelle besteht nur ein mit 1,8 km auch zu langer unbefestigter Fußweg entlang der Straße. Darüber hinaus besteht keine klare Wegeführung hinsichtlich einer einfach verständlichen Orientierung für Ortsfremde. Es fehlt ein einheitliches Beschilderungssystem.

Abbildung 5: Fußwegverbindungen von/zu Bushaltestellen

Richtung Edelsteinmine Steinkaulenberg



Richtung Nationalparktor Wildenburg



Quelle: Planersocietät

Die Angebote des Nationalparks Hunsrück-Hochwald sollen auch mobilitätseingeschränkten Personen zur Verfügung stehen. Hierzu gehören nicht nur physisch eingeschränkte Besucher, sondern auch Familien mit Kinderwagen oder Fahrradtouristen, welche den Start- oder Endpunkt eines Ausflugs mit dem ÖPNV erreichen möchten.

In den Orten befinden sich Haltestellen überwiegend an Gehwegen. Eine barrierefreie Nutzung ist aber meist wegen fehlendem Hochbord und nicht vorhandenen taktilen Leitstreifen nicht gegeben. Außerhalb der bebauten Bereiche befinden sich die Haltestellen meist entlang von Bundes- und Landesstraßen. Sie liegen im Seitenraum und haben, anders als die Haltestellen in Ortslagen, auch keine sicheren Wartemöglichkeiten. Eine systematische Verknüpfung zwischen Haltestellen, Fußwegen und touristischen Zielen besteht nicht.

Abbildung 6: Beispiele für den Ausbauzustand von Bushaltestellen

Bushaltestellen Hunsrückhaus



Bushaltestelle Fischbach-Weierbach Bf.



Quelle: Planersocietät

3 Maßnahmensteckbriefe

Für den Nationalpark Hunsrück-Hochwald ergibt sich Handlungsbedarf bei den Angeboten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Bahn/Bus, Rad- und Fußverkehr) sowie bei übergeordneten Themen wie der Organisation. Hierzu wurden Maßnahmensteckbriefe entwickelt und in drei Kategorien eingeteilt.

3.1 Maßnahmen zur Verbesserung von Angeboten

Angebotsverbesserungen in der **Elektromobilität** umfassen ausgewählte Standorte mit Schnittstellenfunktion. Dies sind v.a. die Bahnhöfe, an denen Elektrofahrzeuge für CarSharing und öffentliche Lademöglichkeiten für weitere Elektrofahrzeuge angeboten werden. Damit soll Besuchern, die in urbanen Räumen CarSharing nutzen, nach der Anreise mit dem ÖPNV die Möglichkeit gegeben werden, die Voraussetzungen für eine flexible und individuelle Mobilität in der Region zu finden. Das Angebot richtet sich gleichzeitig auch an die Einwohner der Nationalparkregion, welche z. B. kein eigenes Auto haben.

Aufbau eines Netzes aus **Nationalparkbuslinien** zur Verbesserung der Erreichbarkeit vor Ort und der regionalen Anbindung. Sie stellen eine Ergänzung zum bestehenden Busnetz dar. Ziel ist dabei, die Nationalparkbuslinien mit bestehenden Angeboten und Planungen (v.a. ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord) abzustimmen, um Synergien mit dem Alltagsverkehr zu erzielen und parallele Bedienungsangebote zu vermeiden. Die Vorzugsvariante sieht eine Abstimmung mit den regelmäßigen verkehrenden Linien des Alltagsverkehrs vor (vgl. Anhang Abbildung 8).

