

Mobilität und Tourismus am Feldberg

- Moto(u)r Feldberg -

**Integrierte Verkehrsentwicklung in der
Feldbergregion (Projektbericht)**

Jens Brenner und Diethard Schade

Nr. 205 / Februar 2002

Arbeitsbericht

ISBN 3-934629-59-8

ISSN 0945-9553

***Akademie für Technikfolgenabschätzung
in Baden-Württemberg***

Industriestr. 5, 70565 Stuttgart

Tel.: 0711 • 9063-0, Fax: 0711 • 9063-299

E-Mail: info@ta-akademie.de

Internet: <http://www.ta-akademie.de>

Ansprechpartner: Dr.-Ing. Diethard Schade Tel. 0711 • 9063-101

E-Mail: diethard.schade@ta-akademie.de

Die *Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg* gibt in loser Folge Aufsätze und Vorträge von Mitarbeitern sowie ausgewählte Zwischen- und Abschlussberichte von durchgeführten Forschungsprojekten als *Arbeitsberichte der TA-Akademie* heraus. Diese Reihe hat das Ziel, der jeweils interessierten Fachöffentlichkeit und dem breiten Publikum Gelegenheit zu kritischer Würdigung und Begleitung der Arbeit der TA-Akademie zu geben. Anregungen und Kommentare zu den publizierten Arbeiten sind deshalb jederzeit willkommen.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
1 Ausgangslage und Problemstellung	2
1.1 Die Feldbergregion im Schwarzwald	2
1.2 Attraktivität und Zielkonflikte	3
1.3 Besucherzahlen und Nutzungsdruck	6
1.4 Verkehrssituation und verkehrliche Problemlage	8
1.4.1 Situation des motorisierten Individualverkehrs (mIV)	8
1.4.2 Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	8
1.4.3 Verkehrliche Problemlage.....	9
2 Das Projekt "Mobilität und Tourismus am Feldberg - Moto(u)r Feldberg"	11
2.1 Zielsetzung	11
2.2 Projektablauf	13
2.2.1 Vorgehensweise	13
2.2.2 Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept als Arbeitsgrundlage – Orientierungshilfe durch Szenarien	15
2.2.3 Kommunikationsphase	17
3 Projektergebnisse und -erkenntnisse	17
3.1 Erhebungsergebnisse (Sonntag, 5.3.2000)	17
3.1.1 Verkehrsverhältnisse	18
3.1.2 Besucherbefragung.....	19
3.1.2.1 Vorgehensweise und Methodik	19
3.1.2.2 Ergebnisse	20
3.1.2.3 Fazit	25
3.1.3 Kennzeichenerhebung.....	26
3.1.3.1 Vorgehensweise und erfasste Abschnitte.....	26

3.1.3.2 Ergebnisse	27
3.1.3.3 Fazit	32
3.2 Kurzfassung des Gutachtens "Integriertes Verkehrsentwicklungs konzept Feldbergregion"	33
3.2.1 Szenariengruppe "Ordnung der Verkehrssituation"	34
3.2.2 Szenario "Autofreier Feldberg"	37
3.3 Sondierungs- und Erörterungsgespräche	39
3.4 Workshop "Verkehrsentwicklung am Feldberg - Konzepte und Szenarien" am 18.12.2001	42
3.4.1 Die Verkehrsentwicklung aus Sicht verschiedener Akteure	43
3.4.2 Diskussion nach Vorstellung der Szenarien	49
3.4.3 Arbeitsgruppenergebnisse	52
3.4.4 Zusammenfassung	60
3.5 Erkenntnisse aus dem Projektablauf	63
4 Synthese: Integration der Ergebnisse zur Bewertung der weiteren Vorgehensweise	65
4.1 Komplexität der Aufgabenstellung	65
4.2 Handlungsbedarf: Kriterien und Zielvorgaben	66
4.2.1 Nachhaltige Gebietsentwicklung und dauerhafte Sicherung der touristischen Qualität	68
4.2.2 Zielvorstellungen für ein nachhaltiges Verkehrskonzept	71
4.3 Vorläufige Bewertung der Szenarien	72
4.3.1 Parkraumszenario	72
4.3.2 ÖPNV-Szenario	73
4.3.3 Kombinationsszenario	75
4.3.4 Szenario "Autofreier Feldberg"	76
4.4 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise	77
4.4.1 Procedere	77
4.4.2 Maßnahmen zur Ordnung der Verkehrssituation in Anlehnung an das Kombinationsszenario	78

4.4.3 Schrittweise Realisierung von Maßnahmen	79
4.5 Fazit und Ausblick	81
Literaturverzeichnis	82
Anhang.....	86

Zusammenfassung

Am Feldberg im Hochschwarzwald führen seit Jahren hohe Besucherzahlen insbesondere an Spitzentagen und ein hohes Verkehrsaufkommen im Freizeitverkehr zu massiven Verkehrsproblemen. Mit dem Projekt „Mobilität und Tourismus am Feldberg – Moto(u)r Feldberg“ untersucht die TA-Akademie, wie im Feldberggebiet eine (Neu-)Ordnung des Verkehrs erreicht werden kann, die die Erreichbarkeit für Besucher sichert, die touristische Attraktivität nicht beeinträchtigt, die Umwelt möglichst gering belastet und die im Sinne der Nachhaltigkeit als dauerhaft betrachtet werden kann. Ziel des Projekts ist es, die jüngere und zukünftige Entwicklung am Feldberg durch die diskursive Erarbeitung geeigneter verkehrlicher Maßnahmen zu begleiten und die Abwicklung des Verkehrs nachhaltig zu optimieren.

Dieser Bericht dokumentiert die erarbeiteten Ergebnisse und Erkenntnisse aus den bisherigen Projektabschnitten des Maßnahmenentwurfs und der Kommunikationsphase: Ausgehend von Erhebungen zum Besucherverhalten und einer Kennzeichenerhebung wurden dabei zunächst als Referenz- und Arbeitsgrundlage verschiedene Szenarien zur verkehrlichen Entwicklung auf Basis konsistenter Maßnahmenbündel entworfen, die alternative Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsverhältnisse am Feldberg unter besonderer Berücksichtigung der drei Anrainergemeinden Feldberg, St. Blasien und Todtnau aufzeigen sollten. Diese integrierten Verkehrsentwicklungskonzepte wurden in der anschließenden Kommunikationsphase gemeinsam mit lokalen, regionalen und überregionalen Entscheidungsträgern, Verantwortlichen und Interessensvertretern auf ihre Sinnhaftigkeit und Realisierbarkeit in zahlreichen Erörterungsgesprächen und einem Workshop überprüft.

Hierbei zeigte sich, dass eine zeitnahe und perfekte Lösung nur schwer zu erreichen sein wird, dass aber viele Maßnahmen im Bereich der Angebotsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehr und der Infrastrukturgängigkeit im motorisierten Individualverkehr zusammenwirken müssen, um die spezifischen Nutzerbedürfnisse berücksichtigen zu können und den Anforderungen der Nachhaltigkeit möglichst gerecht zu werden. Einen möglichen realitätsnahen Orientierungsrahmen dafür stellt das „Kombinationsszenario“ dar, das zeitlich wie räumlich schrittweise adaptionsfähige und umsetzbare Lösungen enthält.

Dieser Arbeitsbericht, der ausgehend von den Problemen des heutigen Zustands Ansätze zu deren Lösung aufzeigt, will einen Beitrag für die notwendige weitere Diskussion liefern, die die skizzierten Lösungsmöglichkeiten unter Einbeziehung aller wichtigen Akteure konkretisieren und auf ihre Realisierungs- und Finanzierungsmöglichkeiten überprüfen muss.

1 Ausgangslage

1.1 Die Feldbergregion im Hochschwarzwald

Mitten im Südschwarzwald liegt der Feldberg, mit 1.493 m.ü. NN die höchste Erhebung Baden-Württembergs und der höchste Mittelgebirgsgipfel Deutschlands. Der Feldberg und die Region Hochschwarzwald sind beliebtes Ausflugsziel zahlreicher Besucher und eine der wichtigsten touristischen Regionen Baden-Württembergs. So stellt der Tourismus hier eine der bedeutendsten Erwerbsquellen für die Bevölkerung dar.

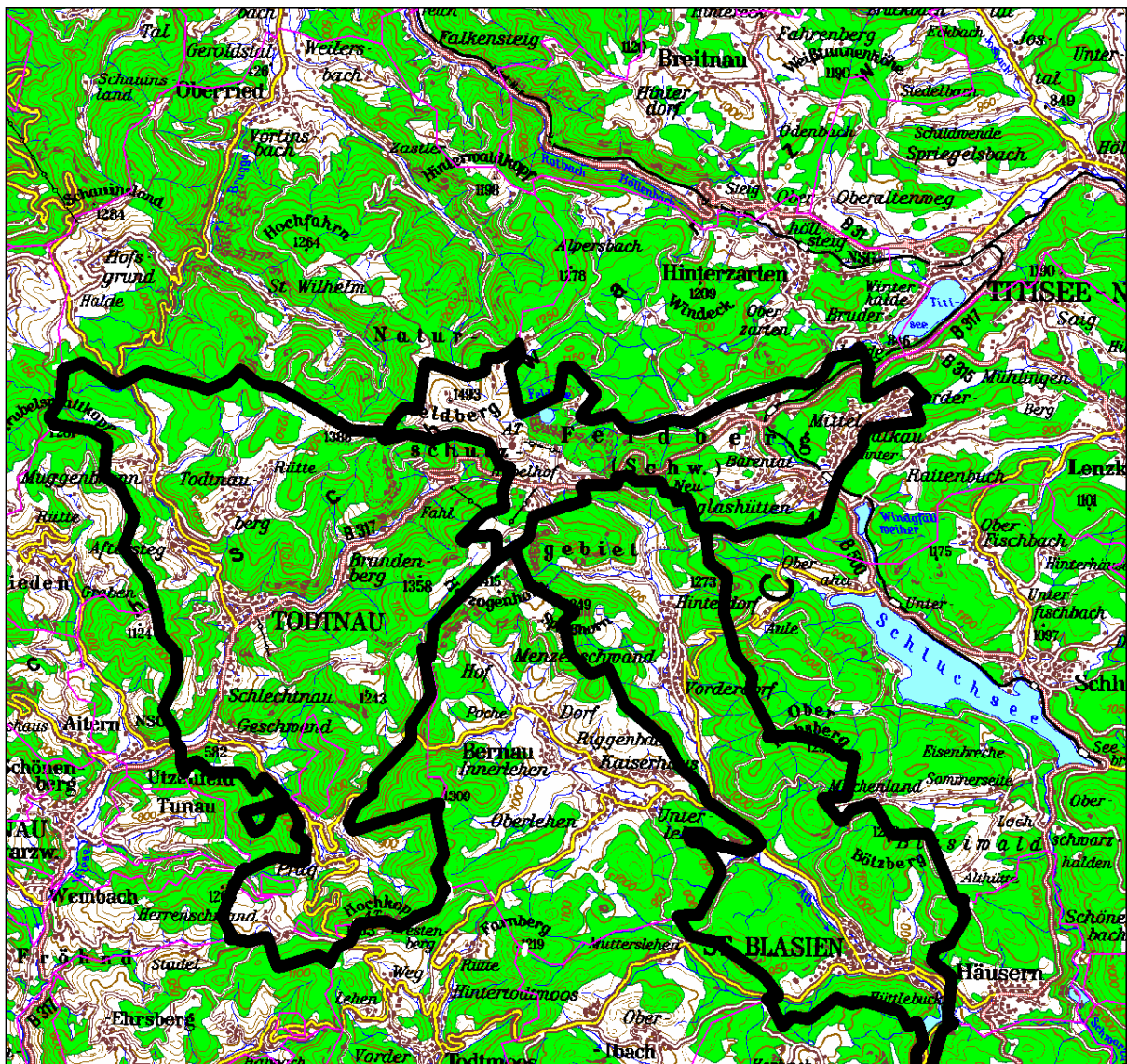


Abb.: 1: Feldberggebiet mit Hervorhebung der Gemarkungsgrenzen der Kommunen Feldberg, Todtnau und St. Blasien; Maßstab ca. 1:150.000 (Quelle: Topographische Übersichtskarte von Baden-Württemberg 1:200 000, verändert)

Das Feldberggebiet umfasst im engeren Teil das Massiv um den „Doppelgipfel“ des Feldbergs – den Gipfel des Feldbergs selbst und den sich daran in südöstlicher Richtung anschließenden Seebuck (1.448 m). Dieser Gipfelbereich liegt überwiegend auf der Gemarkung der Gemeinde Feldberg, während die tieferen Bereiche und Taleinschnitte sich auf die Gemeinden Oberried (N/NW: Gemarkung und Teilgemeinde Zastler; W: Gemarkung St. Wilhelm), Todtnau (S/SW), St. Blasien (Gemarkung Menzenschwand und Menzenschwander Tal in S/SE), Hinterzarten (N/NE) und wiederum Feldberg (S: Passhöhe und Feldberg-Ort, Caritasheim, Hebelhof; W: Seebachtal, Gemarkung Bärental) verteilen. Im Süden des Feldbergmassivs schließt sich das Herzogenhorn an, das mit seinen 1.415 m ü. NN der zweithöchste Gipfel des Schwarzwalds ist. Das Herzogenhorn wird vom Feldberg durch Taleinschnitte und einen Sattel, auf dem sich die Passhöhe der Bundesstraße 317 befindet, morphologisch getrennt. Seine Flächen verteilen sich auf die Kommunen Feldberg (Passhöhe), Todtnau (Bereich Fahl), St. Blasien und Bernau.

Die Region ist für den Fremdenverkehr gut erschlossen und am Feldberg findet sich eine ausgebaute touristische Infrastruktur (s.u.). Damit hat der Wirtschaftssektor Tourismus in den Anliegerkommunen Feldberg, Todtnau und St. Blasien (vgl. Abb. 1), auf die die größten und besterschlossenen Gebietsanteile am Feldberg fallen und die gemeinsam den Liftverbund Feldberg betreiben, eine hohe wirtschaftliche Bedeutung.

Enge verkehrliche Verflechtungen bestehen vom Feldberg über die B 317 nach Todtnau und weiter ins Wiesental sowie nach Feldberg-Bärental und zu weiteren Teilorten Feldbergs, entlang der Orte der B 500 Richtung Waldshut bzw. St. Blasien, jedoch in besonderem Maße auch zu den ebenfalls hoctouristischen Destinationen Schluchsee und Titisee-Neustadt (v.a. Teilort Titisee). Zusammen mit dem Feldberg beeinflussen Titisee und Schluchsee maßgeblich die Gesamtattraktivität und damit die „Außenwirkung“ des Hochschwarzwalds. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Besuchsprogramm von Urlaubern in der Region nicht selten alle drei „Highlights“ umfasst (v.a. im Frühjahr, Sommer und Herbst), sodass von einer nicht unerheblichen freizeit- und urlaubsinduzierten Mobilität und Verkehrsnachfrage in diesem größeren Gebietsausschnitt und zwischen den genannten Gemeinden auszugehen ist. Hinzu kommt die räumliche Nähe zu Freiburg im Breisgau (Freizeit- und Naherholungsverkehr).

1.2 Attraktivität und Zielkonflikte

Der Raum Feldberg spiegelt die Konflikte zwischen Erholung und Tourismus sowie Natur und Landschaft in reichem Maß wider. Bedeutung als attraktives Naherholungsgebiet wie Urlaubsgebiet von bundesdeutscher Bedeutung besitzt er das ganze Jahr über, ob für Wanderer, die die Rundblicke oder für Skifahrer, die eine vergleichsweise gute

Schneesicherheit und eine hochgradig ausgebaute wintersportliche Infrastruktur genießen wollen. So finden sich am Feldberg 26 Skilifte im Liftverbund in den Gebieten am Seebuck, am Herzogenhorn (Grafenmatt) und in Fahl (Fahler Abfahrt) und viele Abfahrten, die in Fahl und seit 2001 auch am Seebuck mit Beschneiungsanlagen ausgestattet sind. Hinzu kommen über 60 km Loipen und am Herzogenhorn das Bundesleistungszentrum des Deutschen Skiverbands (vgl. Abb. 2). Vom Frühjahr bis in den Herbst wirken das gut ausgebaute Wanderwegenetz sowie weitere touristische Angebote (z.B. Hütten und Restaurants) attraktivitätssteigernd.

Rund um das Hotel Feldberger Hof befinden sich zahlreiche weitere touristische Einrichtungen. Beispielsweise finden sich hier die Talstation des Sessellifts auf den Seebuck, der Startpunkt weiterer Skilifte und der „Köpfe-Loipe“, das „Eventcenter“ und das 2001 neu eröffnete „Haus der Natur“. Wanderwege führen ebenfalls von hier u.a. auf den Seebuck und weiter auf den Feldberggipfel sowie durch das Naturschutzgebiet hinunter zum Feldsee (1.109 m).

Gleichzeitig ist das Feldberggebiet aufgrund seiner glazial und periglazial geprägten Morphologie, seines Klimas, das u.a. eine subalpine Vegetation ermöglicht, und seiner Tierwelt ein wertvoller Rückzugsraum für viele Arten und Biotope und deshalb in weiten Teilen als Naturschutzgebiet ausgewiesen.

Der Zielkonflikt um Naturschutz und hohen Besucherdruck führte insbesondere in den 70er und 80er Jahren zu verschiedenen Besucherlenkungsmaßnahmen am Feldberggipfel mit unterschiedlichen Erfolgen (vgl. z.B. VOLK 1989 oder BECKER et al. 1991). Nicht gelöst werden konnten dagegen die Probleme, die aus Belastungen durch die An- und Abreise von Tagesausflüglern und Urlaubern resultieren.

Damit wird der Feldberg zu einem „Kulminationspunkt“ des Konflikts zwischen touristischer Nutzung und Natur- und Umweltschutz. Insbesondere im Winter ist der Feldbergraum Ziel zahlreicher Tagesausflügler und Urlauber, deren Aktivitäten auf dem Feldberg Spuren hinterlassen und zu deren Bedienung Infrastruktureinrichtungen (Parkplätze, Lifte, Geschäfte, Gaststätten usw.) notwendig sind. Zusätzlich ist die Passhöhe des Feldbergs als wichtige Verkehrsverbindung zwischen mittlerem und südlichem Schwarzwald von Bedeutung.



Legende:

A Feldberggipfel (1.493 m ü. NN) **B** Seebuck (1.448 m) **C** Hotel Feldberger Hof und Haus der Natur **D** Passhöhe der B 317 (1.231 m) und Hebelhof **E** Grafenmatt (1.377 m) **F** DSV-Leistungszentrum **G** Herzogenhorn (Gipfel, 1.415 m) **T** Todnauer Hütte **W** St. Wilhelmer Hütte **Z** Zastler Hütte

S Sessellift **L** Einstiegsmöglichkeit Köpfle-Loipe und Herzogenhorn-Loipe

(P1) Großparkplatz am Feldberger Hof **(P2)** Parkplätze entlang der Stichstraße

(P3) Großparkplatz am Hebelhof **(P4)** Parkplätze entlang der B 317

— Gemeindegrenzen

— Schlepplift

Abb. 2: Das engere Feldberggebiet und seine touristische Infrastruktur

Die Interessengruppen formulieren am Feldberg unterschiedliche Nutzungsvorstellungen, die hier vereinfacht und schematisch wiedergegeben werden:

- Die Gemeinde Feldberg möchte den Verkehr ordnen, um die touristische Nutzung durch Urlauber und Tagesgäste zu verbessern.
- Die übrigen Anrainergemeinden Todtnau und St. Blasien sind bestrebt, ihren Anteil am Feldberggebiet im Sinne eigener touristischer Attraktivität zu erschließen.
- Naturschutzinstitutionen wie der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V., Teile des Schwarzwaldvereins e.V. oder die Bezirksstelle für Natur- und Landschaftspflege (BNL) Freiburg streben nach einer Stärkung des Natur- und Umweltschutzes bei möglichst geringer Störung ausgewiesener Schutzgebiete durch Besucher.
- Gaststätten- und Liftbetreiber sind an einer guten Erreichbarkeit für Urlauber und Tagesgäste interessiert.
- Beherbergungsbetriebe setzen auf eine hohe Attraktivität des Feldberggebiets, die durch den Durchgangs- bzw. Tagesverkehr möglichst wenig gestört werden sollte.
- Straßenbaubehörden betonen die Bedeutung des Gebiets und der B 317 als überörtliche Verkehrsverbindung.

