

# Rückmeldungen

## *Modul Verkehr und Mobilität*



Foto: Timo Voitz

### *Rückmeldungen – Zweckverband Personennahverkehr Saarland*

#### Zusammenarbeit mit Externen

*„Der vorgelegte Entwurf wird als Rahmenplan für die nächsten 10 Jahre verstanden. Darin kommt auch zum Ausdruck, dass die Nationalparkverwaltung in hohem Masse auf die Zu- und Mitarbeit außenstehender Stellen angewiesen ist. Ein Weg, wie diese Zusammenarbeit realisiert werden soll und verträglich mit den Planungen der übrigen Aufgabenträger ausgestaltet werden kann, wird nicht aufgezeigt. Hierin wird eine Schwäche des Papiers gesehen.“*

Im Rahmen der Beteiligung wurde u. a. der Landkreis St. Wendel über die Planerstellung sowie Inhalte der entsprechenden Themenmodule informiert. Ein Austausch zwischen den Zuständigen in Rheinland-Pfalz und dem Saarland wird verfolgt werden, so z. B. zwischen dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland in Bezug auf das ÖPNV-Konzept Rheinhessen-Nahe.

# *Rückmeldungen – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarland / Abteilung D Verkehr*

## Umweltfreundliche Anreise in den Nationalpark

*„Bei den Maßnahmen zum Kapitel 5.2 Wandern und Radfahren fehlt ein Vorschlag, wie mehr BesucherInnen zu einer Anreise per Fahrrad animiert werden können. Gemäß den Aussagen in Abschnitt 4 wurde zwar erkannt, dass es nicht förderlich ist, wenn (wie aktuell der Fall) die Meisten mit dem Auto anreisen. Hieraus sollten dann aber auch entsprechende Maßnahmen abgeleitet werden, wie entweder die Erreichbarkeit des Nationalparks mit dem Fahrrad verbessert werden kann und/oder wie BesucherInnen zu Anreise mit dem Fahrrad animiert werden könnten.“*

Hierzu werden keine Aussagen im Nationalparkplan getroffen, denn das Nationalparkamt ist hier nicht Aufgabenträger. Entsprechende Zielsetzungen können vom Nationalparkamt unterstützt werden. Nach Rücksprache mit den dafür Zuständigen lässt sich jedoch sagen, dass mit der Ausweisung der Nationalpark-Radroute auch die Anbindungen an die Orte und weiterführend an die Bahnhöfe verbunden ist. Eine Anreise Fahrrad/Bahn wird somit verbessert. Mit der Umsetzung der rheinland-pfälzischen ÖPNV-Konzepte Nord und Rheinhessen-Nahe werden auch die touristischen Ziele (hierzu gehören auch die Wanderwege) besser ins Busnetz eingebunden bzw. mit einem Taktverkehr und an den Hauptlinien auch mit einem 7-tägigen Angebot ausgestattet. So wird auch der Saar-Hunsrück-Steig besser angebunden. Verbesserte Möglichkeiten der Fahrradmitnahme sind derzeit nicht explizit in der Entstehung. Jedoch wird eine Buslinie Bostalsee - Erbeskopf - Wildenburg - Idarkopf als touristische Linie eingerichtet, bei der eine Fahrradmitnahme eine Angebotsverbesserung darstellen könnte.

# *Rückmeldungen – Zertifizierte Nationalparkführerinnen und Nationalparkführer*

## Ziele des Mobilitätsstudie 2015

*„Zu Kapitel 2 Rahmenbedingungen und Erwartungen, Kapitel 3 Handlungsgrundsätze: Die von der Mobilitätsstudie 2015 formulierten und im Nationalparkplan genannten Ziele sind sehr allgemein, fast Selbstverständlichkeiten für beliebige Orte oder Regionen. Eine Konkretisierung für den Nationalpark erscheint dringend erforderlich.“*

