



NATIONALPARKPLAN 2020

Verkehr und Mobilität



Nationalpark
Hunsrück-Hochwald



IMPRESSUM

Titelbild

Mit dem Bus in den Nationalpark
Foto: Timo Volz

Herausgeber

Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald
Brückener Straße 24
55765 Birkenfeld
Tel.: 06782 8780-0
Email: poststelle@nlphh.de
www.nationalpark-hunsrueck-
hochwald.de

Layout und Druck

ensch-media, Druckerei Ensich GmbH

Stand

Januar 2020
1. Auflage

Nachdruck – auch auszugsweise –
ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung
des Herausgebers gestattet.

Veröffentlichung Dezember 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1 Einführung	4
2 Rahmenbedingungen und Erwartungen	5
2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	5
2.2 Soziokulturelle Rahmenbedingungen	5
2.3 Weitere Rahmenbedingungen	5
3 Handlungsgrundsätze	6
4 Ausgangslage	7
5 Maßnahmen	8
5.1 Nationalpark	9
5.2 Wandern und Radfahren	11
5.3 Elektromobilität	12
5.4 Öffentlicher Personennahverkehr	12
6 Ausblick	14
7 Anhang	15
7.1 Straßen im Nationalparkgebiet	15

1

EINFÜHRUNG

In Verbindung mit dem gesetzlichen Auftrag zum Naturerleben, zur Umweltbildung sowie dem Grundsatz der Barrierefreiheit gehören auch die Erreichbarkeit und die Erschließung des Nationalparks ins Feld der nachhaltigen Entwicklung. Sowohl die Binnenentwicklung des Schutzgebietes zur Stärkung des Ruhecharakters einerseits als auch seine Einbettung in die Region und in den Naturpark Saar-Hunsrück andererseits machen eine Befassung mit den Fragen der Mo-

bilität für die einheimische Bevölkerung sowie für die Besucherinnen und Besucher erforderlich. Dies gilt für die verschiedenen Verkehrsformen, deren mögliche Nutzung sowie auch für die Fragen durchgängiger Standards im Hinblick auf die Qualität der touristischen Servicekette und der Barrierefreiheit. Die gesamte touristische Servicekette, von der Anreise über die Unterkunft, die Nutzung von Angeboten bis hin zur Abreise, ist davon berührt.

Start in den
Nationalpark:
Renovierter Bahnhof
in Neubrücke
(Foto: Y. Recktenwald)



2

RAHMENBEDINGUNGEN UND ERWARTUNGEN

2.1 RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Im **Staatsvertrag** wird aufgegriffen, dass infrastrukturelle, touristische und sonstige Maßnahmen auch zu einer nachhaltigen Entwicklung der Nationalpark-Region beitragen sollen. Das Nationalparkamt soll bei der Weiterentwicklung umweltverträglicher, innovativer Mobilität mitwirken. Dazu zählen bspw. die Unterstützung bei der Konzeptionierung sowie die Herausarbeitung der Anknüpfungspunkte zur Binnenerschließung des Schutzgebietes.

2.2 SOZIOKULTURELLE RAHMENBEDINGUNGEN

Im **kommunalen Eckpunktepapier** und in den **Landeskonzekten** von Rheinland-Pfalz und Saarland heißt es, dass die Infrastruktur für Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Besucherinnen und Besucher langfristig weiterentwickelt werden solle und ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) mit verbesserten regionalen Angeboten unbedingt erforderlich sei.

2.3 WEITERE RAHMENBEDINGUNGEN

Die vom Land Rheinland-Pfalz 2015 beauftragte und vom Saarland mit finan-

zierte **Mobilitätsstudie** bildet eine erste Grundlage zum Ausbau einer umweltgerechten Mobilität. Das Konzept betrifft sowohl den Freizeit- und Natur- als auch den Alltagsverkehr. Die Mobilitätsstudie formuliert folgende Ziele:

- die verkehrliche Erreichbarkeit der Region und die Mobilität innerhalb der Region für Besucherinnen und Besucher zu optimieren
- die Belastungen infolge des motorisierten Individualverkehrs zu minimieren
- die spezifischen Einsatzbereiche der Verkehrsmittel zu berücksichtigen und dabei die Verknüpfung der Angebote zu verbessern
- insbesondere die Nutzung des ÖPNV durch Besucherinnen und Besucher zu verbessern und dabei den Alltagsverkehr zu berücksichtigen
- umweltfreundliche Technologien einzuführen und zu etablieren
- Barrierefreiheit umzusetzen
- die Koordination und Kooperation bei der Angebotsentwicklung in der Region anzustoßen

Diese Ziele der Mobilitätsstudie sowie die Anregungen der Region werden von den **Planungskonzekten** „Nord“ und „Rheinhausen Nahe“ in Rheinland-Pfalz von den kommunalen Gremien beschlossen und in den jeweiligen Nahverkehrsplänen verankert.