Hinzu kommen noch überlagernde (indirekte) Interessen regionaler und überregionaler Akteure und Gebietskörperschaften. Beispielsweise profitieren auch nicht direkt am Feldberg liegende Schwarzwaldgemeinden vom Feldberg, da dessen Attraktivität die touristische Bedeutung des ganzen Hochschwarzwalds steigert.

1.3 Besucherzahlen und Nutzungsdruck

In der Literatur finden sich unterschiedliche Angaben zu den Besucherzahlen. Bei realistischer Betrachtung und nach Auskunft der Gemeinden Feldberg und Todtnau sowie nach eigenen Schätzungen dürften ca. 1 Mio. Touristen jährlich das Feldberggebiet besuchen¹. Davon sind etwa die Hälfte Sommer-, die andere Hälfte Wintergäste (VETTER 1996). Die Besucher stammen aus einem Einzugsgebiet, das z.T. weit über Baden-Württemberg hinaus reicht.

Es ist davon auszugehen, dass ein sehr großer Anteil der Besucher Urlauber in der Region Südschwarzwald sind. Beispielsweise wurden allein in der Gemeinde Feldberg im Jahr 1996 beinahe 83.000 Gästeankünfte und ca. 450.000 Übernachtungen gezählt (nach

¹ Andere genannte Zahlen, wie die von VOLK 1989 oder BECKER et al. 1991 dürften zu hoch liegen.

dem Statistischen Landesamt Baden-Württemberg 1997). Einer im Rahmen einer Diplomarbeit durchgeführten Befragung zufolge gaben 1990 45 % aller Übernachtungsgäste in der Gemeinde Feldberg an, dass sie ausschließlich zum Wintersport auf den Feldberg gekommen wären (VETTER 1996: 514).

Bei derselben Befragung wurde nach VETTER festgestellt, dass von den Tagesausflüglern 29 % weniger als 20 km entfernt, 33 % bis 50 km und 5,5 % über 150 km entfernt wohnten. Stark beteiligt sind im überregionalen Maßstab nach VOLK (1989) die Städte des Rhein-Main-Verdichtungsraums. 84 % aller Tagesausflügler reisten mit dem eigenen Pkw an. Als Gründe wurden von den Wintertagesausflüglern angegeben, dass sie so die Skiausrüstung leichter transportieren könnten und dass der zu dieser Zeit bereits eingesetzte Liftbus zu wenig bekannt sei². Etwa die Hälfte aller befragten Tagesausflügler würde mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen – bei direkter Verbindung, stündlichem Transfer und kostenlosen Park-and-Ride-(P+R)-Parkplätzen.

Die *tägliche* Frequentierung der Feldberggipfelregion an schönen Tagen ist beträchtlich:

- nach VOLK (1991) wurde im Juli 1979 eine Spitzenbelastung von 7.000 bis 10.000 Besuchern festgestellt;
- auf Grundlage von Besucherzählungen einzelner Ski- und Langlaufzentren ließ sich 1986 ableiten, dass der Spitzenbesuch im Winter bei ca. 10.000 bis 15.000 Skiläufern pro Tag lag (ebenda);
- im Januar 1987 wurden ca. 13.000 Personen im täglichen Durchschnitt gezählt, die die gemeindeeigenen Lifte am Feldberg benutzten (VETTER 1996: 518);
- im Januar 1992 wurden an Spitzentagen durchschnittlich bis zu 2.300 parkende Pkw, 50 Busse und 40 Wohnmobile gezählt (ebenda);
- Erhebungen von Prof. R. Roth³ und eigene Untersuchungen⁴, die in den Jahren 2000 und 2001 durchgeführt wurden, gehen ebenfalls von ca. 10.000 bis 12.000 Besuchern an Spitzentagen aus;
- nach einer mündlichen Mitteilung des Bürgermeisters der Gemeinde Feldberg ist davon auszugehen, dass an schönen Tagen ca. 5.000 – 8.000 Kfz auf den Feldberg, d.h. zum Feldberger Hof fahren; sind die Witterungsverhältnisse weniger attraktiv (schlechte Fernsicht, Schneemangel) strebe diese Zahl dagegen gegen Null.

Neue touristische Angebote wurden jüngst am Feldberg geschaffen (z.B. neue Lifte bzw. Ausbau der Liftkapazitäten, „Eventcenter“, Beschneiungsanlagen, „Haus der Natur“),

² Vgl. hierzu auch die Ergebnisse einer eigenen Erhebung (Besucherbefragung) vom 5.3.00 in Kap. 3.1.2.

³ Prof. Dr. R. Roth im mündlichen Gespräch, Februar 2001.

⁴ vgl. z.B. HICKMANN (2001): 14.

weitere sind geplant (Ausbau der Lifte am Grafenmatt, vgl. ROTH 2000b). Damit dürfte sich die Besuchergunst und -nachfrage tendenziell noch erhöhen.

1.4 Verkehrssituation und verkehrliche Problemlage

1.4.1 Situation des motorisierten Individualverkehrs (mIV)

Der Raum Feldberg wird für den privaten wie auch öffentlichen Verkehr über die Bundesstraße 31 erschlossen, die von Freiburg bzw. der Rheinautobahn nach Titisee führt, und die Bundesstraße 317, die eine Verbindung von Titisee über den Feldbergpass ins Wiesental über Todtnau-Fahl nach Todtnau, Schönau im Schwarzwald, Zell im Wiesental, Schopfheim und weiter nach Lörrach, Weil am Rhein und Basel darstellt. Von Süden (Waldshut-Tiengen, Schluchsee) hat die Bundesstraße B 500 („Schwarzwaldhochstraße“) Anschluss an die B 317 in Feldberg-Bärental.

Von der B 317 zweigt nahe der Passhöhe eine Zubringerstraße ab und endet nach ca. 800 m am Feldberger Hof auf 1.270 m unterhalb des 1.448 m hohen Seebuck, der dem eigentlichen Feldberggipfel in südöstlicher Richtung vorgelagert ist. Diese Stichstraße ist ebenfalls als Bundesstraße ausgewiesen. Neben einem kostenpflichtigen Großparkplatz stehen dem ruhenden Verkehr hier zahlreiche Parkplätze entlang der Stichstraße zur Verfügung, die nicht bewirtschaftet werden. Weiterer Parkraum steht dem mIV entlang der B 317, in Feldberg-Ort und am Hebelhof westlich der Passhöhe zur Verfügung. Schnell erreichbar sind von hier die Talstationen der Skiliftanlagen, die zur Grafenmatt und auf den Seebuck (Südhang, Zeiger) führen. Beim Fahler Skigebiet gibt es ebenfalls eine geringe Anzahl kostenfreier Parkplätze.

Neben diesen Ausgangspunkten für Unternehmungen finden sich im Feldberggebiet weitere, die aber im Gegensatz zu den Startpunkten Hebelhof und insbesondere Feldberger Hof wesentlich geringer durch Besucher frequentiert werden, da sie womöglich weniger bekannt sind, in jedem Fall aber einen beschwerlicheren Aufstieg bieten und im Winter für Wintersportler gänzlich abseits der Lifte und Loipen liegen.

1.4.2 Situation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Der nächstgelegene Bahnhof mit Anschluss an den regionalen und überregionalen Schienenpersonenverkehr findet sich ca. sechs km vom Feldberg (Feldberg-Ort bzw. Feldberger Hof) im Teilort Feldberg-Bärental. Von hier bestehen direkte und z.T. stündlich verkehrende Anschlussverbindungen nach Freiburg i. Br. (Hbf) und nach Schluchsee-Seebrugg über den Feldberger Teilort Altglashütten-Falkau. Die Verbindung von Feldberg-Bärental nach Donaueschingen erfordert ein zweimaliges Umsteigen je in Titisee und Neustadt.

Der Feldberger Hof sowie die Haltestellen in Fahl (Skilifte von Todtnau), Hebelhof und Caritasheim werden durch die Regionalbuslinie 7300 der SüdbadenBus GmbH (SBG) bedient, die zwischen Basel und Titisee (über Lörrach, Schopfheim und Todtnau) verkehrt. Dabei fällt der Abschnitt Titisee – Feldberg-Hebelhof ins Verbundgebiet des Regio-Verkehrsverbunds Freiburg (RVF; Gültigkeit der Regio-Karte), die Strecke ab Todtnau Richtung Basel in den Regio-Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL). Es ergibt sich ein vergleichsweise gutes ÖPNV-Angebot und an Wochenenden und Feiertagen ein enger Takt. Insbesondere die Busverbindungen des ergänzenden Angebotes, die nur zwischen Feldberg-Bärental und Feldberger Hof bzw. Feldberg-Hebelhof verkehren, sind mit den Ankunftszeiten der Züge aus Freiburg vertaktet. Von Freiburg (Hbf) bis zum Feldberger Hof ergibt sich an Wochenenden sowie an Feiertagen eine Reisezeit zwischen 1:05 und 1:15 Stunden bei einmaligem Umsteigen in Feldberg-Bärental (Wartezeit in Bärental 5 bis 15 Minuten) – eine Reisezeit, die mit dem Pkw in dieser Relation kaum zu untertreffen ist.

In Zusammenarbeit mit dem Liftverbund Feldberg (Finanzierung) verkehrt der SBG LiftBus seit einigen Jahren als Teilverkehr der SBG-Linie 7300 in der Wintersaison bei Liftbetrieb und ausreichender Schneelage am Feldberg zwischen Feldberger Hof bzw. Hebelhof und Feldberg-Bärental bzw. Titisee und z.T. auch Todtnau.

1.4.3 Verkehrliche Problemlage

Durch die hohen Besucherzahlen treten Probleme bei der Bewältigung des fließenden wie auch ruhenden Verkehrs im engeren Feldberggebiet auf. Der Freizeit- und Urlauberverkehr tritt im Wesentlichen als motorisierter Individualverkehr (mIV) und im besonderem Umfang ganzjährig an schönen Wochenenden und zu Zeiten der Schulferien in Erscheinung. So ist gerade in der touristisch attraktiven Gipfelregion mit seinen begrenzten verkehrlichen Kapazitäten der ruhende wie der fließende Ziel- und Durchgangsverkehr gegenwärtig nur wenig organisiert. Die Folge sind ein hoher Anteil an Parksuchverkehr, chaotische Verkehrsverhältnisse und letztlich auch eine eingeschränkte Erreichbarkeit der nachgefragten Attraktionen und touristischen Angebote für Besucher und Feriengäste.

In besonderem Maße gilt dies für die Wintersaison. An schneereichen Winterwochenenden genügt der vorhandene Parkraum bei weitem nicht aus. Betroffen sind in erster Linie die Bereiche Feldberger Hof und Hebelhof sowie Abschnitte entlang der B 317 nahe der Passhöhe. Die Fahrzeuge werden am Rand der Zufahrtsstraßen und zu großen Teilen im Park- und Halteverbot abgestellt. Zuweilen reicht die Schlange der parkenden Pkw vom Feldberger Hof bis zur Abzweigung von der Bundesstraße und z.T. mehrere Kilometer entlang dieser weiter in Richtung Todtnau und Feldberg-Bärental.

Damit entstehen auch für den ÖPNV Verkehrsprobleme, da ein Durchkommen der Fahrzeuge wie beispielsweise für den im Winter eingesetzten Liftbus nicht mehr gewährleistet werden kann. Eine ausführliche Darstellung zur Problemlage des Verkehrs findet sich in der im Rahmen dieses Projekts durchgeführten Studie „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ (HICKMANN 2001)⁵.

In der Vergangenheit wurden von verschiedenen Akteuren immer wieder Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs und zur Verkehrslenkung gefordert⁶. Eine Lösung, beispielsweise ein übergemeindliches und integriertes Verkehrskonzept, wie es z.B. am Belchen angestrebt⁷ und in Ansätzen (P+R-Konzept) verwirklicht wurde, steht noch aus – und dies vor dem Hintergrund, dass das touristische Angebot am Feldberg jüngst erweitert wurde und die Ausweisung des Naturparks „Südlicher Schwarzwald“ einen schonenden und behutsamen Umgang mit den Gütern Natur und Landschaft – die Schaffung einer „vorbildlichen Erholungslandschaft“ – erfordern⁸. Damit erhöht sich der Handlungsdruck auf die in touristischer Sicht Verantwortlichen angesichts der ungeordneten Verkehrsverhältnisse und der damit verbundenen Unzufriedenheit der Gäste.

Allerdings können der Belchen oder auch der Schauinsland, bei dem ebenfalls ordnende Verkehrsmaßnahmen durchgeführt wurden, nicht mit dem Feldberg verglichen werden: Zum einen ist die touristische Bedeutung des Feldberges höher, was seinen Ausdruck in der fremdenverkehrsbedingten Infrastruktur (Lifte, umfangreicheres gastronomisches Angebot) und in den höheren Besucherzahlen findet. Zum anderen liegt der Feldberg nicht „peripher“ oder an nachgeordneten Gemeindeverbindungsstraßen, sondern an der vergleichsweise stark frequentierten Bundesstraße 317, die über den Feldberg-Pass führt. Diese Bundesstraße stellt eine wichtige Verbindung von der B 31, d.h. von Freiburg oder Donaueschingen nach Todtnau und ins Wiesental dar. Dies wurde auch von den Bürgermeistern der Kommunen Feldberg, Schönau im Wiesental und Todtnau betont und mit Überlegungen zur Sperrung der höchsten Schwarzwaldgipfel seitens engagierten Naturschützern bereits 1990 entgegnet (VETTER 1996: 513f).

⁵ HICKMANN, G. (2001): „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ – Gutachten im Rahmen des Projekts Moto(u)r Feldberg (veröffentlicht als Arbeitsbericht Nr. 204 der TA-Akademie), vgl. dort bes. Kap. 2: Problem- und Defizitanalyse.

⁶ z.B. Freiburger Verkehrskreis (1989, 1992).

⁷ Vgl. z.B. FICHTNER 1992; Umweltministerium Baden-Württemberg (1995).

⁸ vgl. NATURPARK SÜDSCHWARZWALD (Hrsg.) (2000): Konzeption zur nachhaltigen Entwicklung des Naturparks Südschwarzwald.

2 Das Projekt „Mobilität und Tourismus am Feldberg – Moto(u)r Feldberg“

2.1 Zielsetzung

Als attraktives Naherholungs- und Urlaubsgebiet besitzt das Feldberggebiet eine sehr hohe Wertigkeit und Anziehungskraft für geschätzt über eine Million Besucher jährlich. Vor dem Hintergrund der Intensivierung des touristischen Angebots, zunehmender Verkehrsmengen und dabei begrenzter verkehrlicher Kapazitäten am Feldberg sowie unter dem Aspekt der ebenfalls begrenzten Belastbarkeit der Umwelt in einem Gebiet, das großflächig als Natur- und Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist, stellt sich die Frage, wie sich eine optimale verkehrliche Erreichbarkeit dauerhaft und nachhaltig sichern lässt. Ein schlüssiges Verkehrskonzept mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Verkehrs fehlt bislang. Dies soll mit dem Projekt „Moto(u)r Feldberg“ erarbeitet werden.

These:

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung trägt wesentlich zur touristischen Qualität bei.

Ausgehend von dieser These lautet das Projektziel, die jüngere und zukünftige touristische Entwicklung durch die Erarbeitung geeigneter verkehrlicher Maßnahmen(-bündel) zu begleiten und die Verkehrsabwicklung langfristig zu optimieren. Der Fokus richtet sich dabei besonders auf die Möglichkeiten verkehrlicher Infrastrukturgänzungen im Hinblick auf eine Kapazitätserweiterung des mIV und der Angebotsverbesserungen im ÖPNV.

Grundlegend zu berücksichtigen sind folgende Aspekte:

- die sehr hohe ökonomische Bedeutung des Tourismus im Hochschwarzwald und seine „Außenwirkung“ auf Besucher,
- ein hoher Anteil an Tagesgästen gegenüber Urlaubern,
- Erhalt der Umweltqualität als Schutzgegenstand an sich und als wichtiges touristisches Qualitätsmerkmal,
- die Ausweisung des „Naturparks Südschwarzwald“ mit der Anforderung und dem Leitbild eines umwelt- und wirtschaftsverträglichen Tourismus zum Schutz der Kultur- und Naturlandschaft (das Projekt versteht sich damit auch als teilsräumlicher Beitrag zur Schaffung einer „vorbildlichen Erholungslandschaft Südschwarzwald“ im Sinne der Naturparkkonzeption⁹).

⁹ Naturpark Südschwarzwald (Hrsg.) (2000).

Damit wird die Richtung vorgegeben, Tourismus, Landschaftsqualität und Mobilität am Feldberg wechselseitig zu fördern, wobei der Schwerpunkt der Arbeit auf dem *Verkehrsentwicklungskonzept* liegt („integrative“ Verkehrskonzeption, s. Kap. 2.2.2).

Einfache Lösungen sind aufgrund der Komplexität des Problems nicht in Sicht. So weist gerade der Urlaubs- und Freizeitverkehr sehr starke saisonale und witterungsabhängige Schwankungen im Verkehrsaufkommen auf, die nicht immer vorherseh-, plan- und steuerbar sind. Erschwerend kommen unterschiedliche Zielvorstellungen und kontroverse Interessenlagen lokaler und regionaler Akteure hinzu. Weiterhin ist eine Zersplitterung der Zuständigkeiten und Gebietskörperschaften am Feldberg zu berücksichtigen, die Problemlösungen erschweren: Am Feldberg treffen die Grenzen dreier Landkreise aufeinander: der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald (mit den Anrainergemeinden Feldberg, Oberried, Hinterzarten und den touristisch bedeutsamen, weiter entfernt liegenden Kommunen Titisee-Neustadt und Schluchsee), der Landkreis Lörrach (mit der Stadt Todtnau) und der Landkreis Waldshut (mit der Stadt St. Blasien und der Gemeinde Bernau). Darüber hinaus verläuft die Verbandsgrenze zwischen dem Regionalverband Südlicher Oberrhein und dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee ebenfalls durch den Raum.

Aufgrund der Problemlage müssen Konzepte und Maßnahmen übergemeindlich gesucht werden. Dies entspricht auch den Grundsätzen der Regionalplanung, die von den öffentlichen Planungsträgern im Rahmen des ihnen zustehenden Ermessens bei derartigen Planungen zu beachten sind: „Für Infrastruktureinrichtungen mit einem größerem Einzugsbereich sind übergemeindliche Lösungen und Trägermodelle anzustreben“ (Regionalverband Südlicher Oberrhein 1995: 60). Zu den Räumen, in denen ordnende Maßnahmen als notwendig erachtet werden, gehört insbesondere das Feldberggebiet.

Projektzielgebiet ist das „engere Feldberggebiet“. Hier entfallen die größten Flächen auf die Gemeinde Feldberg. Neben Feldberg werden aufgrund der besonderen räumlichen und touristischen Verflechtung (z.B. Liftverbund) als weitere wesentliche Akteure auch die Städte Todtnau und St. Blasien in den Projektablauf und die Konzeption verstärkt einbezogen, aber auch weitere regionale Akteure (insbesondere die Landkreise und das Regierungspräsidium Freiburg) in entsprechenden Überlegungen berücksichtigt.