Schwerpunkte der Mobilitätsstudie waren die Ausarbeitungen zum Angebot für den Freizeit- und Tourismusverkehr. Diese wurden für die Nationalpark-Region erarbeitet und von den rheinland-pfälzischen Planungskonzepten Nord und Rheinhessen-Nahe aufgegriffen. Diese Konzepte sind beschlossen. Für den Landkreis Birkenfeld erfolgt eine Umsetzung nach Auslaufen der aktuellen Buskonzessionen 2022. Die Maßnahmenvorschläge wurden nicht fokussierend auf die Nationalpark-Region ausgeführt. Eine vertiefende Ausarbeitung mit konkreten Projektträgern muss daraufhin erfolgen. Die Verantwortlichkeiten zur Umsetzung sind vielfältig (z. B. durch die Landkreise oder Verkehrsverbünde). Die VG Birkenfeld hat beispielsweise die Radwegeinfrastruktur im Rahmen des Projektes RadLust Birkenfeld weiterentwickelt.

*„Zu Kapitel 2 Rahmenbedingungen: „Diese Ziele der Mobilitätsstudie sowie die Anregungen der Region werden von den Planungskonzepten „Nord“ und „Rheinhessen Nahe“ in Rheinland-Pfalz und im Verkehrsentwicklungsplan für den öffentlichen Personennahverkehr (VEP ÖPNV) aufgegriffen.“: wie verbessert sich dadurch ggf. der grenzüberschreitende ÖPNV?“*

Durch die ÖPNV-Konzepte wird sich die Anbindung der Nationalpark-Region deutlich verbessern. Hierfür dienen in erster Linie die neuen langlaufenden Linien Idar-Oberstein – Erbeskopf – Trier, Idar-Oberstein – Kempfeld – Morbach – Wittlich und Birkenfeld – Hermeskeil – Trier. Hierdurch wird auch eine Erreichbarkeit für Tagesausflüge aus vielen Teilen von Rheinland-Pfalz möglich.

## Umweltfreundliche Anreise in den Nationalpark

*„Zu Kapitel 4 Ausgangslage: Auch der Radverkehr als Alternative für einen besonders umweltfreundlichen Besucherkreis sollte hier zumindest genannt werden. Die ÖPNV-Bedienung aller zentralen Anlaufstellen des Nationalparks sollte insbesondere an Ferientagen, Wochenenden und Feiertagen deutlich verbessert werden. Die Angebote von Bus- und Schienenverkehr sollten noch besser aufeinander abgestimmt werden.“*

Dieser Hinweis wurde in den Nationalparkplan aufgenommen: „[...] Folglich sollten diese Auswirkungen reduziert werden, z. B. durch die Ausweitung des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur.“ Zudem wurde bei der Beschreibung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hinzugefügt: „Im Rahmen der Umsetzung der ÖPNV-Konzepte Nord und Rheinhessen-Nahe wird ein verbessertes Buslinienangebot mit einer angebotsorientierten Fahrplangestaltung, Bedienung an allen Wochentagen, Taktverkehr und systematische Verknüpfungen Schiene – Bus sowie Bus – Bus entstehen.“

*„Zu Kapitel 4 Ausgangslage: „Die Erreichbarkeit der Nationalpark-Region mit dem öffentlichen Nahverkehr wird maßgeblich durch den Schienenverkehr bestimmt“: stimmt das? Oder ist der Schienenverkehr (über die Nahebahnstrecke) nicht eher für die Erreichbarkeit im Regional- und Fernverkehr maßgeblich? So käme es wohl darauf an, dass Buslinien (außer Fernbussen) ein dazu passendes anstatt ein mit dem Schienenverkehr vergleichbares Angebot haben.“*

Die Formulierung „Die Erreichbarkeit der Nationalpark-Region mit dem öffentlichen Nahverkehr wird maßgeblich durch den Schienenverkehr bestimmt“ entstammt der Mobilitätsstudie. Mit der Umsetzung der rheinland-pfälzischen Planungskonzepte Nord und Rheinhessen-Nahe werden neue langlaufende Linien wie Idar-Oberstein – Trier eingerichtet. Damit soll ein vergleichbares Angebot zum Schienenverkehr geschaffen werden.