3

HANDLUNGSGRUNDSÄTZE

(Foto: T. Volz)

Im Nationalpark wird eine Wegeinfrastruktur für das Parkmanagement und für die Besucherinnen und Besucher vorgehalten. Im Rahmen der Umsetzung des Wegeplans wird durch eine naturverträgliche Verkehrs- und Besucherlenkung der Ruhecharakter des Gebietes gestärkt. Hierfür ist das Nationalparkamt verantwortlich. Bei der Verbesserung der Anbindung des Nationalparks und der umgebenden Gemeinden, beispielsweise im ÖPNV, unterstützt das Nationalparkamt die Akteure im Rahmen seiner Möglichkeiten. Aufgabenträger für den ÖPNV sind die Landkreise. Lösungen für die Verbesserung des Angebotes können zusammen mit den für Verkehr zuständi-

gen Ministerien unter interministerieller Einbindung erfolgen.

Verbesserte umweltfreundliche Mobilitätsangebote, die im Alltagsverkehr verstärkt von der einheimischen Bevölkerung genutzt werden, sollen auch eine höhere Nachfrage bei Besucherinnen und Besuchern generieren.

Von besonderer Bedeutung ist die Anbindung der Nationalpark-Tore als außerschulische Lernorte, damit eine Verknüpfung von Nationalpark mit Bildungsträgern wie Schulen und Kitas gelingt.

4

AUSGANGSLAGE

Derzeit kommen die Besucherinnen und Besucher fast ausschließlich mit dem Auto. Der größte ökologische Fußabdruck entsteht so also bei der An- und Abreise. Folglich sollten diese Auswirkungen reduziert werden, z. B. durch die Ausweitung des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur. Die öffentlichen Straßen im Nationalpark dienen der regionalen und überregionalen Erschließung der Nationalpark-Region, der Dörfer im Nationalpark und der Besuchereinrichtungen des Nationalparks. Die öffentlichen Straßen sind nicht Teil des Nationalparks und werden in ihrem Bestand durch den Nationalpark nicht berührt. Die innere Erschließung des Schutzgebietes mit Wald-, Rettungs-, Rad-, Wanderwegen und Pfaden wird im Wegeplan behandelt (vgl. Wegeplan).

Die Erreichbarkeit der Nationalpark-Region mit dem öffentlichen Nahverkehr wird maßgeblich durch den Schienenverkehr bestimmt. Mit der Nahstrecke

bestehen insbesondere für den südlichen Bereich Verbindungen nach Saarbrücken, Bad Kreuznach, Mainz und Frankfurt. Nur wenige Buslinien haben derzeit jedoch ein mit dem Schienenverkehr vergleichbares Angebot. Deutliche Unterschiede zeigen sich beispielsweise bei den Wochentagen. Da der regionale Busverkehr stark durch den Schülerverkehr geprägt ist, gibt es kaum getaktete Fahrpläne (z. B. an das Nationalpark-Tor Erbeskopf sowie an das zukünftige Nationalpark-Tor Wildenburg) und das Bedienangebot fällt an Ferientagen deutlich geringer aus. Zusätzlich fehlt es an einem einheitlichen Tarifsystem im Verkehr über Verbundgrenzen hinweg.

Eine vertiefende Analyse des Status quo in der Nationalparkregion geben die **Mobilitätsstudie Nationalpark Hunsrück-Hochwald** der Planersocietät sowie die **Tourismusstudie** des Alpenforschungsinstituts.



(Foto: K.P. Kappest)

5

MASSNAHMEN

Um den Ruhecharakter des Nationalparks zu stärken, sollen vor allem Maßnahmen zur Besucherlenkung umgesetzt bzw. angestoßen werden. Im Nationalpark selbst ist das Nationalparkamt federführend. Bei Maßnahmen außerhalb des Nationalparks, in der Region und im Naturpark Saar-Hunsrück ist das Nationalparkamt Beteiligter und unterstützt die zuständigen Akteure im Rahmen seiner Möglichkeiten. Dies gilt auch für den ÖPNV; hier

sind die Landkreise Aufgabenträger. Für die regionalen Busverkehre ist in Rheinland-Pfalz der jeweilige Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (SPNV) RLP Nord bzw. Süd, in dem das für den Verkehr zuständige Ministerium Mitglied ist, Aufgabenträger. Im Saarland ist für den regionalen Busverkehr der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) Aufgabenträger, in dem das Ministerium Mitglied ist.