Sowohl die Größe der zu lösenden Aufgaben als auch die verteilten Zuständigkeiten machten es den betroffenen Gemeinden bislang (und auch zukünftig) unmöglich, alleine befriedigende Regelungen zu finden. Das Projekt soll daher den Kommunen am Feldberg, aber auch weiteren Gebietskörperschaften in der Region sowie Entscheidungsträgern auf Landesebene eine qualitative Orientierung zur Verbesserung der Verkehrssituation durch mögliche Maßnahmen(-bündel) in Form von Alternativen bieten und den Diskurs über Lösungsmöglichkeiten intensivieren.

Der Problemstellung angemessen schien eine „offene“, gleichsam aber strukturierte und dialogorientierte Vorgehensweise. Die Umsetzung dieser Methodik und daraus resultierende Erkenntnisse sind weiteres Projektnebenziel (vgl. Kap. 3.5).

2.2 Projektablauf

2.2.1 Vorgehensweise

Das Projekt umfasst mehrere Phasen:

Zunächst wurde in einer Vorphase die Projektrelevanz, mögliche Zielsetzungen und Zielkonflikte mit mehreren Akteuren erörtert (1999 und 2000). Zu dieser Bestandsaufnahme der Probleme gehörten auch Erhebungen (vgl. auch Kap. 3.1), um zumindest auf qualitativer Ebene ergänzendes Datenmaterial zu erhalten. Auf größere und weiterführende quantitative Erhebungen wurde verzichtet, da zum einen auf bereits vorliegende Studien zurückgegriffen werden sollte und zum anderen die Problematik des Freizeitverkehrs mit seinen starken Schwankungen im Verkehrsaufkommen hierbei einen unvermeidbar hohen Aufwand erfordert hätte und mit vielen Unsicherheiten verbunden gewesen wäre. Aus den Erkenntnissen der Vorphase wurden die Kriterien und Maßstäbe für die folgende Projektarbeit¹⁰ entwickelt.

Daran schloss sich das eigentliche Projekt an, das in drei wesentliche Abschnitte unterteilt ist (Abb. 3): Maßnahmenentwurf, Kommunikationsphase und Umsetzungsphase. In den ersten beiden Abschnitten sollte in strukturierter und dialogorientierter Arbeitsweise mit Einzelsondierungsgesprächen und gemeinsamen Sitzungen ein differenzierter Maßnahmenkatalog zur Optimierung der Verkehrsabwicklung am Feldberg erarbeitet und die so gefundenen Lösungen überprüft werden. Dies sah in einem offenen Prozess die enge prozessuale Verzahnung der Hauptakteure der Gemeinde Feldberg, der Städte Todtnau und St. Blasien (die gemeinsam den Projektbeirat bildeten), eines gutachterlich tätigen, beauftragten externen Verkehrsexperten und der TA-Akademie vor. Letztere übernahm die Prozesskoordination und Zusammenführung der Ergebnisse. Diese Schritte, die überwiegend im Jahr 2001 durchgeführt wurden, und deren Ergebnisse werden in diesem Projektbericht zusammengefasst und veröffentlicht.

¹⁰ Wertvolle Anregungen zur Vorgehensweise boten das Modell und der Ablauf des Heidelberger Verkehrsforums (1993).

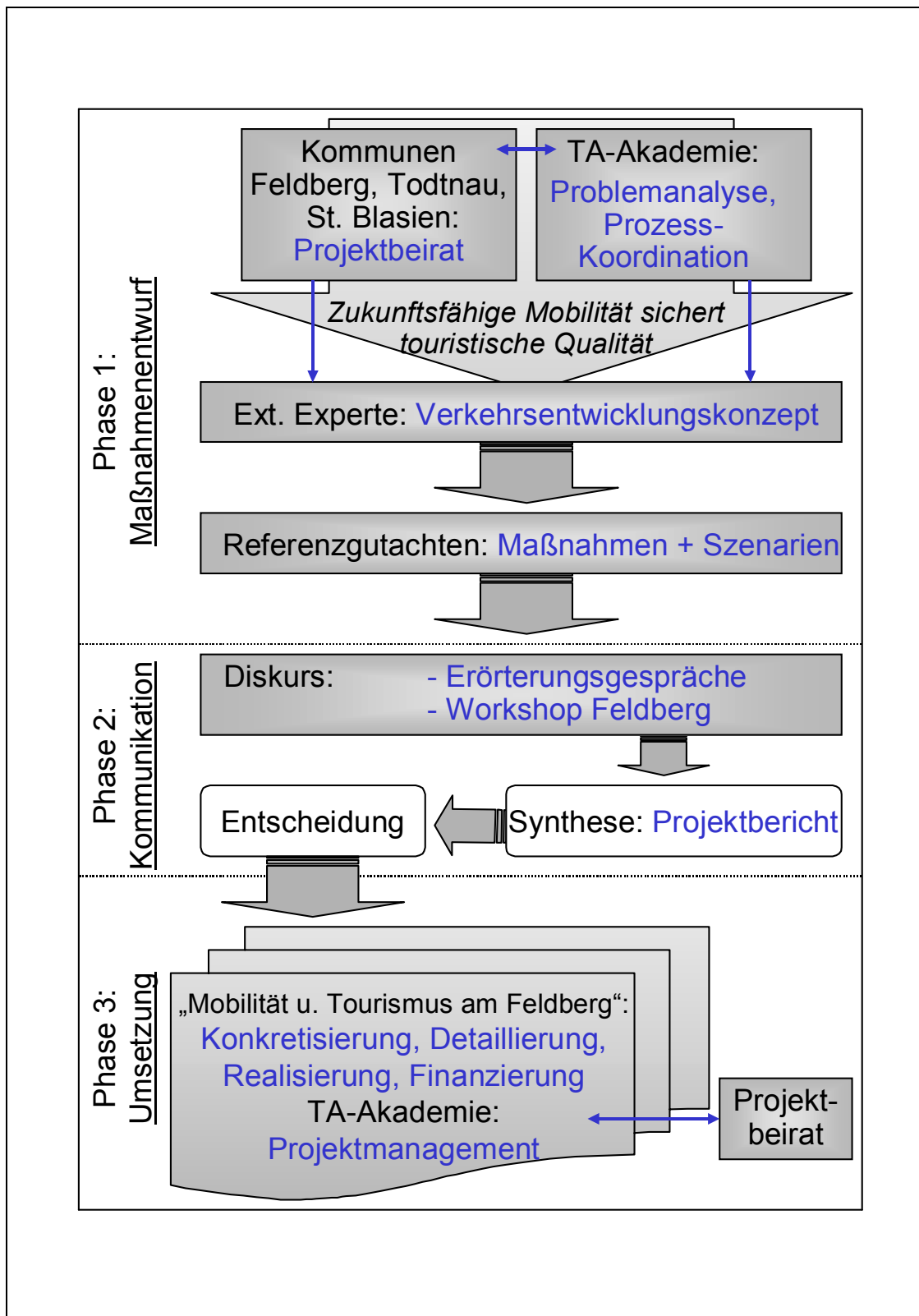


Abb. 3: Vorgehensweise und Ablauf des Projekts Moto(u)r Feldberg

Im sich nun anschließenden und geplanten dritten Projektabschnitt, der Umsetzungsphase, ist die Konkretisierung und Detaillierung entsprechender Verkehrskonzepte und ihrer Maßnahmen vorgesehen, insbesondere die wissenschaftliche und dialogorientierte Begleitung des Prozesses sowie die Klärung der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt des gesamten Projekts liegt damit auf der diskursiven Erarbeitung und Kommunikation der Ergebnisse in allen Projektschritten. Die verschiedenen Akteure (vgl. Abb. 4) sind in unterschiedlicher Weise auch Adressaten der Ergebnisse.

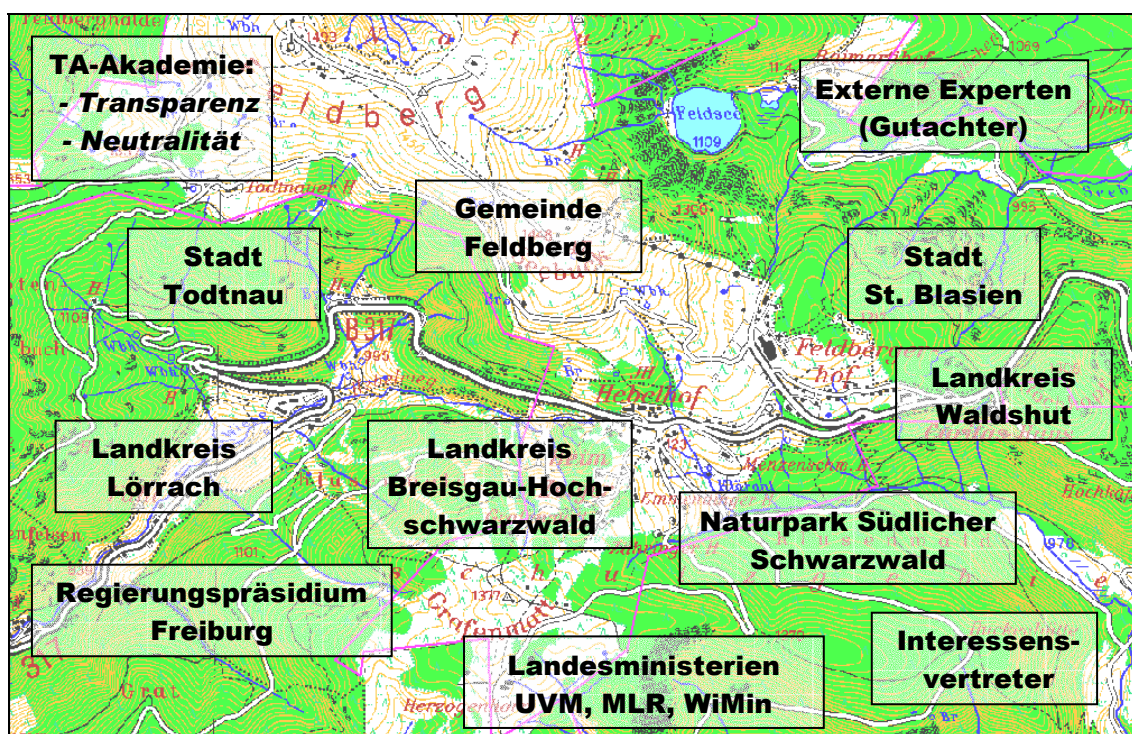


Abb. 4: Akteure und Adressaten im Projekt Moto(u)r Feldberg

2.2.2 Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept als Arbeitsgrundlage – Orientierungshilfe durch Szenarien

Als konkrete Arbeits- und Referenzgrundlage für die folgenden Projektschritte wurde in der Phase des Maßnahmenentwurfs (Abb. 3) ein Verkehrsentwicklungskonzept mit einem differenzierten Maßnahmenkatalog erarbeitet, in das die in der Projektvorphase erarbeiteten Ergebnisse als Basisinformation einfließen. Die Ergebnisse dieser Studie, die von der TA-Akademie an einen externen Gutachter in Auftrag gegeben wurde, werden in Kap. 3.2 zusammengefasst.

Hierzu wurde ein *integrierter* Ansatz gewählt, d.h.:

- die Wahl eines vernetzten Ansatzes aller inhaltlichen und projektrelevanten Schwerpunkte, im Besonderen die Berücksichtigung touristischer und wirtschaftlicher Anforderungen, der Naturparkleitbilder („vorbildliche Erholungslandschaft“), der besonderen Sensibilität der Naturlandschaft gegenüber Belastungen u.ä.;
- die gleichrangige Behandlung aller Verkehrsarten, d.h. im Wesentlichen mIV, ruhender Verkehr, ÖPNV, Fußgängerverkehr;
- die enge Verzahnung der verkehrlichen Aspekte mit den siedlungsstrukturellen, ökologischen und entwicklungsbezogenen Zielsetzungen im Planungsbereich;
- die Einbettung des Untersuchungsraumes in den regionalen Kontext (Berücksichtigung regionaler Gegebenheiten und Wechselwirkungen, z.B. Quell-Ziel-Verkehr);
- die Transparenz des Planungsprozesses und eine „konsultative“ Vorgehensweise bei der Maßnahmenfindung durch intensive Erörterungen mit den Kommunen Feldberg, Todtnau und St. Blasien, Fachbehörden (Polizei, Straßenmeisterei) und weiteren Akteuren bzw. Zielgruppen;
- die Entwicklung möglicher Maßnahmen (Netzergänzungen und Infrastrukturerweiterungen) aus einer Problem- und Defizitanalyse unter Einbeziehung innovativer Ansätze („Offenheit“); dabei sollte der Aufwand für weitere Erhebungen oder z.B. Netzberechnungen weitestgehend beschränkt und auf vorhandene Daten bzw. Untersuchungsergebnisse (z.B. Erhebungen der TA-Akademie) zurückgegriffen werden.

Die Konzeption erfolgte in enger Abstimmung mit den drei „direkten Anliegerkommunen“ Feldberg, Todtnau und St. Blasien (Projektbeirat). Zwischenergebnisse wurden in mehreren Runden mit den Bürgermeistern der drei betroffenen Kommunen erörtert.

Auf Basis von konsistenten Maßnahmenvorschlägen wurden in einem weiteren Schritt unterschiedliche Gesamtkonzepte, d.h. Szenarien und damit Planfälle entwickelt, die mögliche alternative mittelfristige Entwicklungen qualitativ beschreiben und darstellen. Für die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung sollte so die Orientierung über Sinn und mögliche Wirkungen, die Entscheidung über die weitere Umsetzung und gegebenenfalls die Erstellung weiterer Detailplanungen entsprechender Maßnahmen erleichtert werden. Die Szenarien sollten aber gerade auch in der Kommunikationsphase und im weiteren Umsetzungsprozess in Verbindung mit dem Maßnahmenkatalog eine fundierte Argumentationsbasis für weitere Akteure bieten.

2.2.3 Kommunikationsphase

Dieser ergebnisoffene Erörterungs- und Ausgestaltungsprozess hatte zum Ziel, die Realisierungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen Lösungen und Konzepte zu kommunizieren, zu überprüfen und konstruktiv weiterzuentwickeln. Zentrale Bestandteile waren verschiedene Präsentations-, Sondierungs- und Erörterungsgespräche mit den wichtigsten Akteuren und ein Workshop, der am 18.12.2001 im „Haus der Natur“ am Feldberg stattfand. Die Ergebnisse werden in den Kapiteln 3.3 und 3.4 zusammengefasst.

Dieser Bericht dokumentiert damit zum Abschluss der Kommunikationsphase deren wesentlichen Inhalte und versucht in Form einer Synthese Anregungen zur Weiterarbeit und zur möglichen Konkretisierung zu geben.

3 Projektergebnisse und -erkenntnisse

Im nachfolgenden Kapitel werden die Ergebnisse und Erkenntnisse der wichtigsten Projektschritte dargestellt:

- die PKW-Kennzeichenerhebung und Besucherbefragung,
- die Studie „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ von G. Hickmann, die als Arbeitsbericht der TA-Akademie Nr. 204 vorliegt und
- die Erörterungsgespräche und der Workshop „Verkehrsentwicklung am Feldberg – Konzepte und Szenarien“ der Kommunikationsphase.

3.1 Erhebungsergebnisse (Sonntag, 5.3.2000)

Die Erhebungen – eine Kennzeichenerhebung auf dem Großparkplatz Feldberger Hof, entlang der Zufahrtsstraße und entlang der B 317 bis Feldberg-Ort sowie eine Gästebefragung – fanden am Sonntag, den 5.3.2000 statt. An den meisten Schulen Baden-Württembergs war die darauffolgende Woche (6.3.-10.3.) aufgrund beweglicher Ferientage unterrichtsfrei („Faschingsferien“), sodass mit einer zusätzlichen Frequentierung durch Familien, die ab Samstag Ferien im Südschwarzwald machten, zu rechnen war. Die Rahmenbedingungen für einen Besuch auf dem Feldberg waren hervorragend und lockten sicherlich zusätzliche Besucher auf den Feldberg: Ein sonniger, überwiegend wolkenloser, dabei aber zunächst frostiger Tag sorgte zusammen mit einer Schneehöhe

von ca. 100 cm am Seebuck für optimale Skiverhältnisse. Alle Lifte befanden sich in Betrieb.

3.1.1 Verkehrsverhältnisse

Regel Besucherverkehr bzw. Anreiseverkehr bestimmte insbesondere in den Stunden des späten Vormittags (ca. 10 bis 13 Uhr) die Situation auf der B 317 zwischen dem Caritas-Heim und Feldberg-Ort, Hebelhof und weiter in Richtung Todtnau. Vor allem aus Richtung Bärenthal war der Verkehr durch den Parksuchverkehr zu diesen Stunden zähflüssig bis stockend. Engpässe, Stauungen und stellenweise „chaotische“ Verkehrszustände, z.B. in zweiter Reihe abgestellte Pkw, die auf einen Parkplatz warteten oder Wendeaktionen auf der Straße, waren dabei besonderes in Feldberg-Ort und in Nähe des Hebelhofs zu beobachten. Gerade hier hielt der rege Verkehr noch bis in die frühen Nachmittagsstunden an, wohingegen auf anderen Abschnitten sich der Verkehr verflüssigte und zu entspannteren Verhältnissen führte. Allerdings war zu beobachten, dass gerade dann viele Fahrzeuge vergleichsweise und unangemessen schnell – aber wohl noch unterhalb des hier in weiten Bereichen geltenden Geschwindigkeitslimits von 50 km/h – zwischen den Personen hindurchfahren, die aus ihren Fahrzeugen aus- bzw. in diese einstiegen oder mit Wintersportausrüstung entlang der Straße gingen.

Bereits gegen 11 Uhr waren die Parkplätze auf den ausgewiesenen Parkplätzen entlang der B 317 und die Stellplätze am Straßenrand belegt. Dabei parkte die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge korrekt, gelegentlich waren die Fahrzeuge entgegen der Fahrtrichtung am Straßenrand abgestellt. Einige Fahrzeuge parkten im Halte- oder Parkverbot.

Auf dem Großparkplatz beim Feldberger Hof waren gegen 10.15 Uhr bereits alle Stellplätze belegt und es wurden keine Fahrzeuge mehr auf den Parkplatz gelassen. Als Folge stauten sich die Fahrzeuge bereits ab der Abzweigung von der B 317 entlang der gesamten Stichstraße. 10.20 Uhr drehten die ersten Fahrzeuge um. Die Fahrzeuge der Wartenden waren zu diesem Zeitpunkt vielfach nur noch mit einer Person, dem Fahrer, besetzt und die Mitfahrenden bereits auf dem Weg zu den Skiliften, während die Fahrer noch warteten, um noch auf den Großparkplatz zu gelangen. Die Reaktionen der Besucher variierten zwischen relativer Gelassenheit („wenn man die Situation hier kennt, regt einen nichts mehr auf“ oder „ich bin darauf eingestellt“) und Aggressionen sowie abfälligen Bemerkungen über die Verkehrs- bzw. Parksituation. 10.30 Uhr wurde die Zufahrt dann ab der Abzweigung durch die Polizei gesperrt. Dort anwesende Polizeibeamte berieten in der ersten Zeit nach Absperrung über weitere Parkmöglichkeiten und überwachten die Einhaltung der Absperrung, die für den Linien- bzw. Liftbusverkehr offen war. Auch zahlreiche Kleinbusse – private Pendelbusse größerer Hotels, die den Gästen als Serviceleistung oder Mobilitätsdienstleistung seitens entsprechender Beherbergungsbetriebe angeboten werden – konnten bei der Durchfahrt

beobachtet werden. Um 13.30 Uhr wies nur noch ein Schild bei der Absperrung darauf hin, dass alle Parkplätze belegt waren. Zu diesem Zeitpunkt waren auch an den Straßenränder direkt bei der Einmündung an beiden Seiten zur Zufahrtsstraße Fahrzeuge abgestellt, die zu Behinderungen im Verkehrsfluss beitrugen. 14.45 Uhr wurde die Absperrung zum Feldberger Hof aufgehoben.