Im Bereich Tarif ist die Einführung eines **Hunsrück-Passes** erforderlich. Dieser umfasst die kostenlose Nutzung aller Bahn- und Buslinien in der Nationalparkregion, sodass Barrieren durch verschiedene Tarifsysteme entfallen. In Absprache mit den Berteibern von Freizeitzielen, Radverleihern und der Gastronomie sollte der Hunsrück-Pass auch rabattierte Preise ermöglichen, um Tagesausflüge mit dem ÖPNV weiter zu vereinfachen. Des Weiteren soll dieser den Radverkehr fördern, indem die Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen kostenlos ist. Zum Pass gehört eine Broschüre, welche in kompakter Form ÖPNV-Angebote und Ziele inkl. der ÖPNV-Erreichbarkeit vorstellt. Für die Umsetzung eines Hunsrück-Passes oder vergleichbaren Angebots ist ein Finanzierungsmodell erforderlich (vgl. Kapitel 3.3).

Neben den Nationalparkbuslinien sind Maßnahmen bei den **Fahrradbussen** sinnvoll. Hierbei sind einheitliche Bedienungszeiträume für die Nationalparkregion und ihre direkte Umgebung geeignet. Dies umfasst auch einen zentralen Ansprechpartner sowie ein einheitliches Erscheinungsbild aller Fahrradbuslinien. Hier gilt ebenfalls die kostenlose Fahrradbeförderung für Inhaber eines Hunsrück-Passes.

Die **Ausweitung des Radtourismusangebots** umfasst die Ausweitung von Bett+Bike-Standorten im rheinland-pfälzischen Teil der Nationalparkregion. Neben neuen Standorten muss eine Abstimmung mit den Radrouten erfolgen. Besonders wichtig sind dabei Standorte in der Nähe von Etappen, sodass das Erlebnis Radwandern nicht durch unnötige Umwege erschwert wird.

3.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur

Mit **Parkplätzen für Elektromobilität** wird eine wichtige Voraussetzung geschaffen, dass dieses Angebot von Besuchern und Einheimischen auch angenommen wird. An gewählten Standorten mit starker Nutzungs-/Besucherfrequenz werden öffentliche Ladesäulen eingerichtet, welche ebenfalls Schnellladevorgänge ermöglichen. Dies ermöglicht die Aufladung z. B. während des Besuchs eines Museums und/oder der Wanderung einer Traumschleife. Unabhängig von den Fahrzeugen (Auto oder Fahrrad) sind vandalismus- und witterungssichere Standorte erforderlich.

Für die **Reaktivierung der Hochwald- und Hunsrückquerbahn** für den Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr sind keine belastbaren Potenziale erkennbar. Offen sind dagegen Potenziale durch die Neuausrichtung des Nationalparks und der prognostizierten Zunahme der touristischen Nachfrage. Derzeit besteht lediglich ein überschaubares Nachfragepotenzial für einen Museumsbahnverkehr, dem Instandsetzungskosten für die Strecke im zweistelligen Millionenbetrag gegenüberstehen. Außerdem bestehen wahrnehmbare Interessen, die stillgelegte Trasse zukünftig als attraktiven Radweg in das touristische Radwegenetz zu integrieren. Soll die Option einer Wiedereinrichtung von Schienenverkehr erhalten bleiben, um die weitere Entwicklung der Nationalparkregion abzuwarten, kann dies aktuell nur über eine Trassensicherung für beide Bahnstrecken erfolgen. Erfolgt zeitnah eine Entwidmung, ist davon auszugehen, dass diese Bahnstrecken nicht wieder reaktiviert werden können, da hierfür Planfeststellungsverfahren erforderlich wären, bei denen die aktuellen Anforderungen z. B. auch im Bereich des Lärmschutzes mit enormen Mehrkosten zu beachten wären.

Die **Barrierefreiheit an Haltestellen** ist zu verbessern, was auch durch das Personenbeförderungsgesetz gestützt wird. Schwerpunkt sind Standorte an Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfen und Haltestellen in den Ortszentren, an den Freizeitzielen oder größeren Übernachtungsbetrieben. Eine barrierearme Infrastruktur wird dabei nicht nur durch den Umbau von Haltestellen erreicht. Beide Varianten mit Nationalparkbuslinien benötigen im kleinen Umfang auch zusätzliche Haltestellen, um kurze Fußwege gewährleisten zu können.