Barrierefreier
Rundweg in
Thranenweier
(Foto: D. Ketz)



E-Mobilität im
Nationalpark
(Foto: OIE AG)

5.1 NATIONALPARK

- Mit dem Wegeplan hat das Nationalparkamt die Binnenerschließung des Schutzgebietes mit Wegen, Pfaden, Radquerungen und Besuchereinrichtungen gesichert. Gleiches gilt für das Netz der Rettungspunkte und die Routenführung im Fall der Bergung von Verletzten sowie die Vorgehensweise bei Waldbrand.
- Das Nationalparkamt entwickelt zur Besucherlenkung Nationalpark-Tore und Rangertreffpunkte als wichtige und gut besuchte Anlaufstellen für Besucherinnen und Besucher.
- Das Nationalparkamt bietet mit seinen eigenen wie auch den Angeboten der Zertifizierten Nationalparkführerinnen und -führer eine breite Palette an Möglichkeiten, das Schutzgebiet zu Fuß, mit dem Rad oder auch mit dem Swisstrac¹ für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer zu erleben. Hierfür wurden gezielt barrierefreie Angebote, wie bspw. in Thranenweier, entwickelt.

- Bei der Auswahl der Partnerbetriebe aus Hotellerie und Gastronomie misst der Nationalpark der durchgängigen touristischen Servicekette und der Sicherung der Barrierefreiheit große Bedeutung zu. Viele Partnerbetriebe bieten beispielsweise einen Hotel- und Gepäck-Shuttleservice an, um so auch die Anreise per Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu ermöglichen.
- Das Nationalparkamt nutzt umweltverträgliche, innovative Mobilitätsangebote. Es wird angestrebt, die E-Mobilität auszuweiten und E-Fahrzeuge sowie E-Bikes anzuschaffen.
- An Autobahnen und an den Einfallstraßen werden Gäste auf den Nationalpark hingewiesen (vgl. Modul Besuchereinrichtungen). Mit der Weiterentwicklung der Nationalpark-Tore soll eine ergänzende wegweisende Beschilderung der Anlaufstellen für Besucherinnen und Besucher erfolgen.

¹ Swisstrac = leistungsstarkes Zugerät für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer.



Radfahren im
Hochwald
(Foto: M. Krämer)



5.2 WANDERN UND RADFAHREN

- Im Nationalpark und in der Nationalpark-Region besteht ein attraktives Netz an Wanderwegen. Dazu gehören insbesondere der Saar-Hunsrück-Steig und die Traumschleifen. Sie bilden ein vom Wanderbüro Saar-Hunsrück-Steig mit den Kommunen ausgewiesenes Netz an Premiumwanderwegen.
- Der Nationalpark ist über die Rheinland-Pfalz-Radrouten, den Saarland-Radweg und den Hunsrück-Radweg an das überregionale Radwegenetz angebunden. Diese Wege sind nach den Standards der Länder ausgeschildert.
- 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-Standard² ausgewiesen. Im Nationalpark sind ergänzend Nationalpark-Radrouten auf naturbelassenen Wegen für Radfahrer ausgewiesen, die an das überregionale Radwegenetz anknüpfen.

- Als Ausgangspunkte für Besucherinnen und Besucher des Schutzgebietes wurden alle relevanten Bushaltestellen und alle potenziellen Parkplätze als sogenannte Kardinalpunkte im Wegeplan des Nationalparks dargestellt. Hierzu wurden Planungen initiiert, die Plätze im Nationalparkdesign und mit der erforderlichen Basis-Infrastruktur auszustatten.

Wandern im
Nationalpark
(Foto: T. Volz)

² HBR: Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz.



5.3 ELEKTROMOBILITÄT

- Die Anlage und der Ausbau eines Netzes an E-Bike- und E-Kfz-Ladestationen werden angestrebt. Dabei ist auch anzustreben, die E-Mobilität mit dem ÖPNV an den Haltepunkten zu verknüpfen.
- Das Nationalparkamt wird die E-Mobilität für seine Zwecke ausweiten und die Angebote hierzu an den Besucher- einrichtungen des Nationalparks unterstützen.