Der Linienbusverkehr der SBG war insbesondere in den Zeiten kurz vor und nach der Absperrung durch sich stauende oder parkende Fahrzeuge behindert. Bis ca. 10 Uhr waren die Linienbusse (bzw. der Liftbus) der Linie 7300 zur Bushaltestelle Feldberger Hof dicht besetzt und äußerst stark ausgelastet – wie wieder von ca. 16 Uhr an ab dieser Haltestelle. Immerhin ca. 20 Jugendliche und einige ältere Personen kamen um diese Zeit noch aus Bärental mit dem Linienbus 7300 an.

Ab ca. 16 Uhr setzte im ganzen Gebiet (Feldberger Hof und entlang der B 317) wieder ein reger Abreiseverkehr ein, der zu einem dichten Verkehr in Richtung Titisee bzw. Bärental führte, aber deutlich flüssigere Verhältnisse als am Vormittag aufwies.

3.1.2 Besucherbefragung

3.1.2.1 Vorgehensweise und Methodik

Die Besucher wurden zwischen 10 und 16 Uhr an zwei Standorten befragt¹¹: zum einen vor dem Hotel Feldberger Hof entlang der Zufahrtsstraße bzw. am Eingang zum Hotel Feldberger Hof, zum zweiten im Bereich des Zugangs zur Talstation des Sechser-Sessellifts. Bei beiden Bereichen konnte davon ausgegangen werden, dass hier sowohl ÖPNV-Nutzer wie auch Anreisende im mIV berücksichtigt werden konnten.

Die Auswahl der Befragten erfolgte entsprechend einer quantitativen Erhebung stichprobenartig bzw. durch Zufallsstichproben. Mit Ausnahme von Kindern wurde zufällig jede 30. Person ausgewählt. Damit entspricht das Auswahlkriterium zwar den Anforderungen der quantitativen Sozialforschung, doch kann aufgrund der zu geringen Stichprobenzahl von ca. 80 Interviews nicht der Anspruch auf Repräsentativität erhoben werden. Eine repräsentative Abbildung der tatsächlichen Nutzungsmuster und Interessenlagen war auch nicht primäres Erhebungsziel. Vielmehr sollten vergleichbar den qualitativen Methoden „typische Fälle“ und Erkenntnisinteressen erfasst werden (z.B. mit der Frage „Was hat Sie heute am meisten bei Ihrer Anreise gestört?“).

Nach Lamnek (1989 u. 1993)¹² lässt sich die Befragung wie folgt kennzeichnen:

¹¹ Der Fragebogen findet sich im Anhang

¹² Lamnek, S.(1989): Qualitative Sozialforschung. Bd. 2, Methoden u. Techniken. München. Und: Lamnek, S. (1993): Qualitative Sozialforschung. Bd. 1, Methodologie, Weinheim.

- | | |
|---------------------------------|-----------------|
| 1. Intention des Interviews: | ermittelnd |
| 2. Standardisierung: | standardisiert |
| 3. Struktur der zu Befragenden: | Einzelinterview |
| 4. Form der Kommunikation: | mündlich |
| 5. Stil der Kommunikation: | neutral |
| 6. Art der Fragen: | geschlossen |
| 7. Kommunikationsmedium: | face-to-face. |

Die Resonanz der Befragten war außerordentlich hoch. Die überwiegende Mehrheit der Befragten zeigte nicht nur große Bereitschaft an der Mitwirkung (ca. 90 % der angesprochenen Personen), sondern waren auch an der Thematik und einer Verbesserung der Verkehrssituation interessiert.

3.1.2.2 Ergebnisse

Befragt wurden 81 Besucher von 10.00 bis 16.00 Uhr. Die Ergebnisse werden in Tab. 1 bis Tab. 19 dargestellt:

1. Besucherstruktur allgemein:

- Geschlecht: männlich: 56 %; weiblich: 44 %.

	Häufigkeit	Prozent
Unter 18	4	4,9
19-29	20	24,7
30-39	27	33,3
40-49	16	19,8
50-59	9	11,1
über 60	5	6,2

Tab. 1: Alter der befragten Personen

	Prozent
Allein	2,5
Zu zweit	40,7
Zu dritt	17,3
Zu viert	21,0
Zu fünft und mehr	18,5

	Prozent
Familie	61,7
Bekannte	29,6
Familie und Bekannte	7,4
Reisegruppe	1,2

Tab. 2: Zahl und Bekanntheitsverhältnis der jeweils zusammen Anreisenden

- Die 81 Befragten reisten mit weiteren 192 Personen an (zusammen also 273 Personen). 28,6 % der 273 Personen waren Kinder.

Wohnort	Häufigkeit	Prozent	Davon vom Wohnort angereist (Häufigkeit)	Prozent
Freiburg (Land- und Stadtkreis)	7	8,6	7	8,6
Waldshut und Lörrach (Kreis)	4	4,9	4	4,9
Sonst. Reg.bezirk Freiburg	9	11,1	7	8,6
Sonst. Baden-Württemberg	19	23,5	11	13,6
Andere Bundesländer	32	39,5	2	2,5
Andere Länder	9	11,1	2	2,5
Keine Angabe	1	1,2		

Tab. 3: Wohnort der Befragten

2. Besucherverhalten allgemein:

	Häufigkeit	Prozent
Alpinski	31	38,3
Snowboard	18	22,2
Langlauf	7	8,6
Rodeln	2	2,5
Wandern und spazieren	14	17,3
Feldbergbesuch allgemein	2	2,5
Kinder fahren Ski / Betreuung	4	4,9
Sonstiges	3	3,7

Tab. 4: Grund des Feldbergbesuchs

Uhr	Prozent	Uhr	Prozent
Vor 9	12,3	12-14	6,1
9-10	35,8	14-15	9,9
10-11	27,2	15-16	14,8
11-12	12,3	16-17	51,9
nach 12	12,3	nach 17	14,8
		weiß noch nicht	2,5

Tab. 5: Ankunft am Feldberg und geplante Abreise (Uhrzeit)

Stunden	Häufigkeit	Prozent
2-4	11	13,6
>4-6	26	32,1
>6	42	51,8
weiß noch nicht	2	2,5

Tab. 6: Aufenthaltsdauer am Feldberg

	Häufigkeit	Prozent
Noch nie	27	33,3
Dieses Jahr	19	23,5
1999	22	27,2
1998	6	7,4
1997 und davor	6	7,4
k.A.	1	1,2

Tab. 7: Jahr des letzten Besuchs am Feldberg

	Prozent	Weitere Ziele	Zahl	Prozent [n=nein]
Einziges Ziel	76,6	Titisee	6	33,3
Weitere(s) Ziel(e)	21,0	Schluchsee	2	11,1
Weiß noch nicht	2,4	Sonst. im Schwarzwald	3	16,7
		Sonst. außerh. Schwarzwald	1	5,6
		Keine Angaben / weiß nicht	6	33,3

Tab. 8: Tagesziel Feldberg und ggf. weitere Tagesziele

3. Ziel- und Quellverkehr / Herkunft der Besucher

Von den befragten Personen gaben 33 Personen und damit ca. 41 % an, „Tagesausflügler“ (Wochenendverkehr) zu sein. Ca. 58 % der Befragten (47 Personen) konnten der Gruppe der „Urlauber“ zugeordnet werden.

Urlaubsort	Häufigkeit [n=47]	Prozent
Feldberg-Ort + Feldberger Hof	7	14,9
Feldberg-Teilgemeinde	10	21,3
Todtnau	4	8,5
St. Blasien	2	4,3
Schluchsee	7	14,9
Titisee-Neustadt	5	10,6
Sonstige Land- und Stadtkreis Freiburg	9	19,1
Sonstige Landkreis Waldshut und Lörrach	2	4,3
Sonstige	1	2,1

Tab. 9: Urlaubsort der Gruppe „Urlauber“ am Feldberg

Aufenthaltsdauer	Häufigkeit [n=47]	Prozent
2-3 Tage	17	36,2
4-5 Tage	21	44,7
6-7 Tage	8	17,0
>7 Tage	1	2,1

Tab. 10: Aufenthaltsdauer am Urlaubsort bzw. bei Verwandten oder Bekannten der Gruppe „Urlauber“

Feldbergbesuch	Häufigkeit [n=47]	Prozent
An allen Tagen	23	48,9
2 von 3 Tagen	7	14,9
Nur heute	7	14,9
Sonstiges	7	14,9
Weiß noch nicht	3	6,4

Tab. 11: Häufigkeit des Feldbergbesuchs der Gruppe „Urlauber“ während ihres Urlaubsaufenthalts an ihrem Urlaubsort

Verkehrsmittel	Urlauber und Ausflügler		Nur Urlauber [n=47]		Nur Ausflügler [n=34]	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Pkw	63	77,8	33	70,2	30	88,2
Wohnmobil / Kleinbus	2	2,5	1	2,1	1	2,9
Nur Linienbus / Liftbus	4	4,5	4	8,5	0	0
Zug + Linienbus	4	4,5	2	4,2	2	5,9
Reisebus	1	1,2	0	0	1	2,9
Zu Fuß	6	7,4	6	12,8	0	0
Kleinbus-Hotel-Transfer	1	1,2	1	2,1	0	0

Tab. 12: Verkehrsmittelwahl der Gruppen „Urlauber“ und „Tagesausflügler“

Verkehrsmittel	Häufigkeit [n=53]	Prozent
Pkw	44	83,0
Meist mit Linienbus/Liftbus	1	1,9
Meist mit Zug und Linienbus/Liftbus	3	5,7
Immer unterschiedlich	3	5,7
Reisebus	1	1,9

Tab. 13: Verkehrsmittelwahl der Gruppen „Urlauber“ und „Ausflügler“, die den Feldberg schon mehrmals besucht haben

4. Persönliche Einstellungen zur Erreichbarkeit

Bewertung Nach Schulnoten: 1= sehr wichtig bis 6 = ganz unwichtig	Alle Befragten		Nur Pkw-Fahrer [71]		Nur ÖV-Nutzer [9]	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit [n=71]	Prozent	Häufigkeit [n=9]	Prozent
1	31	38,3	31	43,7	0	0
2	25	30,9	24	33,8	1	11,1
3	8	9,9	7	9,9	1	11,1
4	0	0	0	0	0	0
5	2	2,5	2	2,8	0	0
6	13	16,0	6	8,5	7	77,7
k.A./kann ich nicht beurteilen	2	2,5	2	2,8	0	0

Tab. 14: Persönliche Einschätzung der Erreichbarkeit des Feldbergs mit dem eigenen Pkw

Bewertung <i>Nach Schulnoten: 1= sehr wichtig bis 6 = ganz unwichtig</i>	Alle Befragten		Nur Pkw-Fahrer [71]		Nur ÖV-Nutzer [9]	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit [n=71]	Prozent	Häufigkeit [n=9]	Prozent
1	13	16,0	8	11,3	5	55,5
2	22	27,2	19	26,8	3	33,3
3	11	13,6	10	14,1	1	11,1
4	2	2,5	2	2,8	0	0
5	4	4,9	4	5,6	0	0
6	24	29,6	24	33,8	0	0
k.A./kann ich nicht beurteilen	5	6,2	5	7,0	0	0

Tab. 15: Persönliche Einschätzung der Erreichbarkeit des Feldbergs mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Störung bei der Anreise?	Häufigkeit [n=65]	Prozent	Davon: Was gestört?	Häufigkeit	Prozent [n=71]
Nein	39	60			
Ja	26	40	Parkplatzsituation allg.	8	9,9
			Zu wenig Parkplätze	9	11,1
			Hoh. Verkehrsaufkommen/Stau	6	7,4
			Sonstiges	3	3,7

Tab. 16: Anteil der sich bei der Anreise gestört gefühlten Pkw-Anreisenden und Gründe

Als weitere Gründe (vgl. Tab. 16) wurden genannt (Auswahl, qualitativ):

- Abzweigung zum Feldberg Hof war gesperrt, musste an B 317 parken, keine Informationen vorab darüber verfügbar;
- Verhalten junger Autofahrer / Rücksichtslosigkeit einiger Autofahrer;
- Parkplätze schlecht ausgeschildert; besetzte und geschlossene Parkplätze nicht gekennzeichnet;
- schlechte Infos über Parksituation;
- schlechte Organisation des Verkehrs;
- Vorschlag: Shuttle-Bus (Liftbusangebot dabei unbekannt);
- kein Buspendeldienst;
- ungenügende Informationen über das Liftbusangebot, Unkenntnis über Abfahrtsorte des Liftbusses;
- kein Parkplatz gefunden, Fahrt nach Bärenthal, dann Anreise mit dem Liftbus.

Störung bei der Anreise?	Häufigkeit [n=9]	Prozent	Davon: Was gestört?	Häufigkeit	Prozent
Nein	6	66,6			
Ja	3	33,3	Verkehrsstau d. zu viele Pkw	2	22,2
			Preise nicht bekannt	1	11,1

Tab. 17: Anteil der sich bei der Anreise gestört gefühlten ÖV-Anreisenden und Gründe

5. Sonstiges

Liftbus	Häufigkeit [n=71}	Prozent
bekannt	29	40,8
nicht bekannt	42	59,2

Tab. 18: Bekanntheitsgrad des Angebots des Liftbusses an Wochenenden (Pkw-Fahrer)

NSG/LSG bekannt?	Häufigkeit [n=81]	Prozent
Ja	58	71,6
Nein	22	27,2
k.A.	1	1,2

Tab. 19: Bekanntheitsgrad der Ausweisung weiter Teile des Feldberggebietes als Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiet

3.1.2.3 Fazit

Die Anreise zum Feldberg erfolgte häufig zu zweit, wobei auch viele Besucher zusammen mit der Familie anreisten. Ca. 30 % aller Befragten waren unter 18 Jahre alt. Die Angaben zu den jeweiligen Wohnorten korrelieren dabei mit den Ergebnissen der Kennzeichenerhebung (s.u. Kap. 3.1.3.2, dort Abb. 5).

Von den bei der Befragung erfassten Personen konnten ca. 60 % der Gruppe „Urlauber“ und 40 % der Gruppe „Tagesausflügler“ zugeordnet werden. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Urlauber an ihrem Urlaubsort betrug ca. 2-5 Tage, die knappe Hälfte gab an, davon an jedem Tag zum Feldberg zu fahren. Haupturlaubsorte waren Feldberg (und Teilorte), Schluchsee, Titisee und Todtnau.

Als Besuchsgrund gaben die meisten der Befragten Wintersportaktivitäten an; hierbei ging die Tendenz der Unter-30-Jährigen zum Snowboard. Der Feldberg war meist das einzige am betreffenden Tage aufgesuchte Ausflugsziel und als Ziel bereits überwiegend bekannt.

Die Hauptanreisezeit erfolgte bis ca. 11 Uhr, mit Ende des Liftbetriebs setzte die Hauptabreisezeit ein. Hauptverkehrsmittel beim Besuch war der Pkw (ca. 80 %); ein Trend zum Wechsel der Verkehrsmittelwahl hin zum ÖV über den Zeitraum der letzten Jahre war bei mehrmaligen Besuchen leicht festzustellen.

Eine gute Erreichbarkeit des Feldbergs durch Pkw *und* ÖV wurde als sehr wichtig erachtet (dies gilt insbesondere für die mit dem Pkw Anreisenden). Es ergab sich aber bei den Pkw-Fahrern eine große Unzufriedenheit mit der derzeitigen Parksituation. Hingegen

ausgesprochen groß war die Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer mit dem Liftbus, dessen Bekanntheitsgrad jedoch unter den Pkw-Anreisenden äußerst gering gewesen ist.

3.1.3 Kennzeichenerhebung

3.1.3.1 Vorgehensweise und erfasste Abschnitte

Die Kennzeichenerhebung erfolgte in zwei Durchgängen. Beginnend am Großparkplatz in Nähe des Feldberger Hofes wurden anschließend die Parkplätze entlang der Stichstraße bis zur B 317 (Einmündung) kartiert. Entlang der B 317 wurden die Fahrzeuge von dort bis ca. 200 m in Richtung Bärenthal bzw. Titisee sowie bis zum Ortsausgang Feldberg-Ort bzw. Hebelhof in Richtung Todtnau berücksichtigt (bis zum Verkehrszeichen „10%-Gefälle“). Die Erhebung umfasst somit alle entlang der B 317 abgestellten Fahrzeuge einschließlich der des Parkplatzes P4.

Bei diesen zwei Durchgängen wurden die Kennzeichen der Fahrzeuge auf dem Großparkplatz am Feldberger Hof drei mal aufgenommen, um Veränderungen zu erfassen. Die erste Erfassung erfolgte zwischen 9.50 und 10.20 Uhr, die zweite von 13.15 bis 13.35 Uhr und zwischen 15.10 und 15.40 die dritte. Kennzeichen von Fahrzeugen, die entlang der Zufahrt ab B 317 bis zum Großparkplatz Feldberger Hof parkten, wurden vier mal kartiert: je um 10.20 (bis 10.35), 11.45 (12.00), 13.35 (13.50) und um 14.45 Uhr (15.00 Uhr). Die im oben beschriebenen Abschnitt entlang der B 317 parkenden Fahrzeuge wurden zwei mal erfasst: zwischen 10.35 und 11.45 sowie 13.50 und 14.45 Uhr.

Aufgenommen wurden die Kennzeichen mit einem Diktiergerät und durch Bandaufnahme. Dabei wurden bei den Fahrzeugen mit deutschem Kennzeichen nur die für die Landkreise signifikanten ersten beiden Buchstaben erhoben. Eine Ausnahme bildeten Fahrzeuge aus dem Kreis Breisgau-Hochschwarzwald („FR“). Hier wurden die Kennzeichen ganz berücksichtigt, um eine Unterscheidung zwischen Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und Stadtkreis Freiburg zu ermöglichen. Bei ausländischen Kennzeichen wurde lediglich die Nationalität erhoben.