## Nutzungskonflikte zwischen Erholungssuchenden

*„Zu Kapitel 5.2 „Im Nationalpark sind ergänzend Nationalpark-Querungen auf naturbelassenen Wegen für Mountainbiker ausgewiesen, die an das überregionale Radwegenetz anknüpfen.“: Wird damit und mit einem Verbot für Premium-Wanderwege der Konflikt zwischen Radfahrern und Wanderern entschärft?“*



Bei der Ausweisung der Premium-Wanderwege wird auch die Mehrfachnutzung von Wegen betrachtet und nach Möglichkeit vermieden. Bei starken Konflikten sind gemeinsam mit dem Projektbüro des Saar-Hunsrück-Steigs Lösungen zu erarbeiten, wenn die Gegebenheiten es zulassen.

Das Angebot der Nationalpark-Querungen wird helfen, mögliche Konflikte zwischen Erholungssuchenden zu entschärfen. Im Zuge der Erstellung des Wegeplans wurde auch dieser Aspekt von Seiten des Nationalparkamtes festgelegt: „Solange durch die Mehrfachbelegung der Wege mit unterschiedlichen Wegfunktionen und Routen kein Gefährdungspotenzial besteht, gilt der Grundsatz der multifunktionalen Wegenutzung“. Sollten zukünftig Nutzungskonflikte aufgrund der multifunktionalen Wegenutzung auftreten, müssen diese und ähnliche Prozesse beobachtet und die Erkenntnisse ggf. in die laufenden Planungen eingearbeitet werden.“

Das Ziel der multifunktionalen Wegenutzung bleibt vorerst bestehen, auch weil dies eine Forderung aus dem Gründungsprozess des Nationalparks war.

## *Rückmeldungen – Umweltcampus Birkenfeld*

### Umweltfreundliche Anreise in den Nationalpark

*„Die angekündigten vertakteten Busangebote sind sinnvoll und sollten zu einer gewissen Verlagerung des Modal Split bei der Anreise zum Park beitragen. Auch im Bereich der Mobilität sollte man die Regionalentwicklung um den Nationalpark jedoch im größeren Rahmen sehen. Langfristig sinnvoller wäre eine leistungsfähige Anbindung per Bahn: Erfahrungsgemäß führt ein gutes Bahnangebot zu deutlich höheren Fahrgastzahlen als bei Bussen üblich. Mindestens die Trasse Türkismühle – Hermeskeil sollte gesichert werden, um bspw. in Otzenhausen das Nationalparktor „Keltenpark“ zu erreichen. Da diese zweigleisig angelegt ist, schließt dies den dort geplanten Radweg nicht aus. Perspektivisch wäre es für die Entwicklung der den Nationalpark umgebenden Region sinnvoll, die früher bestehende Bahnverbindung Türkismühle – Hermeskeil – Trier wiederaufleben zu lassen, selbst zu Lasten des auf der Trasse der Ruwertalbahn erstellten Radweges. Bspw. könnten die aus Mainz kommenden RE-Züge in Türkismühle „geflügelt“ werden – ein Teil ginge wie bisher nach Saarbrücken, der andere nach Trier. Dies hätte eine gute Erschließungswirkung für den Hochwald und den westlichen Hunsrück. Damit träte auch eine entlastende Funktion für den Ballungsraum Trier ein – es entstünde eine Entwicklungsachse längs der Hermeskeiler Bahnen, diese kann einen Teil der Pendlerströme umweltverträglich aufnehmen und bietet Potential*



*für Wohnen und Gewerbe in der Region. Auch die Trasse von Hermeskeil in Richtung Morbach sollte gesichert werden, als mögliche Anbindung des Nationalpark-Tores Erbeskopf (Deuselbach). Nicht zuletzt dürfte eine gute Bahnanbindung durch bessere und komfortablere Erreichbarkeit des Nationalparks auch zur Entwicklung des Fremdenverkehrs beitragen.*

Der Hinweis, dass die Zweigleisigkeit der Strecke Türkismühle – Hermeskeil die Option zulässt, sowohl den Radweg auszubauen als auch die Bahnstrecke zu sichern, ist in der öffentlichen Diskussion. Zuständig für diese Prüfung sind die jeweiligen Verkehrsministerien.