5.4 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

- Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung hat das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsverbänden die Planungskonzepte Nord und Rheinhessen-Nahe entwickelt. Diese Konzepte werden in sogenannten Linienbündeln schrittweise ausgeschrieben, so dass bis zum Jahr 2022 im gesamten rheinland-pfälzischen Nationalparkgebiet der Busverkehr auf ein neues Niveau gehoben wird. Im Rahmen der Umsetzung wird ein Buslinienangebot mit einer angebotsorientierten Fahrplangestaltung, einer Bedienung an allen Wochentagen, mit Taktverkehr und den systematischen Verknüpfungen „Schiene – Bus“ und „Bus – Bus“ eingeführt. Zudem werden verstärkt touristische Ziele eingebunden und die Ergebnisse der Mobilitätsstudie des Nationalparks berücksichtigt.

E-Bike Ladestation am
Bahnhof
in Neubrücke
(Fotos: Y. Recktenwald)



E-Mobil Ladestandort
unter einem
Solarcarport am
Bahnhof in
Neubrücke
(Foto: Y. Recktenwald)



- Durch die ÖPNV-Konzepte wird sich die Anbindung der Nationalpark-Region deutlich verbessern. Hierfür dienen in erster Linie die neuen Linien:
 - o Idar-Oberstein – Erbeskopf – Trier
 - o Idar-Oberstein – Kempfeld – Morbach – Wittlich
 - o Birkenfeld – Hermeskeil – Trier

Hierdurch wird auch eine Erreichbarkeit für Tagesausflüge aus vielen Teilen von Rheinland-Pfalz möglich.

- In der Nationalpark-Region sind neben der Verbesserung des Angebotes für den Alltagsverkehr auch die verstärkte Anbindung der zentralen Anlaufstellen des Nationalparks (z. B. Hunsrückhaus und Wildfreigehe-

ge Wildenburg) sowie verbundübergreifende Verbindungen, wie bspw. zwischen Birkenfeld, Börfink, Muhl und Hermeskeil, vorgesehen. Zudem wird gemeinsam mit allen Partnern die Etablierung von Gästekarten und verbundübergreifenden Tickets diskutiert. Von der Tourismus Zentrale Saarland wird die Saarland Card angeboten, die Gäste bei teilnehmenden Gastgebern kostenlos erhalten. Mit der Saarland Card können Gäste Bus und Bahn kostenlos nutzen.

- Die Region mit ihren Schutzgebieten Naturpark Saar-Hunsrück und Nationalpark Hunsrück-Hochwald strebt nach der Umsetzung der Planungskonzepte eine Bewerbung zum „Fahrtziel Natur“ an. „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.³
- Die Informationsangebote des Nationalparkamtes (Programmheft, Starterkarte und Website) weisen auf die nächstgelegenen Bahnhöfe hin. Auch auf die Anbindungen mit Buslinien wird aufmerksam gemacht.

Anreise in den Nationalpark mit der Bahn
(Foto: Y. Recktenwald)



³ Informationen auf www.fahrtziel-natur.de.

6

AUSBLICK

Im Nationalpark wird über den Wegeplan die innere Erschließung des Gebietes vom Nationalparkamt sichergestellt und es werden Angebote mit durchgängigen Standards in Sachen Qualität und Barrierefreiheit entlang der touristischen Servicekette entwickelt.