3.1.3.2 Ergebnisse

1. Kennzeichen aller erfassten Fahrzeuge

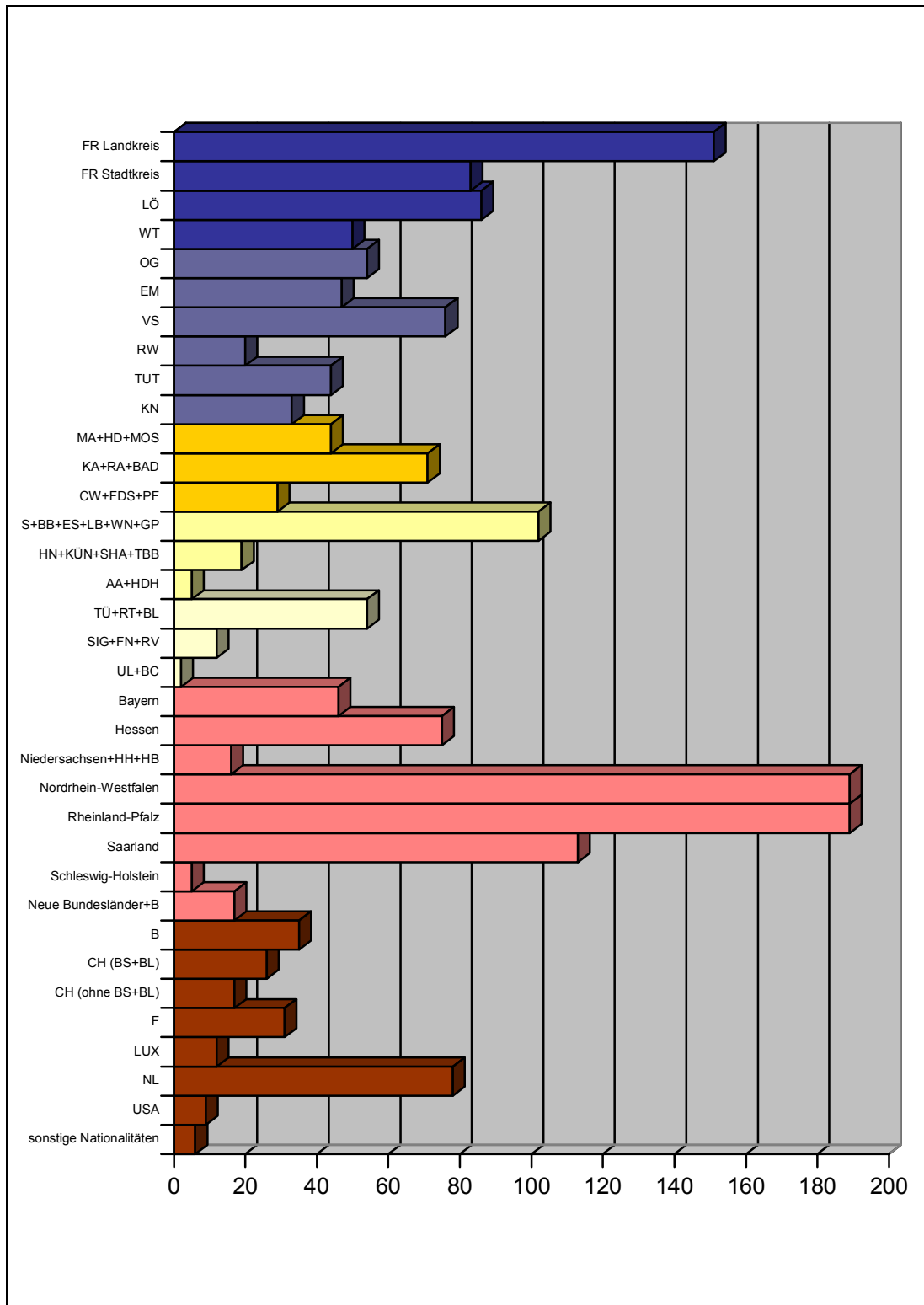


Abb. 5: Herkunft aller erfassten Kennzeichen (n=1846 Fahrzeuge); Farben der Säulen s. Legende Abb. 6

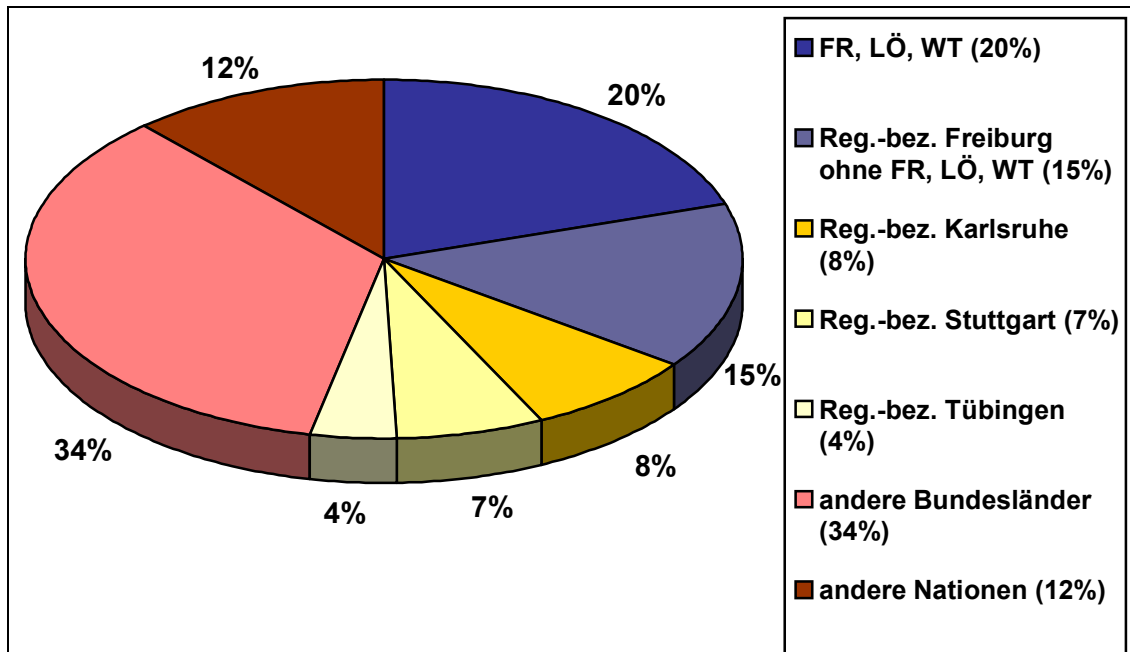


Abb. 6: Prozentualer Anteil von Kennzeichen verschiedener Regionen (n = 1846 Fahrzeuge)

2. Erfasste Kennzeichen nach Parkgebiet

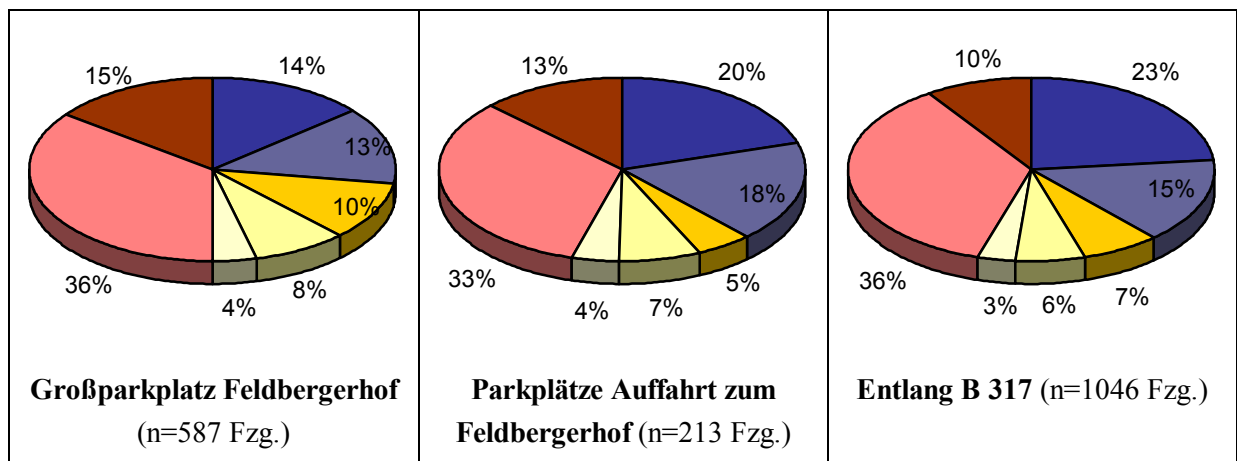


Abb. 7: Prozentualer Anteil von Kennzeichen verschiedener Regionen nach Parkgebiet (Legende in Abb. 6)

3. Prozentualer Anteil ausgewählter Gruppen an allen erfassten Fahrzeugen

a) Stadtkreis Freiburg, Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach und Waldshut:

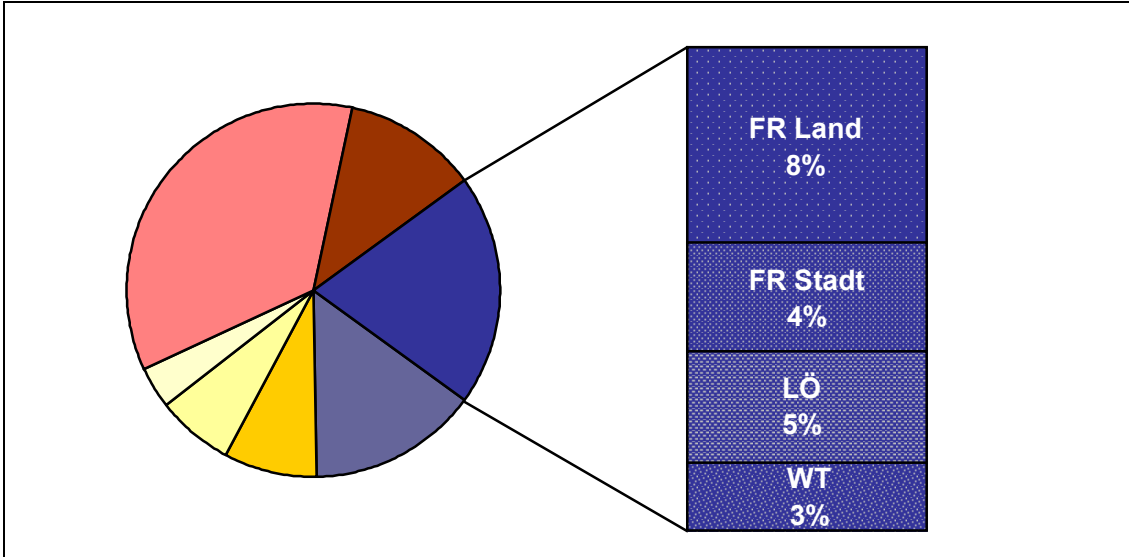


Abb. 8: Prozentualer Anteil der Kennzeichen aus Stadtkreis Freiburg und den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Lörrach und Waldshut; Kreisdiagramm entspricht dem Kreisdiagramm in Abb. 6

b) Nach Bundesländern:

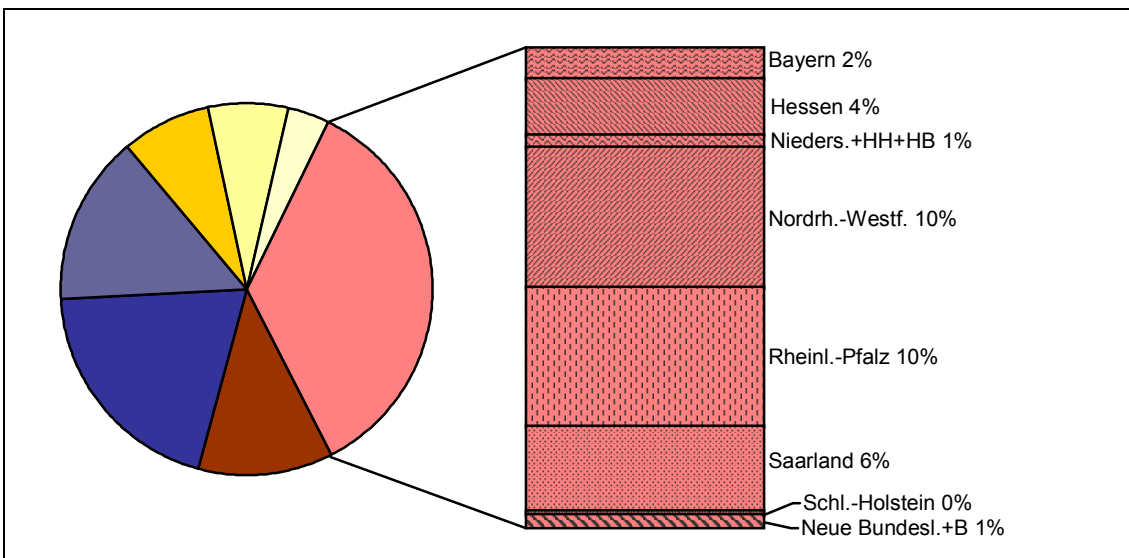


Abb. 9: Prozentualer Anteil der Kennzeichen nach verschiedenen Bundesländern außerhalb Baden-Württembergs; Kreisdiagramm entspricht dem Kreisdiagramm in Abb. 6

4. Fluktuation Vormittag – Nachmittag

a) Parkplätze entlang der Zufahrt zum Feldberger Hof (Stichstraße)

Erfasst wurden in vier Durchgängen die Kennzeichen der Fahrzeuge in drei Parkabschnitten (vgl. Tab. 20):

- Parkabschnitt 1: Parkplätze gegenüber des Hotels Feldberger Hof, zwischen Einfahrt zum Großparkplatz und Buswendeschleife/Bushaltestelle,
- Parkabschnitt 2: Parkplätze zwischen Busparkplatz und halbe Strecke der Auffahrt (oberer Bereich),
- Parkabschnitt 3: Parkplätze zwischen Mitte und Abzweigung von der B 317 (unterer Bereich).

		Erfassung 1 (10.20 Uhr)	Erfassung 2 (11.45 Uhr)	Erfassung 3 (13.35 Uhr)	Erfassung 4 (14.45 Uhr)
Abschnitt 1	Parkplätze	36	36	36	36
	Neu abgestellt	36	2 (2)	14 (12)	22 (14)
	Lücken	0	0	0	0
Abschnitt 2	Parkplätze	41	41	41	41
	Neu abgestellt	41	5 (5)	15 (10)	19 (4)
	Lücken	0	0	3	1
Abschnitt 3	Parkplätze	52	52	52	52
	Neu abgestellt	52	0 (0)	12 (12)	25 (15)
	Lücken	0	0	9	1
Abschnitt 1-3 (gesamt)	Parkplätze	129	129	129	129
	Neu abgestellt	129	7 (7)	41 (34)	66 (33)
	Lücken	0	0	12	2

Tab. 20: Fluktuation von abgestellten Fahrzeugen auf den Parkplätzen entlang der Zufahrt zum Feldberger Hof (Werte = Anzahl abgestellter Fahrzeuge bzw. freibleibende Stellflächen (Lücke))

Da die Parkplätze bereits beim ersten Durchgang auf allen drei Abschnitten belegt waren, entspricht die in „Erfassung 1“ angegebene Zahl der Neufahrzeuge der Gesamtzahl verfügbarer Parkplätze (die Begehung 1 erfasst alle Fahrzeuge als „Neufahrzeuge“, unabhängig davon, wann diese dort abgestellt wurden, d.h. unabhängig davon, ob diese am früheren Morgen oder am Tag zuvor abgestellt wurden). Die Zahl der abgestellten Neufahrzeuge bezieht sich in Erfassung 2, 3 und 4 jeweils auf die absolute Größe aller in Erfassung 1 erfassten Fahrzeuge. Der Wert in Klammer gibt die Veränderung im Vergleich zur jeweils vorherigen Erfassung an (z.B. Klammerwert Erfassung 4 die im Vergleich zu Erfassung 3 neu hinzugekommenen Fahrzeuge).

b) Großparkplatz Feldberger Hof

Erfasst wurden bei drei Durchgängen die abgestellten Fahrzeuge auf dem gebührenpflichtigen Großparkplatz beim Feldberger Hof mit Ausnahme des ganz östlich nahe des Hotels gelegenen Teils. Analog zur Auswertung der Parkplätze entlang der Zufahrt zum Feldberger Hof (s.o., 4a) erfasste die Begehung 1 alle Fahrzeuge als „Neufahrzeuge“. Die Zahl der angegebenen Parkplätze (Gesamtzahl) entspricht im ersten Durchgang nahezu der Zahl der zu dieser Zeit abgestellten Fahrzeuge, da der Parkplatz bereits um ca. 10 Uhr fast vollständig belegt war; hinzu kamen danach lediglich einige wenige „Querparker“ oder Fahrzeuge, die noch Plätze an den Stirnseiten der Parkreihen fanden. Der Wert in Klammer in der Zeile „neu abgestellt“ gibt die Veränderung im Vergleich zur jeweils vorherigen Erfassung an, also bei Erfassung 3 die Veränderung zu Erfassung 2.

Bis auf wenige Ausnahmen (z.B. sechs Wohnmobile) wurden alle erfassten Fahrzeuge noch am selben Morgen dort abgestellt. Sichtbar wurde dies durch das nahezu vollständige Fehlen von Fahrzeugen mit „Schneehauben“, die von Schneefällen am Tag zuvor und in der Nacht zum 5.3.00 herrührten.

Insgesamt fanden drei Begehungen statt (Tab. 21):

	Erfassung 1 (9.50 – 10.10 Uhr)	Erfassung 2 (13.10 - 13.40 Uhr)	Erfassung 3 (15.10 – 15.30 Uhr)
Parkplätze	445	445	445
Neu abgestellt	420	73 (73)	106 (45)
Lücken	25	29	84

Tab. 21: Zahl und Fluktuation von abgestellten Fahrzeugen auf dem Großparkplatz Feldberger Hof (Werte = Anzahl abgestellter Fahrzeuge bzw. freibleibende Stellflächen (Lücke))

Von den bei der ersten Erfassung um ca. 10 Uhr registrierten 420 Fahrzeugen waren bei der dritten Begehung noch immer 252 Fahrzeuge abgestellt. Dies entspricht einem Anteil von 60 %.

c) Abgestellte Fahrzeuge entlang der B317 (Straßenrand und ausgewiesene Parkplätze abseits des Straßenraums)

Entlang der B 317 fanden zwei Erfassungen statt (Tab. 22). Es waren bereits gegen 10.30 Uhr – zumindest entlang des erfassten Abschnitts zwischen Abzweigung Köpfle-Weg und Ortsschild Feldberg in Richtung Todtnau – nahezu alle Parkmöglichkeiten in beiden Richtungen erschöpft, weshalb hier die bei Erfassung 1 genannte Zahl an

Parkplätzen der Zahl der „neu abgestellten“ Fahrzeugen in etwa entspricht. Die 32 „Lücken“, d.h. die zu dieser Zeit noch nicht besetzten Parkmöglichkeiten waren Plätze, in die während oder kurz nach der Erfassung eingeparkt wurde. Außerdem gab es Bereiche, in denen bis zum Nachmittag unerlaubt weitere Fahrzeuge abgestellt wurden (Einmündung Feldbergstichstraße) oder zusätzliche Reihen oder Querparker auf den ausgewiesenen Parkplätzen, die sich nicht in direkter Straßenrandlage befanden. Von den erfassten 726 Fahrzeugen der ersten Begehung zeigten acht durch ihre „Schneehaube“ an, dass sie mindestens schon seit dem Vorabend geparkt waren.

	Erfassung 1 (10.30 – 11.30 Uhr)	Erfassung 2 (13.10 - 13.40 Uhr)
Parkplätze/erfasste Stellplätze	758	758
Neu abgestellt	726	272
Lücken / nicht besetzte Plätze	32	14

Tab. 22: Zahl und Fluktuation von abgestellten Fahrzeugen auf beiden Straßenseiten entlang der B 317 zwischen Abzweigung Köpfle-Weg und Ortsausgangsschild Feldberg Richtung Todtnau (Werte = Anzahl abgestellter Fahrzeuge bzw. freibleibende Stellflächen (Lücke))

Von den bei der ersten Erfassung zwischen 10.30 Uhr und 11.30 Uhr aufgenommenen 726 Fahrzeugen waren bei der zweiten Begehung nach 13.00 Uhr noch immer 486 Fahrzeuge abgestellt; dies entspricht einem Anteil von ca. 67 %. D.h. ein sehr hoher Anteil an Fahrzeugen blieb während des Beobachtungszeitraums stehen; die Fluktuation scheint gegenüber den Parkplätzen am Feldberger Hof geringer zu sein (allerdings ist die hier kürzere Zeitspanne des Beobachtungsraums zu berücksichtigen). Um 13.30 Uhr waren nahezu keine Parkmöglichkeiten mehr vorhanden.

3.1.3.3 Fazit

35 % aller Fahrzeuge kamen aus dem Regierungsbezirk Freiburg (8 % davon aus dem Landkreis Freiburg, 4 % aus dem Stadtkreis Freiburg), 65 % aus anderen Regionen. Welcher Anteil hier dem Urlauber- und welcher dem (Tages-)Ausflugsverkehr zugeordnet werden kann, lässt sich nicht eindeutig klären, der überwiegende Teil dürfte jedoch aufgrund der großen Entfernung dem Urlauberverkehr zuordenbar sein.

Ab ca. 10.30 Uhr waren im Feldberggebiet nahezu alle Parkmöglichkeiten erschöpft. Es setzt danach ein starker Parksuchverkehr auf der B 317 bis gegen 12.30 Uhr ein.

Auf dem Großparkplatz am Feldberger Hof war zwischen 10 Uhr und 15.30 Uhr eine nur geringe Fluktuation auf den Parkplätzen zu beobachten. Auch auf der B 317 war der

Wechsel gering. Auf der Zufahrt zum Feldberger Hof waren ca. 50 % aller abgestellten Fahrzeuge „Tagesparker“, die dort mindestens von vor 10 Uhr bis nach 15 Uhr parken.