Die betroffenen saarländischen Kommunen und das Land haben die Einrichtung eines Freizeitradweges auf der Bahntrasse Türkismühle bis zur Landesgrenze beschlossen. Die Ökoflächen-Management (ÖFM) hat die Trasse gekauft und die betroffenen Kommunen haben einen Erbbaurechtsvertrag abgeschlossen mit dem Ziel auf der Trasse einen Freizeitradweg zu errichten. Das Nationalparkamt hat hier keine Zuständigkeiten. Vor diesem Hintergrund wird im Nationalparkplan nicht auf die weitere Entwicklung der stillgelegten Bahnstrecke Türkismühle – Hermeskeil eingegangen.

## *Rückmeldungen – Nationalpark-Beirat*

### Fahrtziel Natur

*„Kapitel 5.4 sollte zur allgemeinen Verständlichkeit das „Fahrtziel Natur“ kurz erläutert werden, z.B.: „... eine Initiative von Naturschutzverbänden und der Deutschen Bahn AG zur besseren Erreichbarkeit von Naturparks.“*

„Fahrtziel Natur“ engagiert sich für umweltfreundliche Mobilität und nachhaltigen Naturtourismus. In der Kooperation Fahrtziel Natur engagieren sich die deutschen Umweltverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund Deutschland (NABU) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gemeinsam mit der Deutschen Bahn. Vom Alpenraum bis zum Wattenmeer vereinigt die Kooperation aktuell 23 „Fahrtziel Natur“-Gebiete.



## ÖPNV

*„Der im Papier genannte Baustein „Informationsangebote zur Mobilität für BesucherInnen“ (Kapitel 5.4) erscheint mir mit einem Hinweis auf den nächsten Bahnhof als unzureichend. Für die in Kapitel 5 genannten Maßnahmen sollte auch ein umfassendes Informationsangebot aufgebaut werden. Vielleicht ist dies Bestandteil in einem anderen Papier (Bereich Marketing?) näher beschrieben? Dann wäre ein Verweis sinnvoll.“*

Im Rahmen des Arbeitskreises Tourismus wurde das Thema ‚Anreise‘ besprochen. Dabei hat die Verbandsgemeinde Birkenfeld den Vorschlag gemacht, dass die anstehenden Änderungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schon vor der Änderung bekannt gemacht werden sollen. Die dafür anstehenden Informationsmedien wurden in der Folge diskutiert. Das Nationalparkamt wird wie bisher auf die Anreisemöglichkeiten mit Bus und Bahn im Programmheft, der Starterkarte und Website hinweisen. Um die Multiplikatoren besser zu informieren, wurde in Aussicht gestellt, diesem Thema eine Nationalpark-Akademie zu widmen. Dabei sollte auch auf die bestehenden Gepäck- und Wandershuttle, die Elektromobilität und weitere Angebote hingewiesen bzw. darüber informiert werden. Zur weiteren Ausgestaltung wird hier eine weitere Absprache mit den Zuständigen der Nationalpark-Region erfolgen.

## Zielsetzung des Moduls

*„Hinweis: Im Papier werden generell keine Aussagen zum Zeitplan bzw. zum Zeitpunkt der Zielerreichung gemacht. Das empfinde ich als eine Schwäche des Papiers.“*

Nähere Zeitangaben sind in Teilen schwierig, unter anderem auch deshalb, da bei der Vielzahl der in diesem Modul beschriebenen Maßnahmen das Nationalparkamt nicht federführend ist. Beim ÖPNV-Konzept Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund im Landkreis Birkenfeld laufen die Konzessionen gebündelt 2022 aus. Eine Umsetzung des Planungskonzeptes kann so in einem Zug erfolgen. In den Landkreisen Trier-Saarburg und Bernkastel-Wittlich laufen die Konzessionen zu anderen Terminen aus. Grundsätzlich trifft jedoch die Aussage zu, dass die Maßnahmen in der Laufzeit des Nationalparkplans umgesetzt werden sollen.