Zusätzlich ist die **Barrierefreiheit von Fahrzeugen** wichtig, um möglichst vielen Besuchern und Einheimischen ein attraktives Bahn- und Busangebot zu ermöglichen. Hierzu sind einheitlich gestaltete Busse erforderlich, welche das Produkt *Nationalparkbus* durch ein Corporate Design zeigen. Voraussetzung sind Niederflerbusse mit einem Mehrzweckbereich. Ergänzt wird dies durch eine optische und akustische Haltestelleninformation im Fahrzeug. Als Neuanschaffungen müssen die Fahrzeuge zudem die aktuell gültigen Abgasnormen erfüllen.

Für Radwanderer sind die **Optimierung von Radrouten** erforderlich. Der Schwerpunkt liegt auf zwei Routen. Dies betrifft bei der Verbindung von Kirschweiler an die Nahe die Führung durch die Stadtteile von Idar-Oberstein. Beim Naheradweg ist die Anpassung des Oberlaufs mit einer Verbindung vom Bostalsee über Nonnweiler nach Hermeskeil zu prüfen.

Für die **Attraktivitätssteigerung von Radwandern** sind auch die Bedürfnisse von Mehrtagesurlaubern zu berücksichtigen. Dazu gehört die Einrichtung hochwertiger Abstellanlagen und weiteren Angeboten wie Gepäckschließfächern und Auflademöglichkeiten für Pedelecs.

Die **Optimierung von Fußwegverbindungen** ist wichtig, da Zuzußgehen unabhängig von weiteren Verkehrsmitteln immer Bestandteil von Mobilität ist (z. B. von der Bushaltestelle oder dem Parkplatz zum Haupteingang). Für die Nationalparkregion besteht vor allem Handlungsbedarf bei Fußwegeverbindungen außerorts. Dies umfasst Querungsmöglichkeiten an Bundes- und Landesstraßen, Bordsteinabsenkungen und eine einheitliche Zielbeschilderung in der gesamten Nationalparkregion.