3.2 Kurzfassung des Gutachtens "Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion"

Das Gutachten¹³ stellt die Ergebnisse in Form von vier Szenarien dar, die auf der Basis von konsistenten Maßnahmenvorschlägen¹⁴ mögliche alternative mittelfristige Entwicklungen beschreiben. Im Vordergrund stehen dabei besonders die Möglichkeiten verkehrlicher Infrastrukturergänzungen und der Angebotsverbesserung im öffentlichen Personennahverkehr. Saisonale Unterschiede erfahren eine besondere Berücksichtigung (Winter- und Sommersaison).

Die Untersuchung der heutigen Verkehrssituation am Feldberg und der absehbaren weiteren Entwicklung zeigt, dass sich die Verkehrsprobleme durch eine weitere Zunahme der Besucherzahlen eher verstärken werden.

Die komplexe Verkehrssituation am Feldberg erlaubt keine einfachen Lösungen. Die Querung des engeren Feldberggebiets durch die Bundesstraße 317 als überörtlicher Verbindungssachse erschwert sowohl ein Verkehrsmanagement im Sinn einer kontrollierten Zuflusssteuerung wie auch Konzepte eines autofreien Feldbergs. Die hohen Besucherzahlen an Spitzentagen stellen sehr hohe Anforderungen an die Infrastruktur des ruhenden Verkehrs. Die Analyse der Verkehrsprobleme macht deutlich, dass zur Ordnung der Verkehrssituation ein Parkraummanagement im Sinn einer Zuflussbegrenzung in den kritischen Bereich des Feldberger Hofes entsprechend der vorhandenen Parkplatzkapazitäten eingeführt sowie das Abstellen von Fahrzeugen auf den Verkehrsflächen deutlich reduziert werden sollte.

In den Szenarien der Gruppe „Ordnung der Verkehrssituation“ (s.u. Kap. 3.2.1) wurden dazu mehrere Ansätze entwickelt, die mit unterschiedlicher Gewichtung die Schaffung neuer geordneter Parkraumkapazitäten und den Ausbau von Buszubringersystemen vorsehen. Zusätzlich wurde auf Wunsch der Bürgermeister der Kommunen Feldberg, St. Blasien und Todtnau ein völlig unterschiedlich angelegtes Szenario „Autofreier Feldberg“ erarbeitet (s.u. 3.2.2). Es sieht vor, dass der Zielverkehr von Tagesgästen über Bergbahnen und öffentliche Verkehrssysteme abgewickelt wird. Erreichbar bleibt der Feldberg für Übernachtungsgäste und den Wirtschaftsverkehr. Ebenso verbleibt der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße (Abb. 10).

¹³ Hickmann, G.: „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“. Arbeitsbericht Nr. 204 der TA-Akademie. Stuttgart, November 2001.

¹⁴ Vgl. dort Kap. 5: „Maßnahmenkatalog zur Ordnung und Verbesserung der Verkehrssituation“



Abb. 10: Übersicht über die entwickelten Szenarien (Hickmann 2001: 68)

Im Rahmen der Untersuchung wurden eine Reihe von Maßnahmen entwickelt, die ohne hohen Aufwand in kurzer Zeit als Sofortmaßnahmen ergriffen werden können. Zur Schaffung einer wirklich befriedigenden Verkehrssituation ist jedoch ein relativ hoher Aufwand erforderlich, sei es bei der Schaffung von Parkraum oder beim Aufbau von Bahn- bzw. Bussystemen. Die vorliegende Untersuchung zeigt verschiedene Lösungsansätze auf und stellt damit eine Grundlage für Diskussionen dar, aus denen durchaus weitere Konzepte und Detailplanungen entstehen können.

3.2.1 Szenariengruppe „Ordnung der Verkehrssituation“

Aufgrund der vorhandenen Probleme an den Spitzentagen ist eine Ordnung der Parksituation erforderlich. Grundsätzlich sollten nur so viele Fahrzeuge in einen Bereich einfahren können, wie dort ohne Behinderungen abgestellt werden können. Für einen unbehinderten Verkehr müssen daher derzeit an Spitzentagen genutzte Pkw-Abstellmöglichkeiten entfallen.

Dazu werden zunächst qualitative Maßnahmebündel entwickelt. Sie werden dann in den drei Szenarien „Parkraum“, „ÖPNV“ und „Kombination“ quantifiziert und gewichtet (vgl. Tab. 23). Konzeptionell unterscheiden sich diese drei Szenarien in erster Linie durch die Art und Weise der Schaffung der Ersatzmöglichkeiten (Lage der Ersatzparkplätze, Änderungen in der Verkehrsmittelwahl) für die entfallenden Pkw-Abstellmöglichkeiten.

	Parkraum-Szenario	ÖPNV-Szenario	Kombinations-Szenario
Entfallende Parkplätze:			
Seitenparkplätze Stichstraße	150	150	150
Eine Seite der Bundesstraße	650	650	650
Großparkplätze Feldberger Hof	680	50	680
Summe	1480	850	1480
Ersatzmaßnahmen:			
Parkdeck	1500	0	800
Park+Ride-Plätze im Talbereich		400	400
Anreise mit Bus und Bahn		350	200
Zeitliche und räumliche Lenkung		100	100
Summe	1500	850	1500

Tab. 23: Quantitativer Überblick über die Szenariengruppe „Ordnung der Verkehrssituation“ (Hickmann 2001: 80)

Folgende acht, sich ergänzende Maßnahmenbündel werden zur Lösung der Verkehrsprobleme vorgeschlagen:

1. Konsequentes Freihalten der für den fließenden Verkehr notwendigen Verkehrsflächen, insbesondere von parkenden Fahrzeugen, im Einzelnen: Anlage einer Sonderspur für Busse und Rettungsfahrzeuge auf der Stichstraße, Parkplatzinkasso an das untere Ende der Stichstraße, Entmischung der Nutzungen auf der B 317, Anlage von Haltebuchten für Reisebusse, u.a..
2. Reduzierung der Auto-Abstellmöglichkeiten auf den Verkehrsflächen (B 317 und Stichstraße) auf ein Maß, das Behinderungen ausschließt, im Einzelnen: Entfallen der 150 Parkplätze entlang der Stichstraße und der Abstellmöglichkeiten auf der B 317, zumindest einseitig (650 Parkplätze).
3. Schaffung geordneter Ersatz-Parkflächen in einer das Landschaftsbild möglichst gering beeinträchtigenden Weise:
 - im engeren Zielgebiet (zentrale Parkdeck-Lösung) *und / oder*
 - in der Umgebung des Feldbergs durch Nutzung vorhandener Parkflächen als Park+Ride-Parkplätze (dezentrale Lösung).
4. Einrichtung eines Parkraum-Information-, -Lenkungs- und –Bewirtschaftungskonzepts zur Reduzierung des Parksuchverkehrs, im Einzelnen: Ausnutzung geordneter Parkmöglichkeiten, Parkraumbewirtschaftung *aller* Parkplätze im engeren Feldberggebiet, dynamisches Parkleitsystem, Information über Situation, konsequenter Vollzug der Lenkung.

5. Aufbau eines Park+Ride-Systems, im Einzelnen: Schaffung von P+R-Parkplätzen (Rotenbacher Rank (100), Todtnau Schwimmbad (120), Überlaufparkplatz Titisee (ca. 200), Großparkplatz Titisee (ca. 200, aber im Winter oft belegt)); Einsatz von Bus-Shuttle und neuen Buszubringern, Schaffung von Akzeptanz- und Nutzervorteilen für die P+R-Nutzer.
6. Verbesserung der Anreisemöglichkeiten mit Bahn und Bus (Optimierung und Ergänzung).
7. Maßnahmen zur räumlichen und zeitlichen Entzerrung der Nachfragespitzen.
8. Liftseitige Voraussetzungen (Einnahmeverbund, Einnahmepoolung, Verbindung der Skigebiete).

Da nicht alle Maßnahmen eines Verkehrskonzepts zugleich umgesetzt werden können, werden Möglichkeiten für eine schrittweise Realisierung aufgezeigt (Tab. 24):

Szenario	Vorstufe
Parkraum-Szenario:	<p>Vorstufe: Bau eines ersten Bauabschnitts mit 800-900 Stellplätzen sowie Umwandlung des gesamten Bereichs Stichstraße; B 317 wird weiterhin beidseitig als Überlauf genutzt.</p> <p>Zwischenstufe: Umsetzung von ÖPNV- und Park+Ride-Maßnahmen, Aufhebung der Parkmöglichkeiten auf der B 317 (=Kombinationsszenario).</p>
ÖPNV-Szenario:	<p>Vorstufe:</p> <p>Umbau der Stichstraße, Rückbau der dortigen Parkplätze und Anlage einer neuen Bushaltestelle vor dem Haus der Natur (es entfallen ca. 200 Stellplätze). Überlaufstellplätze bleiben auf der B 317 zunächst noch zweiseitig (mit Ausnahme besonders kritischer Stellen), bis sich die Entlastungsstrategien (Ausbau ÖPNV, Park+Ride) bewährt haben.</p>
Kombinationsszenario:	<p>Vorstufe A:</p> <p>Umsetzung aller Maßnahmen mit Ausnahme des Baus des Parkdecks. Dafür bleiben die Großparkplätze zunächst bestehen (vergleichbar dem ÖPNV-Szenario). Zunächst bleiben die Überlaufstellplätze an der B 317 bis zur Bewährung der alternativen Entlastungsstrategien beidseitig bestehen (mit Ausnahme besonders kritischer Stellen).</p> <p><i>alternativ</i></p> <p>Vorstufe B:</p> <p>Umsetzung sämtlicher Maßnahmen im Bereich Stichstraße (inkl. Bau des Parkdecks). Überlaufstellplätze bleiben auf der B 317 zunächst noch zweiseitig (mit Ausnahme besonders kritischer Stellen), bis sich die Entlastungsstrategien (Ausbau ÖPNV, Park+Ride) bewährt haben.</p>

Tab. 24: Möglichkeiten einer schrittweisen Umsetzung der Szenarien (Hickmann 2001: 81)

3.2.2 Szenario „Autofreier Feldberg“

Die Grundidee ist, das engere Feldberggebiet für den Zielverkehr von Tagesgästen im Pkw-Verkehr zu sperren, lediglich Übernachtungsgäste sollen zufahren können. Der Durchgangsverkehr auf der Trasse der B 317 wird weiterhin das Feldberggebiet queren. Der Brennpunkt des Winter- wie des Sommertourismus, der Kernbereich um den Feldberger Hof kann jedoch weitgehend autofrei gestaltet werden. Die Anreise der Tagesgäste soll von Auffangparkplätzen im Talbereich ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, und zwar vorrangig mit Bergbahnen erfolgen:

- aus Richtung Bärenthal – Titisee mit einer Bergbahn von Bärenthal aus zum Feldberger Hof,
- aus Richtung Todtnau mit der bereits geplanten 4er-Sesselbahn von Fahl auf die Grafenmatt,
- aus Richtung St. Blasien mit einer Gondelbahn von Menzenschwand zum Skigebiet Grafenmatt (Bereich Menzenschwander Hütte/Feldberg Ort).

Ziele dieses Konzepts sind:

- Eine Erhöhung der touristischen (Aufenthalts-)Qualität durch Autoarmut.
- Der Feldbergbesuch soll bereits bei der Anfahrt zum Erlebnis werden. Das Erschließungskonzept soll den Feldberg als etwas Besonderes von anderen touristischen Zielen abheben.
- Eine Verlängerung der Aufenthaltsdauer der Besucher am Feldberg.
- Durch die veränderte Qualität der touristischen Erschließung soll eine gleichmäßigere zeitliche Verteilung der Besucherströme und ein Abbau der extremen Nachfragespitzen erreicht werden.
- Insgesamt ist das Ziel eine qualitätsorientierte Weiterentwicklung des Tourismus am Feldberg.

Durch das Queren der Bundesstraße 317 sind die Voraussetzungen für ein autofreies Erschließungskonzept am Feldberg nicht einfach. Nur Teilbereiche können tatsächlich autofrei werden. Die Verlegung des Parkraums auf Auffangparkplätze im Talbereich ist schwierig, da geeignete Flächen nur in größerer Entfernung zu finden sind. Dennoch kann durch das Konzept das engere Feldberggebiet vom Zielverkehr, vom Parksuchverkehr und vor allem vom ruhenden Verkehr nahezu völlig entlastet und eine insgesamt umweltverträglichere Abwicklung erreicht werden. Es verbleibt der Durchgangsverkehr auf der Bundesstraße 317, der jedoch zumindest an Spitzentagen des Tourismus (Wochenenden der Wintersaison) im Vergleich zur heutigen Menge des

Zielverkehrs eine untergeordnete Bedeutung hat (zu prüfen wäre eine tageweise und partielle Sperrung wie bei größeren Veranstaltungen in der Vergangenheit).

Ein großes Problem bleibt auch in diesem Konzept „Autofreier Feldberg“ die außerordentlich ausgeprägte Spitzenbelastung an wenigen Tagen: Durch das sehr große Besucheraufkommen an Spitzentagen und zu Spitzenzeiten werden große Kapazitäten bei den Erschließungsbahnen bzw. Zubringersystemen und bei den Auffangparkplätzen benötigt. Das Konzept sieht dabei eine Erschließung aus drei Richtungen vor, wobei der größte Aufwand aufgrund der stärksten Besuchernachfrage aus Richtung Bärenthal anfällt. Vorgeschlagen werden dort die Alternativen Schienenbahn Titisee–Feldberg mit elektrischen Leichtbau-Triebwagen im Adhäsionsbetrieb oder eine Luftseilbahn von Bärenthal zum Feldberger Hof. Letztere Lösung bedingt deutlich geringere infrastrukturelle Kosten, verhindert jedoch eine umsteigefreie Direktverbindung über Bärenthal hinaus nach Titisee. Das Szenario schätzt weiterhin eine notwendige Stellplatzzahl aus Richtung Titisee/Bärenthal von 1.500, aus Richtung Todtnau von 500 und aus Richtung St. Blasien/Menzenschwand von 280 Stellplätzen ab. Mit diesen rund 2.300 Stellplätzen stünden rund 350 Parkplätze weniger zur Verfügung als heute auf dem Feldberg und in Fahl, was jedoch durch einen Abbau von Nachfragespitzen und einen erhöhten Anteil von ÖPNV-Anreisenden kompensiert werden könnte. Diese neuen Verkehrsinfrastrukturen müssen völlig neu geschaffen werden und bedingen hohe Investitionskosten¹⁵. Ein relativ geringer zusätzlicher Aufwand wird im zusätzlichen Bedarf eines verdichteten Takts des Busverkehrs Todtnau-Feldberg (dieser Bus würde gleichzeitig einen Zubringerverkehr innerhalb des engeren Gebiets übernehmen) und der verbesserten Anbindung der Feldberger Teilorte gesehen.

Bestehende Pkw-Infrastrukturen im engeren Feldbergbereich werden hingegen überflüssig und müssen zurückgebaut werden. Durch diese völlige Umstrukturierung erfordert das Konzept „Autofreier Feldberg“ im Vergleich mit den anderen Szenarien die mit Abstand höchsten Anfangsinvestitionen und Gesamtkosten, demgegenüber steht jedoch ein möglicher zusätzlicher Attraktivitätsgewinn und eine Aufwertung des Gebiets.

Infolge einer umgestalteten Erschließung und qualitativen Änderung des Zielgebiets werden sich auch bei der Struktur der Besucher erhebliche Veränderungen ergeben. Es wäre daher aus tourismuswirtschaftlicher Sicht zu untersuchen, ob die entstehenden Zusatzkosten durch entsprechende Zusatzeinnahmen abgedeckt werden können.

Das Szenario „Autofreier Feldberg“ ist insgesamt ein ehrgeiziges Konzept, dessen Kosten und Auswirkungen zuvor sorgfältig untersucht werden müssten.

¹⁵ Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit finden sich in Kap. 7.5 und Anlage 7 der Studie (überschlägige Werte zur Abschätzung der Größenordnung der Finanzierung).

3.3 Sondierungs- und Erörterungsgespräche

Auf Basis der Studie „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ fanden im nächsten Projektschritt mehrere Erörterungsgespräche mit regionalen und überregionalen Akteuren statt. Diese waren Vertreter der Kommunen, der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Waldshut, des Regierungspräsidiums Freiburg (RP; Regierungsvizepräsident Dr. W. Kollnig und mehrere Referatsleiter), des Wirtschaftsministeriums Baden-Württembergs (WiMin; Referate „Grundsatzfragen der Wirtschaftsförderung, regionale Strukturpolitik“ und „Tourismus“), des Ministeriums für Umwelt- und Verkehr Baden-Württembergs (UVM; Referate „Grundsatzfragen der Verkehrspolitik“ und „Öffentlicher Personennahverkehr“), des Ministeriums Ländlicher Raum Baden-Württemberg (MLR; Referate „Strukturentwicklung Ländlicher Raum“, „Grundsatzfragen Ländlicher Raum“ und „Grundsatzfragen des Natur- und Landschaftsschutzes“), des Naturparks Südschwarzwald (u.a. Arbeitskreis „Mobilität und Tourismus“), des Schwarzwaldvereins e.V. sowie des Landesnaturschutzvereins (LNV) e.V..

Ziel der Gespräche waren neben der Ergebnisvorstellung die Erörterung der Konzepte im Hinblick auf die Machbarkeit und Realisierbarkeit von Maßnahmen. Die Kernfragen lauteten: Was ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und unter Berücksichtigung innovativer Maßnahmen tragfähig, sinnvoll und realisierbar (d.h. auch finanzierbar), welche Maßnahmen sind wünschenswert, wo bestehen Chancen und Umsetzungshemmnisse, welche Voraussetzungen müssten geschaffen werden, und wie können die möglichen Akteure auf regionaler und überregionaler Ebene an einem Strang ziehen, um die bislang bestehenden und unbewältigten Verkehrsprobleme am Feldberg zu lösen? Geklärt werden sollte damit auch eine erste Verortung dieser Gesprächspartner in einem weiteren Projektprozess der weiteren Konkretisierung.

Alle Gesprächspartner wiesen auf die hohe Projektrelevanz bzw. Dringlichkeit einer Problemlösung und den bestehenden großen Handlungsbedarf hin. Die Situation wird für eine verträgliche Gesamtgebietsentwicklung und in seiner Außenwahrnehmung als limitierender Faktor gesehen. Als vorgegebene Rahmenbedingung wird die Problematik der Querung des Gebiets durch die bestehende B 317 und ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr bestätigt. Die Machbarkeit und Notwendigkeit einer *reinen* Lösung auf Basis des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) einschließlich einer bergbahntechnischen Erschließung wird kontrovers beurteilt.

Zur Lösung der Verkehrsprobleme am Feldberg bildeten sich zwei Positionen heraus:

So favorisierten die Vertreter des Umwelt- und Naturschutzes einschließlich des Schwarzwaldvereins tendenziell das Konzept einer bergbahntechnischen Erschließung des Feldbergs bei gleichzeitiger annähernder Autofreiheit des Seebuckbereichs. Diese Lösung könnte mit den Zielsetzungen des Umweltplans Baden-Württemberg abgestimmt

werden. Gleichwohl wurde konstatiert, dass für eine Entscheidung noch wichtige Grundlagen fehlten und zu ergänzen wären: beispielsweise eine Wirkungsanalyse, die nicht nur die Machbarkeit, sondern auch mögliche Folgen – Potenziale und Gefahren – einem oder mehreren alternativen Szenarien gegenüberstellt, um den Abwägungsprozess auch im Hinblick auf die hohen finanziellen Investitionen argumentativ und sachlich zu fundieren und zu erleichtern. Die Stellung lautete hier, die Schaffung schneller „Fakten“ zu vermeiden und genau zu prüfen, welche Vorteile eine derartige Lösung aufweisen würde. Dies betrifft in erster Linie die Erschließung mit einer luft- oder schienengebundenen Bergbahn aus Richtung Bärenthal. Die Erschließung aus Richtung Menzenschwand hingegen wurden aus naturschützerischer Sicht als höchst bedenklich eingestuft (Liftrasse im Naturschutzgebiet, Zerschneidungswirkung, Zunahme des Verkehrs durch Menzenschwand). Als Defizit der Studie wurde bemängelt, dass der touristische Ausbau des Seebuckgebiets durch die Inbetriebnahme von Beschneiungsanlagen ab Winter 2001/2002 nicht berücksichtigt werde. Von einem weiteren Akteur werden die verstärkte Einbeziehung der Ergebnisse und Erfahrungen anderer Untersuchungen oder Konzepte zum Thema „umweltfreundliche Verkehrskonzepte“ angeregt, beispielsweise zum Belchen oder aus dem Projekt „Umweltfreundliche Mobilität Todtnauberg“.