## *Rückmeldungen – Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz Abteilung Naturschutz und nachhaltige Entwicklung*

### Elektromobilität

*„Ergänzung zu Kapitel 5.3 Elektromobilität: Angesichts der wachsenden Bedeutung der E-Mobilität ist dieser alleinige Satz und das Ziel „angestrebt“ zu wenig, um der künftigen Bedeutung des Themas gerecht zu werden.“*

Der Hinweis wurde wie folgt umgesetzt: „Die Anlage und der Ausbau eines Netzes an E-Bike- und KFZ-Ladestationen werden angestrebt. Dabei sollte auch beabsichtigt werden, die E-Mobilität mit dem ÖPNV an den Haltepunkten zu verknüpfen. Das Nationalparkamt wird die E-Mobilität für seine Zwecke ausweiten und Angebote an Besuchereinrichtungen des Nationalparks unterstützen.“

## *Rückmeldungen – Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland- Pfalz*

### Radsportangebot im Nationalpark

*„Das Kapitel Radfahren sollte entsprechend den aktuellen Entwicklungen aktualisiert werden.“*

Im Nationalparkplan ist zum Thema Radfahren folgendes festgehalten: „In der Trägerschaft der kommunalen Ebene wurde auf Initiative des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) die Nationalpark-Radrundroute entwickelt. Diese Route sowie die neue Radroute Sonnenplateau (Verbandsgemeinde Herrstein-Rhaunen) werden vom rheinland-pfälzischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) gefördert. Der LBM baut überdies die straßenbegleitenden Radwege entlang der B 422 aus. Von der Verbandsgemeinde Birkenfeld wurden weitere Radwege im Umfeld und zum Teil im Nationalpark auf HBR-Standard

ausgewiesen. Im Nationalpark sind ergänzend Nationalpark-Radrouten auf naturbelassenen Wegen für Radfahrer ausgewiesen, die an das überregionale Radwegenetz anknüpfen.“

## *Rückmeldungen – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarland Referat E/2 Tourismuspolitik, Tourismusförderung*

### Verkehrsentwicklungsplan

*„Zu Kapitel 2. Rahmenbedingungen und Erwartungen: In welcher Form wurden für den VEP/ÖPNV die Ziele der Mobilitätsstudie aufgegriffen? Hierzu werden keine Angaben gemacht oder Beispiele erwähnt.“*

Im Rahmen der ersten Abstimmung zum Modul ‚Verkehr und Mobilität‘ (Okt. 2018) konnten noch keine konkreten Projekte und Auswirkungen des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) benannt werden. Ein generelles Ziel des Verkehrsentwicklungsplans für den Öffentlichen Personennahverkehr ist es, den umweltfreundlichen ÖPNV, insbesondere auch im ländlichen Raum, zu stärken und damit Umwelteinflüsse, die der Individualverkehr mit sich bringt, zu reduzieren.

### Kooperationen und Zusammenarbeit

*„Zu Kapitel 3 Handlungsgrundsätze: „Zusammen mit den für Verkehr zuständigen Ministerien soll unter interministerieller Einbindung eine Unterstützung durch die Landesregierungen erfolgen“. Frage: Wie sieht diese Anbindung aus? Und werden da die Interessen des Tourismus mitberücksichtigt, auch vor dem Hintergrund der nachhaltigen Mobilität?“*

Durch die ÖPNV-Konzepte wird sich die Anbindung der Nationalpark-Region deutlich verbessern. Hierfür dienen in erster Linie die neuen langlaufenden Linien Idar-Oberstein – Erbeskopf – Trier, Idar-Oberstein – Kempfeld – Morbach – Wittlich und Birkenfeld – Hermeskeil – Trier. Hierdurch wird auch eine Erreichbarkeit für Tagesausflüge aus vielen Teilen von Rheinland-Pfalz möglich“.



Konkret werden die zukünftigen Nationalpark-Tore mit einem Taktverkehr an sieben Tagen die Woche angebunden und auch die Anbindung der Rangertreffpunkt verbessert.

## Elektromobilität

*„Zu Kapitel 5.3 Elektromobilität: Wie genau soll das in Angriff genommen werden?“*

Für das Nationalparkamt und den Rangerstützpunkt liegt die Verantwortung für Anschaffung von E-Fahrzeugen und der Ausbau von Ladestationen in der eigenen Hand. In der Nationalpark-Region ist das Nationalparkamt ein Akteur: Im Rahmen von LIFE IP ZENAPA soll beispielsweise ein Arbeitskreis Ladeinfrastruktur mit der IkoNE (Interkommunales Netzwerk Energie in der Nationalpark-Region) in Zusammenarbeit mit der Energieagentur geschaffen werden. Weitere Akteure in der Nationalpark-Region sind beispielsweise RadLust Birkenfeld, OIE und Innogy.