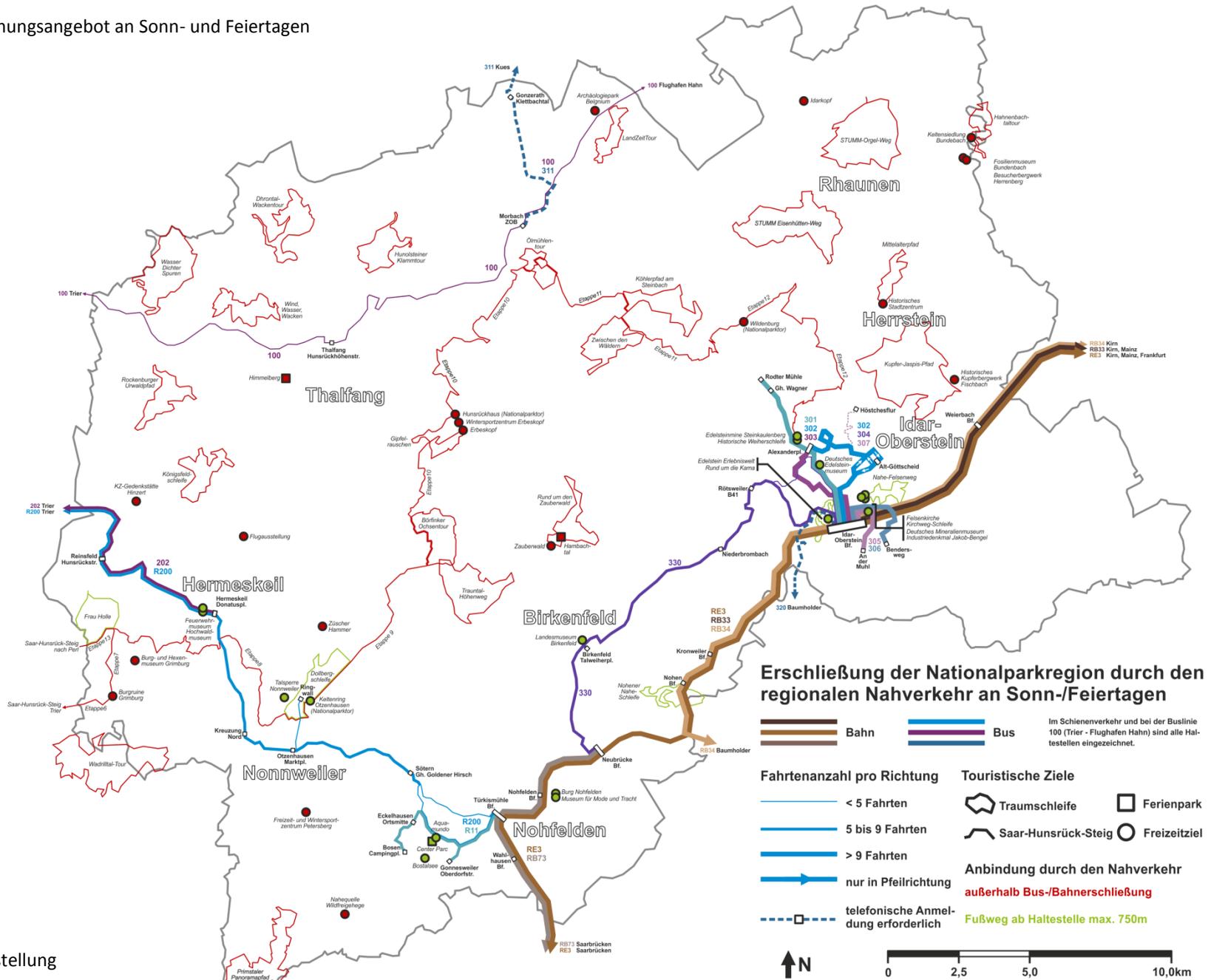
3.3 Maßnahmen zur Verbesserung Vermarktung und Organisation

Für die Umsetzung der ÖPNV-Maßnahmen ist ein **Finanzierungsmodell** erforderlich. Mit der Eröffnung des Nationalparks wird u.a. eine Aufwertung des Busangebots notwendig. Um ein langfristig gesichertes Angebot gewährleisten zu können, müssen die entstehenden Mehrausgaben gerecht aufgeteilt werden. Wesentlicher Bestandteil des Finanzierungsmodells ist die Festlegung der Finanzierungsanteile für Bundesländer, Kreise und kommunale Gebietskörperschaften. In diesem Zusammenhang ist das Thema Parkraumbewirtschaftung zu diskutieren. Zumindest an den Nationalparktoren (zentrale Ankerpunkte) muss eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch durch die Einschränkung von Privilegien des Kfz-Verkehrs erfolgen. Als weiterer wichtiger Bestandteil des Finanzierungsmodells ist die Einführung einer Gästeabgabe für Übernachtungsgäste sinnvoll. Hier kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass Besucher für ein attraktives Mobilitätsangebot auch bereit sind, einen Kostenanteil zu übernehmen.

Mit der **Information und Vermarktung von alternativen Mobilitätsangeboten** wird ein erster Schritt geleistet, um Einheimische und Besucher auf Alternativen zum eigenen Auto aufmerksam zu machen. Dies umfasst zentrale Informationsmöglichkeiten u.a. über das Internet, das Mobilitätsangebote, Übernachtungsmöglichkeiten und Ziele zusammenführt. Diese Vermarktung ist gleichzeitig eine Werbepattform für Angebote wie den Hunsrück-Pass.