Demgegenüber hielten die anderen Akteure und Entscheidungsträger das Konzept des „Autofreien Feldbergs“ zwar für eine durchaus interessante Vision, doch aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen und Grundlagen für nicht realisierbar oder nur beschränkt realisierungswürdig. Betroffen ist zunächst die Finanzierung. So sahen die Vertreter der Landesministerien keine Möglichkeiten, ein derartiges Vorhaben in der nötigen Höhe und dem angegebenen Umfang zu finanzieren, da hierfür zumindest in den Ministerien keine spezifischen Töpfe oder Programme bereitstünden. Dies gilt auch für eine Förderung gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), da die Wirtschaftlichkeit und der Nutzen einer solchen Maßnahme¹⁶ kaum dargestellt werden kann (Problematik des weiterhin bestehenden Parallelverkehrs auf der B 317 und der besonderen Ausprägung des Freizeitverkehrs mit seinen extremen Spitzen).

Hier bildete sich die Position der Notwendigkeit einer integrierten Betrachtung sowohl des motorisierten Individualverkehrs (mIV) wie auch des öffentlichen Verkehrs heraus:

So wird die Erreichbarkeit des Feldbergs mit dem Pkw insbesondere für Wintertouristen (Skifahrer) als wichtig erachtet. Der Umsetzung eines Parkhauses stehen jedoch Schwierigkeiten einer Zuschussfinanzierung aus Landesmitteln entgegen, da dieses eine kommunale Maßnahme darstellt und ein öffentliches Interesse als Voraussetzung nicht nachweisbar ist. Dennoch ist die Parkdecklösung – allerdings in reduziertem Umfang wie im „Kombinationsszenario“, in eine weitere Überlegung einzubeziehen, dabei jedoch in

¹⁶ Im Rahmen der erforderlichen standardisierten Bewertung.

ein Gesamtkonzept zu integrieren, da durch diese alleinige Maßnahme die bestehenden Probleme kaum lösbar erscheinen. Die Gestaltung der als Bundesstraße klassifizierten Stichstraße zum Feldberger Hof wird weiterhin als einer der zentralen Punkte für das Gesamtkonzept erachtet. Eine Abstufung zur Gemeindestraße ist in Erwägung zu ziehen, wenngleich die Baulast somit auf die Gemeinde Feldberg fallen würde, ihr aber mehr Spielraum zur Umgestaltung ermöglichte (ggf. dann unter Förderung durch das GVFG). Eine einheitliche Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsinformations- und -lenkungssysteme stellen wichtige Bestandteile eines möglichen Konzepts dar.

Dem ÖV wird eine große Bedeutung beigemessen¹⁷, der zu einem Attraktivitätsgewinn des Feldbergs beitragen kann. Allerdings werden neue Angebote, Erweiterungen oder Ergänzungen des bestehenden Systems nur schwer zu erreichen sein: Dies wird einerseits mit den besonderen topographischen Verhältnissen im Gebiet begründet, die die Umsetzung von Konzepten mit größeren Auffangparkplätzen als Voraussetzung für Shuttle- oder Pendelbussysteme (P+R) erschweren (insbesondere die Situation in Bärenthal). Eine weitere Schwierigkeit wird in der Ausprägung des Freizeitverkehrs mit seinen Besucherspitzen in Abhängigkeit der Witterung gesehen (bei höherer Verlässlichkeit und Kalkulierbarkeit im Sommer als im Spätherbst und Winter), daneben aber auch in der Besucherstruktur mit den speziellen Bedürfnissen der Besucher (Wintersportler mit Gepäcktransport). Betroffen hiervon ist insbesondere die ÖPNV-Finanzierung, die für ein verlässliches Angebot auf kalkulierbare Größen und Einnahmen angewiesen ist. Es wird angeregt zu prüfen, ob sich in diesem Zusammenhang ein ÖV auf Basis von Liften nicht als ein flexibler einsetzbares, kalkulierbareres und verlässlicheres Systemkonzept gegenüber einem Buskonzept erweist. Weiterhin ist die regionale Verankerung lokaler Konzepte zu beachten (innovative Angebote, besondere Berücksichtigung des Naherholungs-/Ausflüglerverkehrs und des Urlauberverkehrs).

Gleich welchem Konzept der Vorrang eingeräumt werden kann, grundlegend sollten die liftseitigen Rahmenbedingungen eine Verbesserung erfahren, indem eine Verbindung der derzeit durch die B 317 getrennten Skigebiete erreicht wird (Holzbrücke über die B 317, Ausbau des Zeigerlifts, Einnahmepoolung zwischen den Liftgesellschaften).

Zusammenfassend ergeben sich folgende Anforderungen an eine weitere Konkretisierung:

- Die Maßnahmen sollten zeitlich und räumlich schrittweise umsetzbar sein (Stufenkonzept).
- Ein *reines* ÖV- oder *reines* mIV-Konzept scheint der Problemsituation nicht angemessen. Ziel müssen die Integration der Verkehrsträger und aufeinander abgestimmte Maßnahmen sein.

¹⁷ Vgl. hierzu auch den Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995: 169ff.

- Die notwendigen Investitions- und Betriebskosten sind gegenüber zu stellen und zu prüfen.
- Besucherspitzen im Freizeitverkehr erfordern dynamische Konzepte, d.h. die Dynamisierbarkeit und Flexibilisierbarkeit von Maßnahmen.
- Die vielschichtigen Interessenslagen vor Ort erfordern einen gemeinsamen Dialog und die weitere problemorientierte Zusammenarbeit verschiedener Gebietskörperschaften und Entscheidungsträger. In der Region könnten sich die Landkreise (Landratsämter) als Schrittmacher erweisen („regionale Initiative“).

3.4 Workshop "Verkehrsentwicklung am Feldberg – Konzepte und Szenarien" am 18.12.2001

Am 18.12.2001 fand im „Haus der Natur“ am Feldberg der Workshop „Verkehrsentwicklung am Feldberg – Konzepte und Szenarien“ statt (vgl. Ablauf im Anhang). Er hatte zum Ziel, die vorgeschlagenen Lösungen gemeinsam mit lokalen, regionalen und überregionalen Akteuren zu überprüfen, zu erörtern und konstruktiv weiterzuentwickeln. Eingeladen wurden Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung, Vertreter der Wissenschaft, Interessensvertreter sowie an der Thematik Interessierte¹⁸. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen bekamen als Arbeitsgrundlage des Workshops den Arbeitsbericht Nr. 204 „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ vorab zugesandt.

Leitfragen der Veranstaltung waren:

- Wie lässt sich eine optimale Erreichbarkeit im Rahmen eines qualitätsorientierten Tourismus dauerhaft umwelt- und wirtschaftsverträglich sichern?
- Welche Konzepte sind tragfähig, was ist machbar und sinnvoll?

Damit sollten nicht nur die Ergebnisse einem erweiterten Kreis von Personen vorgestellt werden, sondern vor allem Kritik, Impulse und Anregungen gesammelt werden, die in die weitere Projektarbeit, die Konkretisierung und Detaillierung entsprechender Maßnahmen und Konzepte, einfließen sollen.

Die Veranstaltung hatte drei thematische Blöcke: Im ersten wurden in den Eingangstatements die Sichtweisen verschiedener Personen zur Verkehrsentwicklung dargestellt und diskutiert. Im zweiten Vormittagsblock wurden dann die Szenarien nochmals präsentiert, diskutiert und erörtert. Am Nachmittag stand die Arbeit in zwei strukturierten und moderierten Arbeitsgruppen zur vertieften Diskussion im Vordergrund. In den folgenden Kapiteln 3.4.1 bis 3.4.3 sollen die wesentlichen Aussagen einzelner

¹⁸ Eine Liste der Teilnehmer und Teilnehmerinnen findet sich im Anhang.

Redebeiträge bzw. Statements themenbezogen und inhaltlich konzentriert wiedergegeben werden, wobei versucht wurde, die Argumentationsfolge beizubehalten, um den Verlauf der Veranstaltung auf diese Weise zu dokumentieren.

3.4.1 Die Verkehrsentwicklung aus Sicht verschiedener Akteure

Im folgenden werden die Vorträge und wesentlichen thematischen Inhalte der fünf Eingangsstatements¹⁹ und die anschließende Diskussionen zusammengefasst.

Für das Regierungspräsidium Freiburg: *Regierungsvizepräsident Dr. W. Kollnig*

Herr Dr. Kollnig hob hervor, dass das Feldberggebiet in das Gebiet des Naturparks Südschwarzwald eingebettet sei. Anzutreffen seien im Raum Feldberg Nutzungskonflikte zwischen der Natur und dem Verkehr bzw. zwischen dem Verkehr und der Nachhaltigkeit. Das vorliegende Gutachten liefere in diesem Zusammenhang auch neue Sichtweisen im Bezug auf diese Nutzungskollision zwischen Tourismus und der von der Natur gegebenen Situation einschließlich den Konsequenzen, womit es eine wichtige Ergänzung zu den Studien darstelle, die bereits im Rahmen der Naturparkplanung durchgeführt wurden. Sollte über die Machbarkeit und Umsetzungsfähigkeit von Maßnahmen diskutiert werden, so sei hierbei eben diese Situation im Naturpark zu berücksichtigen. Damit würden auch Lösungen erforderlich, die sich diesen Gegebenheiten anpassen und die nachhaltig sind.

Der Verkehr stelle sich im Feldberggebiet als „Flaschenhals“ dar. Betroffen von der Problematik seien nicht nur das engere Gebiet um den Feldberger Hof, sondern auch Feldberg-Ort im Bereich der Menzenschwander Hütte sowie das Gebiet um Fahl. Die Konkurrenz zu anderen Skigebieten dränge nach einer Lösung der Verkehrsprobleme. Im Hinblick auf Investitionen sei jedoch die besondere Situation der Spitzenbelastungen an einigen Tagen zu berücksichtigen, was einen umsichtigen Abwägungsprozess erfordere. Der große Anteil des motorisierten Individualverkehrs (mIV) am modal split werde sich kaum ändern lassen, sodass es Ansätze geben müsse, die ausreichende Angebote für Pkw-Fahrer machen. Ergänzend dazu müsse aber das ÖPNV-Angebot erweitert werden. Damit werde die Vernetzung des mIV mit dem öffentlichen Verkehr zwingend erforderlich.

Die Gesamtproblematik könne nicht mit einer einzelnen Maßnahme gelöst werden, sondern erfordere eine Kombination von Maßnahmen: Leitsystem, Parkraumbewirt-

¹⁹ Das Protokoll wurde dankenswerter Weise von Sabine Martens und Kerstin Pauls geführt und diene als Grundlage für diese Zusammenfassungen, die keine Zitate darstellen.

schaftung, die vertiefte Diskussion über die mögliche Abstufung der Stichstraße und die Aufwertung des ÖPNV. Derartige Maßnahmen sollten in ein vernetztes System eingebunden, stufenweise umgesetzt und von den Gemeinden gemeinsam getragen werden. An der Erarbeitung gleich welcher Maßnahmen(-pakete) müssten viele Betroffene und Entscheidungsträger – vor allem natürlich die betroffenen Kommunen und Landkreise – mitarbeiten. Die große Alternative des Szenarios „Autofreier Feldberg“ sei hingegen eine langfristige Vision, die sich keineswegs einfach umsetzen lasse.

Für die Landkreise: Kreisregierungsdirektor T. Wisser, Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald, Dezernat 6 (Verkehr und regionale Zusammenarbeit)

Herr Wisser begrüßte den seines Erachtens richtigen Ansatz, den mIV und den ÖV in der Studie parallel und integriert zu betrachten. Eine Vernetzung dieser Verkehrsträger ergebe sich angesichts der Problemstellung zwingend.

Er verwies bereits eingangs auf das Szenario „Autofreier Feldberg“, das zwar kaum realisierbar erscheine, aber den Charme der „Radikalität“ besitze. Diese Radikalität sei hierbei jedoch eine falsche Lösung: Dieses Szenario sei zwar durchaus schlüssig, werde aber den Bedürfnissen der Region nicht gerecht, weswegen kleinere Schritte sinnvoller seien. Zudem verhinderten die unterschiedlichen Interessenlagen die Umsetzung derartiger Lösungen. Der bestehende „Flaschenhals“ in Form einer eingeschränkten Erreichbarkeit an Spitzentagen sei vielleicht nicht schlecht, da er einem „Selbstregulativ“ gleichkäme.

Ein Problem des Feldbergs bzw. des Schwarzwaldgebiets bestünde in seiner nahverkehrsangebotsfeindlichen Siedlungsstruktur: schwierig zu bedienender Berufsverkehr bei geringer Arbeitsplatzdichte und ein sehr großer Bedarf an Freizeitverkehr, bei dem niemand so recht wisse und planen könne, wann er benötigt wird. Somit werde eine hohe Flexibilität erforderlich, die aber vom herkömmlichen ÖPNV kaum zu leisten sei.

Richtig sei der Weg der Landkreise, eine naturraumverträgliche, finanzielle und organisatorisch abgestufte, d.h. „modulare“ Lösung und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Bereits gegangene Schritte sollten fortgesetzt werden. Damit werde das Zusammenspiel von Nahverkehrsangebot und einer mIV-Lösung thematisiert: Die Bundesstraße 317 sollte hingegen nicht abgestuft oder gar partiell geschlossen werden. Auch sei ein großes Parkhaus zweifelhaft. Als Orientierung könnte vielmehr das „Kombinationsszenario“ gelten. Ein optisch vertretbares Parkdeck sei eine gute Lösung. Parallel dazu sollten jedoch der Ausbau und das Angebot des Liftbusses und des Wander- bzw. Freizeitbusses vorangetrieben werden. Dabei gelte es immer, die Frage der Finanzierung zu beachten und somit letztlich auch finanzierbare Angebote zu schaffen.

Weitere teure Gutachten seinen hingegen abzulehnen und stattdessen die „kleinen Lösungen“ zu favorisieren.

Hierbei verwies Herr Wisser auf die Möglichkeit, auf der Basis eines „Touristentickets“ weiterzudenken: Demnach könnte die ÖPNV-Nutzung mit der Gästekurkarte der Urlauber kombiniert werden, vergleichbar dem weitverbreiteten Modell des „Semestertickets“ für Studierende. Eine solches Angebot erfordere damit allerdings die Unterstützung aller Gemeinden und des Touristikverbandes. Das gemeinsame Ziel sollte ein „naturverträglicher Tourismus“ sein. Vor allem aber sei es wichtig, den Perfektionismus nicht zu weit zu treiben, sondern auch das Bekenntnis zu zwei Tagen „Chaos“ zu zulassen.

Für die Kommunen: *Bürgermeister S. Wirbser, Gemeinde Feldberg*

Herr Wirbser begann mit einem historischen Rückblick: Demnach begannen die Verkehrsprobleme am Feldberg mit dem Beginn der touristischen Nutzung, wobei zunächst die Erschließungsprobleme im Vordergrund standen. Zur Studie bemerkte er, dass alle vorgestellten Ideen der Maßnahmen nicht neu seien, aber es fehlte bisher eine Umsetzung. Viele Ideen, Konzepte und Pläne wurden in der Vergangenheit entwickelt. Beispielsweise wurden Pläne zum Bau einer Bahn auf den Feldberg bereits in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts entworfen.

Das Hauptproblem auch einer mangelnden Umsetzung läge in der Dreiteilung der politischen Verantwortung (drei Kommunen, drei Landkreise) und daran, dass unterschiedliche Interessen verfolgt werden würden.

Die überregionale Betrachtung hätte sich in der Vergangenheit überwiegend auf den Naturschutz bezogen, die Themen Tourismus und Verkehr spielten dagegen nur eine untergeordnete Rolle sowohl beim Land Baden-Württemberg wie auch in der Wahrnehmung der Öffentlichkeit. Jetzt aber gelte es, die Chance zu nutzen und den Feldberg samt seiner Bevölkerung und ihrer wirtschaftlichen Grundlage in den Mittelpunkt zu stellen, denn die Bereiche Natur, Bevölkerung und Tourismus griffen ineinander. Auch die Mobilitätssicherung der Bevölkerung in den kleineren Teilorten um den Feldberg vor allem in den Wintermonaten mit seinen schwierigen Verhältnissen sei zu beachten. So seien diese Bevölkerungsteile einerseits auf einen funktionierenden Individualverkehr angewiesen, daneben werde aber auch der Anschluss an den ÖPNV (Schülerverkehr, Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen) als wichtig erachtet.

Die Sicht der Touristen lasse sich wie folgt umschreiben: Alle würden mit dem Auto kommen, aber keiner wolle die Autos sehen. Ein großes Parkraumflächenangebot für Touristen sei am Feldberg unbedingt erforderlich. Weiterhin müsse die Bedienung der ÖPNV-Strecke Titisee-Bärental-Feldberg sichergestellt werden. Der Durchlass für

Rettungswagen und Versorgungsfahrzeuge zu den Betrieben und verschiedenen Einrichtungen sei zu gewährleisten.

Mit der vorgelegten Studie wurde erstmals ein übergemeindliches Gemeinschaftsprojekt angegangen, das nicht in der Schublade verschwinden sollte. Die Gemeinden des Feldbergs seien dabei allen Szenarien gegenüber offen. Sie könnten jedoch alleine keine umfassende Lösung durch- und umsetzen, weshalb die Unterstützung des Landes für sein ältestes Naturschutzgebiet und wintersicherstes Skigebiet angemahnt werde. Die weitere Entwicklung am Feldberg sollte nachhaltig, umweltverträglich und unter Einbeziehung aller Akteure verlaufen.

**Für den Naturpark Südschwarzwald: Bürgermeister H. Eckert (Hinterzarten),
Stellvertretender Vorstandsvorsitzender „Naturpark Südschwarzwald e.V.“**

Herr Eckert hob den Tourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Region des Naturparks und besonders für das Feldberggebiet hervor. Ein Ziel des Naturparks Südschwarzwald, in dessen Gebiet der Feldberg ein Highlight darstelle, sei es, diese Region als „vorbildliche Erholungslandschaft“ zu erhalten. Besonders wichtig seien dabei die Verknüpfung und Abstimmung von Zielen und Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie dem Erhalt bzw. der Aufwertung als besonderer Raum für Tourismus und Freizeitgestaltung mit ausreichenden Spielräumen für die Siedlungsentwicklung, was einem großen Spagat gleichkäme.

Die Bemühungen um Besucherlenkungs- und Verkehrskonzepte erforderten eine ganzheitliche Betrachtung. Dabei spiele natürlich der Tagestourismus, auch im Feldberggebiet, eine große Rolle.