## Basisinfrastruktur im Nationalpark

*„Zu Kapitel 5.2 Wandern und Radfahren: Was genau ist mit Basis-Infrastruktur an den Ausgangspunkten des Nationalparks gemeint?“*

Hiermit sind u.a. die Parkplätze gemeint, die im Rahmen der Wegeplanerstellung durch das Nationalparkamt aufgenommen wurden. Abhängig von Größe und Frequentierung gehören zu deren Basis-Infrastruktur beispielsweise die barrierefreie Gestaltung, eine wassergebundene Decke, Info-Tafeln, Sanitäranlagen, Unterstandsmöglichkeiten, Bushaltestelle, E-Ladestation oder vorhandene WLAN-Hotspots.

## ÖPNV

*„Zu Kapitel 5.4 Öffentlicher Personennahverkehr: Wie sehen diese Verbesserungen konkret aus? Bis wann und welche Linien sollen welche Streckenabschnitte bedienen? Wie weit sind die Pläne zur Realisierung fortgeschritten? Welche Gästekarten sollen etabliert werden? Für den saarländischen Teil fehlt der explizite Hinweis auf die SaarlandCard, mit der alle Nutzer kostenlos fahren können. Bitte diese Info hier ergänzen. Welcher Verbund wird da mit einbezogen und welche Finanzierung steht hierfür zur Verfügung? Wie sieht die Bewerbung für Fahrziel Natur konkret aus? Welche trägt das Projekt, wer stemmt die dafür nötigen finanziellen Ressourcen?“*

Ein Verweis auf die SaarlandCard wurde ergänzt: „Von der Tourismus Zentrale Saarland wird die Saarland Card angeboten. Gäste erhalten die Saarland Card bei teilnehmenden Gastgebern kostenlos. Mit der Saarland Card können Gäste Bus und Bahn kostenlos nutzen.“ Sinnvoll ist eine länderübergreifende Gästekarte. In Rheinland-Pfalz sind in der Nationalpark-Region der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund und der Verkehrsverbund Region Trier beteiligt. Eine Gästekarte ist vorrangig mit den Aufgabenträgern zu diskutieren.

Eine Bewerbung für das Fahrtziel Natur ist beabsichtigt. Zuvor muss die Anbindung vor allem im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes im Landkreis Birkenfeld erfolgen. Dies wird 2022 erfolgen. Eine Finanzierung ist im Vorfeld zur Bewerbung zu klären.

## *Rückmeldungen – Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz Saarland - Referates B/4, Ländliche Entwicklung*

## ÖPNV

*„Im Mobilitätsmodul fehlt es beim Kapitel Maßnahmen und hier insbesondere dem Abschnitt ÖPNV noch weitestgehend an Aussagen zur besseren Anbindung des Nationalparks, insbesondere des Nationalpark-Tores am keltischen Ringwall Otzenhausen, auf saarländischer Seite, was jedoch auf den gerade durch das Wirtschaftsministerium in Erstellung befindlichen VEP ÖPNV zurückzuführen sein dürfte. Darauf wird jedoch erst ganz am Ende des Kapitels verwiesen.“*



Das Verkehrsentwicklungsprogramm für den Öffentlichen Personennahverkehr (VEP ÖPNV) im Saarland wie auch die Planungskonzepte Nord und Rheinhessen-Nahe in Rheinland-Pfalz werden nicht in detailliertem Umfang beschrieben. Hier muss berücksichtigt werden, dass die Konzipierung und Umsetzung nicht Aufgabe der Nationalparkverwaltung ist, der Nationalparkplan aber maßgeblich die Tätigkeiten der Nationalparkverwaltung beschreibt. Da die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung jedoch auch mit der Entwicklung der Nationalpark-Tore verbunden ist, werden entsprechende Konzepte benannt. Derzeit sieht es so aus, dass auf rheinland-pfälzischer Seite der ÖPNV hinsichtlich der Anbindung touristischer Ziele, z. B. der Nationalpark-Tore, weniger gut ausgestattet ist. Auf saarländischer Seite wird das zukünftige Nationalpark-Tor Otzenhausen bereits durch die Linie R 200 angebunden.