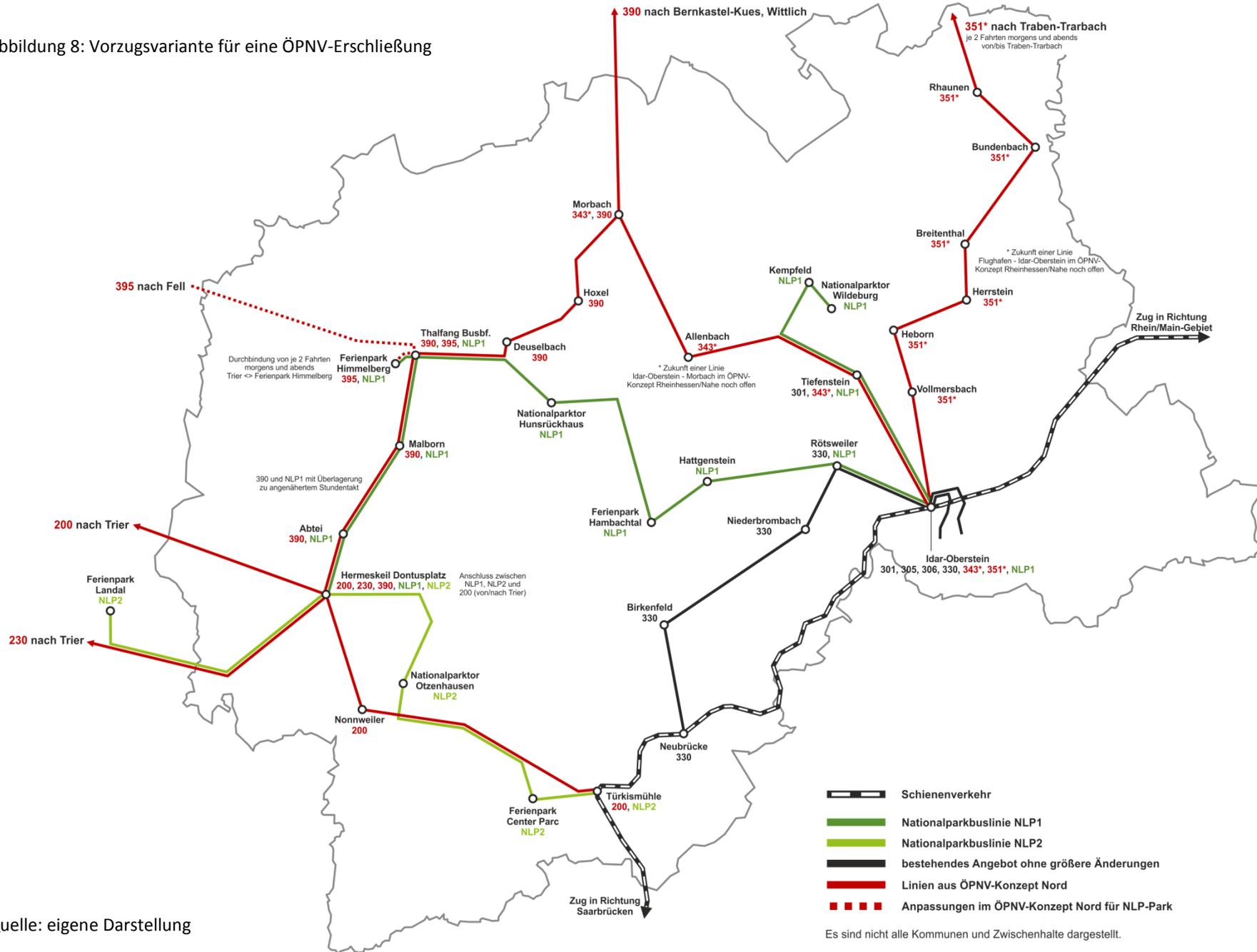
Anhang

Abbildung 7: Bedienungsangebot an Sonn- und Feiertagen



Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 8: Vorzugsvariante für eine ÖPNV-Erschließung



Quelle: eigene Darstellung