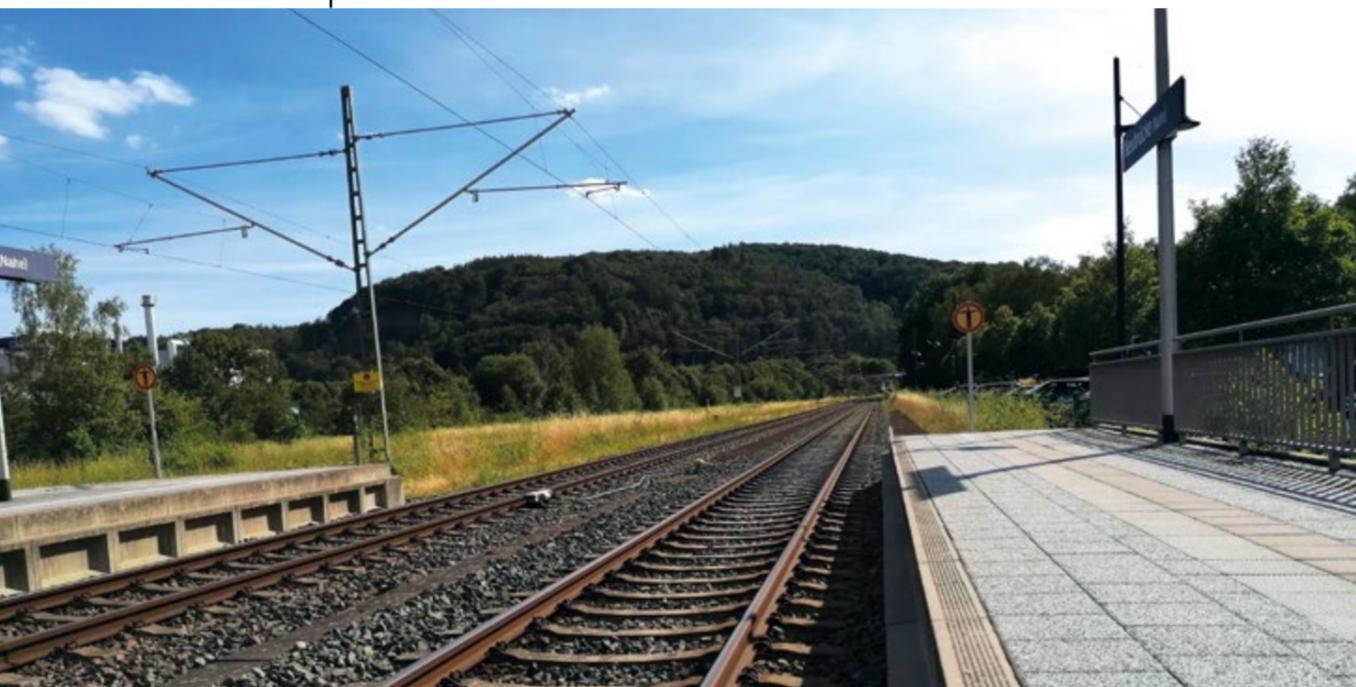
Die rheinland-pfälzische Landesregierung hat sich bei der Ausweisung des Nationalparks zum Ziel gesetzt, die Mobilität für die Bevölkerung und Gäste dauerhaft sicherzustellen. Dies zählt im strukturschwachen, ländlichen Raum zu den großen Herausforderungen und wird vor dem Hintergrund des demografischen Wandels umso wichtiger.

Das saarländische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) stellt zum Zeitpunkt der Erstellung des Nationalparkplanes einen neu-

en Verkehrsentwicklungsplan für den öffentlichen Personennahverkehr (VEP ÖPNV) auf. Ein generelles Ziel des VEP ÖPNV besteht darin, den umweltfreundlichen ÖPNV, insbesondere auch im ländlichen Raum, zu stärken und damit Umwelteinflüsse, die der Individualverkehr mit sich bringt, zu reduzieren.

Mit den ÖPNV-Planungskonzepten des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW) und der Aufgabenträger sind Grundlagen geschaffen, um die umweltfreundliche Mobilität zu stärken und die Erreichbarkeit für die einheimische Bevölkerung sowie für die Besucherinnen und Besucher zu stärken. Die von den Landkreisen beschlossenen Planungskonzepte werden deutliche Verbesserungen mit sich bringen.

Start in die
Zukunft: Ausbau
des öffentlichen
Nahverkehrs
(Foto: Y. Recktenwald)



7

ANHANG

7.1 STRASSEN IM NATIONALPARKGEBIET

Straßenbezeichnung	Straßenverlauf
B 269	Birkenfeld – Hüttgeswasen – Morbach
B 422	Idar-Oberstein – Kirschweiler – Katzenloch – B 269 (Hüttgeswasen)
L 147/L166	Otzenhausen – Neuhütten
L 165	Abentheuer – Börfink – Muhl – Hermeskeil
K 53	Von Kempfeld an die Wildenburg
K 49	L 165 (Abentheuer – Hermeskeil) – Börfink – Thranenweier – B 269 (Hüttgeswasen)
K 50 / K121	L 164 (Hüttgeswasen – Thalfang) – Erbeskopf-Plateau
K 102	Neuhütten – L 165

Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald, Brückener Str. 24, 55765 Birkenfeld,
Tel: 06782 - 8780-0, poststelle@nlphh.de, www.nationalpark-hunsrueck-hochwald.de