Die Zielsetzung für eine Lösung der Verkehrsprobleme müsse auf jeden Fall lauten, Anreize für die Nutzung des ÖPNV zu schaffen, um das Pkw-Aufkommen zu reduzieren. Ansätze hierzu gäbe es auch aus den Arbeitsgruppen des Naturparks (v.a. Arbeitsgruppe „Mobilität und Verkehr“): Beispielsweise wird die Schwarzwald-ErlebnisCard, die die verschiedenen Sehenswürdigkeiten des Schwarzwalds mit dem ÖPNV verknüpfen möchte, ab Pfingsten 2002 auf den Markt kommen. Weitere Projekte wurden bereits verwirklicht: so z.B. der Wanderbus Feldberg am Wochenende, der Wanderbus Lenzkirch – Feldberg oder der Wanderbus Wutachschlucht. Da die finanziellen Mittel des Naturparks jedoch begrenzt seien, wäre man wie z.B. bei der Mobilitätszentrale Schluchsee auf eine Vor-Ort-Finanzierung angewiesen.

Erforderlich werden würde ein intelligentes Verkehrskonzept, in dem der ÖPNV und die bereits vorhandenen Schienenverbindungen der Bahn eine große Rolle spielen. Dabei müsse die besondere Situation des Feldbergs vor allem im Winter beachtet werden. Eine „Top-Lösung“ sei nur schwer und nicht sofort erreichbar. Hier sollte ein *realistisches*

Ziel gesetzt und eine schrittweise Umsetzung angestrebt werden. Dazu sei ein großer Abstimmungsbedarf notwendig.

Alleine könne die Region die Umsetzung sicher nicht schaffen, hierbei sei sie auf die Unterstützung vieler, insbesondere aber der des Landes Baden-Württemberg, angewiesen.

Für den Landesnaturschutzverband (LNV): R. Ehret, Vorstandsvorsitzender des LNV e.V.

Herr Ehret verwies einleitend auf die wichtigen Aspekte des Natur- und Umweltschutzes, die beim LNV im Vordergrund stünden. Doch habe der LNV nicht nur diese als Ziel, und keines der vorgestellten Konzepte solle „torpediert“ werden. Zu fordern sei aber bei allen folgenden Planungen und Maßnahmen – zunächst einmal unabhängig von den vorgestellten Verkehrsentwicklungskonzepten bzw. Szenarien –, dass das Gebot der Nachhaltigkeit Anwendung findet, bei dem die drei Aspekte Ökonomie, Ökologie und Soziales zu berücksichtigen sind. Dies erfordere natürlich im Allgemeinen dass der Autoverkehr reduziert werden müsse, vor allem im Hinblick auf den Klimaschutz.

Alle in der Studie „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ dargelegten Szenarien seien bisher unvollkommen, da in ihnen keine ausreichende Wirkungsanalysen für Natur und Umwelt enthalten sind. Dies wäre aber auch leider nicht der Auftrag gewesen. Demnach sei es auch fatal, im Januar Empfehlungen für das eine oder andere Szenario ohne die Untersuchung der Auswirkungen zu geben und widerspräche dem Auftrag der Akademie (Technik-, „Folgen“-Abschätzung).

Die Studie dürfe nicht dafür herhalten, ein großes Parkhaus am Feldberger Hof und damit die Vorstellungen der Gemeinde Feldberg zu verwirklichen, denn der Bau versperre die Option auf einen weitgehend autofreien Feldberg. Letztlich sollte jenes Konzept des „Autofreien Feldbergs“ nicht von vorneherein obsolet werden. Im Vordergrund müsse vielmehr die Suche nach Modellen stehen, wie der Verkehr insgesamt reduziert werden kann. Hierfür sei dieses Konzept am besten geeignet. Weiterhin sei das Problem nicht nur vom Seebuck her anzugehen, sondern eine weitere und eingehendere Berücksichtigung müsse bereits der Quellverkehr und die Anreise zu den aufgesuchten Zielen erfahren.

Es sollte zwar keine „Käseglocke“ über das Gebiet gestülpt werden, aber bedacht werden, dass die Natur *das* Potenzial bzw. *das* Kapital für den Tourismus darstelle. Abschließend forderte Herr Ehret, dass das Geld für eine Wirkungsanalyse zur Verfügung gestellt werden müsse.

Diskussion zu den Beiträgen

Moderation und Gesprächsleitung: Rainer Carius, TA-Akademie, Protokoll Sabine Martens, Kerstin Pauls und Jens Brenner (TA-Akademie)

Herr Dölle stellte die Frage, ob bei den touristischen Konzepten nach Langzeit- und Tagestouristen unterschieden werde, ob und wie dort Schwerpunkte gesetzt werden würden.

Beide Gruppen würden berücksichtigt, so die Antwort Herrn Eckerts. Die Langzeittouristen würden mehr zur Stärkung der Wirtschaftskraft beitragen und für die Kurzzeittouristen – für Menschen aus der Umgebung – müsse ein attraktives Angebot aufrecht erhalten werden. Auch Herr Wirbser stellte klar, dass immer beide Gruppen berücksichtigt werden würden. So sei die Region Freiburg eine Wachstumsregion, in der immer neue Siedlungen gebaut werden würden, deren Bewohner in der Freizeit ein Ziel suchten. Insofern stelle sich die Frage nach der Bevorzugung von Langzeit- oder Kurzzeittouristen nicht. Übernachtungsgäste wären zwar für die Gemeinden erfreulicher, aber Tagestouristen seien nicht wegzudiskutieren.

Den Ausführungen Herrn Ehrets entgegnete Herr Wirbser, dass die Reglementierung des mIV auch das Ziel der Gemeinden sei, da dadurch die Attraktivität insgesamt gesteigert werde. Eine Verwirklichung des Parkdecks würde auch bedeuten, dass der „Blechpark“ am Seebuck nicht mehr zu sehen wäre.

Herr Wirbser fragte Herrn Ehret, ob die Bedenken seitens des LNV gegen eine bahntechnische Erschließung zugunsten des „Autofreien Feldbergs“ zurückgestellt werden. Herr Ehret vertrat die Auffassung, dass die Bergbahn durchaus attraktiv sei, aber visionär und teuer. Aber auch teure und visionäre Lösungen gelte es weiter zu betrachten. Daneben müsse jedoch der ÖPNV attraktiver werden, indem man beispielsweise einen Ski-Waggon von Freiburg zum Feldberg einrichtet, auch im Rahmen der Erweiterung der Breisgau-S-Bahn. Einen Königsweg für das Verkehrsproblem am Feldberg gäbe es nicht. Die Bedenken gegen eine Bahn seien nicht pauschal zurückzuweisen. Die Bundesstraße 317 wäre durchaus breit genug für eine Bahn. Notwendig sei ein Abwägungsprozess. Dies bleibe aber nur möglich, wenn man sich nicht vorher auf ein Szenario festlege. Eventuell bestünde hierfür seitens der Landesregierung Interesse. Er sprach sich noch einmal dafür aus, nicht schon im Januar eine Empfehlung auszusprechen.

Herr Loose wies darauf hin, dass man bei den Tagestouristen unterscheiden müsse zwischen denen, die eine komfortable Anreise haben und denjenigen, bei denen die Anreise komplizierter sei. Die Herkunft und Quelle der Touristen erfordere unterschiedliche und darauf abgestimmte Konzepte, Tagesausflügler aus Freiburg beispielsweise seien als spezifische Gruppe zu betrachten.

Herr Ehret entwarf ein 5. Szenario: die Parkmöglichkeit am Seebuck auf ein naturverträgliches Maß reduzieren, Einrichtung eines Parkleitsystems und einer Seilbahn

ab Bärenthal. Ihm sei jedoch auch klar, dass es trotz eines guten ÖPNV immer mIV geben würde.

Herr Ebner schloss sich Herrn Wissers Ausführungen an und wies darauf hin, dass der Durchgangsverkehr, vor allem der Lkw-Verkehr auf der B 317, bisher noch nicht angesprochen wurde. Die B 317 sei hochbelastet und werde auch als Abkürzung in Richtung Basel genommen. Mit der Einführung einer Lkw-Maut sei sogar mit einer noch stärkeren Belastung zu rechnen.

Das Haupteinzugsgebiet für den Tourismus am Feldberg sei der Rheingraben, so Herr Wirbser. Die Reduzierung der Strecke bei einem Szenario „Autofreier Feldberg“ würde ca. fünf Kilometer betragen, was aber bei dieser langen Anreise unbedeutend wäre. Parkplätze in Bärenthal bedeuteten einen großen Flächenverbrauch. Somit müsse die Lösung der Verkehrsprobleme bereits in den Ausgangsorten – insbesondere im Raum Freiburg, aber auch im Raum bis Mannheim – angegangen werden. Dies würde bereits dort eine bessere Anbindung und Vertaktung erfordern.

Herr Schwendemann verwies auf die Ansätze in den Regionalplänen, die dieses Thema auch aufgegriffen hätten.

3.4.2 Diskussion nach Vorstellung der Szenarien

Moderation und Gesprächsleitung: Rainer Carius, TA-Akademie, Protokoll Sabine Martens, Kerstin Pauls und Jens Brenner (TA-Akademie)

Herr Andris stellte die Frage, ob die Probleme nur an 30 Tagen pro Jahr auftreten würden, d.h. eine Winterlösung gesucht werde. Herr Hickmann erklärte, dass eine ganzjährige Betrachtung aufgrund fehlender Daten und im Rahmen des vertretbaren Aufwands nicht möglich war und bei der Untersuchung auf vorhandene Studien zurückgegriffen wurde. Es gehe aber um ca. 30 Tage vornehmlich im Winter, an denen *extreme* Probleme bei der Verkehrsabwicklung auftreten würden. Aber auch an weiteren Tagen im Sommer bzw. Spätsommer sei die Situation am Feldberg verbesserungswürdig.

Herr Dr. Determeyer betrachtete die Umsetzung von Maßnahmen aus Sicht des Marketinggedankens und regte an, den ÖPNV als Marketingvorteil zu begreifen und dementsprechend darzustellen. Der Vorteil des ÖPNV bestehe darin, die Besucher mit einem gut durchdachten Gesamtkonzept bis an den Lift zu bringen. Solch eine Maßnahme könne dadurch gefördert und unterstützt werden, indem die Liftkosten bereits im Bus zu entrichten seien und somit ein nochmaliges Anstehen an der Liftkasse entfalle. Hierfür sei eine entsprechende Vermarktung notwendig. Ein Shuttle-Service sei durchaus an den 30 Spitzentagen machbar und das Wagenangebot sei bereitstellbar, da

an Wochenenden und in den Ferien, an denen die Hauptprobleme auftreten, der Schülerverkehr ausfalle. Dies entspräche, so Herr Hickmann dazu, dem ÖPNV-Szenario.

Das Konzept eines „Autofreien Feldbergs“ wäre laut Herrn Haselbacher nicht möglich, solange der Schwerlastverkehr über den Feldberg fahren dürfe. Hierfür sei des weiteren eine Tunnellösung unter dem Feldbergpass erforderlich. Er sprach sich für ein Basisangebot an Parkplätzen für Familien aus, da sie einen großen Teil der Gäste ausmachten. Am realistischsten sehe er das Kombinationsszenario.

Laut der Auffassung von Herrn Meier sollte nicht der Eindruck entstehen, dass man mit der Anzahl der Gäste zufrieden sei, bisher sei auf der Ebene von gleichbleibenden Zahlen diskutiert worden. Die Attraktivität sollte aber gesteigert werden und eine höhere Zahl an Gästen werde angestrebt. Somit seien mehr Parkplätze notwendig, aber auch ein besseres Angebot im ÖPNV. Im Zusammenhang mit dem von Herrn Dr. Determeyer angeführten Marketingkonzept schilderte er die geringe Akzeptanz einer seit vier Jahren probeweise von St. Blasien und dessen Teilorten zum Feldberg eingesetzten Skibuslinie zu attraktiven Preisen bei Abholung von zu Hause und vergünstigtem Skipass, deren Auslastung nur durchschnittlich acht Personen bei einer Buskapazität von 50 Personen betrug.

Herr Wirbser sah die Zahl der Spitzentage anders. Die Zahl von 30 Tagen beziehe sich auf den Winter, Spitzentage im Sommer kämen noch hinzu, so dass sich eine Zahl von 60-70 Tagen pro Jahr ergibt. Er bemerkte außerdem, dass der „Autofreie Feldberg“ bereits vier Mal realisiert wurde, und zwar zu Sonderveranstaltungen (z.B. bei den „Gipfelparties“), bei denen gute Erfahrungen durch die Koordination des Verkehrs gemacht werden konnten. Hierfür wären Kosten von ca. 20.000 DM pro Veranstaltung für den Transport von Auffangparkplätzen und die Bereitstellung von Bussen durch die SBG aufgekommen, allerdings seien die Kosten für den notwendigen Ordnungsdienst in dieser Summe noch nicht berücksichtigt und müssten noch aufaddiert werden. Mehr als 40 Busse kamen an diesen Veranstaltungstagen zum Einsatz, Talortslagen wurden miteinbezogen und mehr als 80 Personen waren im Ordnungsdienst im Einsatz.

Herr Lübke vertrat die Auffassung, dass man aufgrund der rückgängigen Bevölkerungszahlen in Deutschland nicht davon ausgehen könne, dass die Anzahl der Besucher in den nächsten Jahren steigen werde. Im Jugendbereich käme hinzu, dass immer weniger Jugendliche Ski fahren würden. Außerdem stelle sich die Frage nach der zukünftigen Schneesicherheit des Feldbergs aufgrund der steigenden Temperaturen, die auch die Beschneiungsanlagen auf dem Feldberg überflüssig machen könnten. Herr Wirbser bemerkte darauf, dass die Bevölkerungszahlen zwar rückläufig seien, man aber nicht davon ausgehen könne, dass auch der Tourismus in Zeiten der „Freizeitgesellschaft“ linear rückläufig sei. Die wachsende Konkurrenz um Gäste und die steigenden Qualitätsanforderungen führten eher zu Konzentrationen. Skeptisch zeigte er sich auch

gegenüber Klimaprognosen, die unter anderem auch von einer Zunahme der Regen- und Schneemengen am exponierten Feldberg sprächen.

Herr Ehret forderte die Erstellung von Prognosen für künftige Besucherzahlen, z.B. für die Jahre 2005 und 2010, denn nur auf ihrer Grundlage wären Abschätzungen zu Maßnahmen und Finanzierungen möglich. Daraufhin verwies Herr Hickmann auf die Unzuverlässigkeit solcher Prognosen (wie beispielsweise gerade auch bei Verkehrsprognosen). Herr Dr. Schade machte den Vorschlag einer adaptionsfähigen Lösung, was dem Vorschlag der TA-Akademie entspräche. Da für derartige Prognosen zu viele ungewisse Faktoren berücksichtigt werden müssten und dies einer „Kaffeleserei“ gleich käme, müsse stattdessen von der momentanen Größenordnung ausgegangen werden.

Bei der Entwicklung des Tourismus müsse, so Herr Dr. Beisel, die Qualität der touristischen Entwicklung und ihrer Infrastruktur im Vordergrund stehen. Steigenden Ansprüchen im Tourismus solle mit höherer Qualität begegnet werden, wolle man konkurrenzfähig bleiben und den Stand der Besucherzahlen halten oder ggf. erhöhen. Herr Dölle hielt eine Gastorientierung ebenfalls für sehr wichtig und sprach sich dafür aus, dass man bei einer ÖPNV-Lösung das Problem bereits ab Freiburg im Auge haben müsse, denn dort beginne meist schon der Anfahrtsstress, nicht erst ab Titisee oder Bärenthal.

Man solle nicht versuchen, die Menschen zu ändern, so Herr Andris. Das Auto bleibe so oder so das „liebste Kind“. Außerdem seien technische Risiken im Zusammenhang mit einer Bergbahn zu berücksichtigen (z.B. Ausfallzeiten infolge technischer Mängel, Reparatur- und Wartungsbedarf). Man solle sich vielmehr Gedanken um eine naturverträgliche Abwicklung des mIV machen. 2500-3000 Parkplätze seien im Winter am Feldberg notwendig. Die bestehenden Stellplätze sollten nicht reduziert, sondern eher vermehrt werden. Man könnte auch die Bundesstraße verbreitern und somit mehr Stellplätze schaffen. Auch er plädierte für eine gastorientierte Lösung.

Herr Hickmann verwies auf verkehrsrechtliche Probleme bei dem Ausbau der Bundesstraße, was Schräg-Parkplätze oder Bushalte auf freier Strecke etc. betrifft. Außerdem sei das nicht der Hauptzielpunkt, an den die Besucher hin wollten. Sie wollten im Winter überwiegend und im Sommer fast *ausschließlich* zum Seebuck. Und das Problem, dass Touristen die Autos nicht sehen wollten, könne so im übrigen auch nicht gelöst werden.

3.4.3 Arbeitsgruppenergebnisse

Zur konstruktiven Weiterentwicklung und vertieften Diskussion fand die Arbeit in zwei Arbeitsgruppen statt. Diese hatten jeweils die selben Fragestellungen und sollten die

„Stimmungslage“ gegenüber den vorgestellten Szenarien vor dem Hintergrund einer weiteren Konkretisierung und möglichen Umsetzung eruieren:

1. Szenarien der Gruppe „Ordnung der Verkehrssituation“:

- Welches dieser Konzepte würden Sie präferieren („Wünschbarkeit“)?
- Welche kritischen Punkte sehen Sie (jeweils) im Hinblick auf die Realisierbarkeit?

Thematisiert werden sollten somit die Lösungen und Maßnahmen, ihre zu schaffenden Grundlagen und Wirkungen des ÖPNV (d.h. z.B. Möglichkeiten und Ausgestaltung ergänzender Angebote, etwaiger Bedienungskonzepte, Lage von Auffangparkplätzen, Finanzierbarkeit von Maßnahmen) und des mIV (z.B. zentrale oder dezentrale Lage der Ersatzparkplätze).

2. Wie bewerten Sie das 4. Szenario

- hinsichtlich seiner Auswirkungen?
- Welche kritischen Punkte sehen Sie?

Die Ergebnisse wurden anschließend im Plenum vorgestellt und in der Abschlussrunde diskutiert. Die Ergebnisse werden im Folgenden zusammengefasst und die Beiträge und Statements, soweit dies möglich war, den jeweiligen Statementgebern zugeordnet:

Arbeitsgruppe A

Moderation und Gesprächsleitung: Rainer Carius, TA-Akademie, Protokoll Sabine Martens, TA-Akademie

Zu schaffende allgemeine Grundlagen und Voraussetzungen:

- Als wichtige Grundlage sei eine Verflechtung der Skianlagen bzw. eine besserer **Verbund des gesamten Skigebietes** am Feldberg, der Grafenmatt und des Fahler Teilbereichs notwendig. Dieses würde auch die Attraktivität des Gesamtgebiets erhöhen und sowohl die Möglichkeiten einer Zentralisierung wie auch der Dezentralisierung von Parkflächen flankieren. Das Projekt der **Holzbrücke** über die B 317 wäre hierfür eine wichtige Maßnahme (Dr. R. Beisel). Das Pendeln zwischen den Liften und ihren Teilgebieten müsse ermöglicht werden, damit St. Blasien und Todtnau nicht „abgeschnitten“ werden (H. Knoblauch).
- Das Ziel müsse lauten, den **Gast direkt vor die Liftstation** zu bringen und ihm lange Fußwege zu ersparen. Hierfür sollten Lösungen gesucht werden. Eine **zeitnahe Umsetzung** entsprechender Maßnahmen wird als wichtig erachtet (H. Dölle).

- Eine verbesserte Erschließung und Anbindung des Gesamtgebiets von Richtung Todtnau bzw. Fahl könne durch die Realisierung des **leistungsfähigen Sessellifts** Fahl – Grafenmatt (Ahornbühllift) als Zubringer erreicht werden (Dr. R. Determeyer).

Zu den Lösungskonzepten der Gruppe „Ordnung der Verkehrssituation“:

- Die **Mischlösung** zwischen ÖV und mIV sei sinnvoll und wünschenswert (T. Banhardt). Sie sei anzustreben, da eine Gewichtung unter den Szenarien nur schwer machbar wäre (H. Knoblauch).
- Das Problem müsse von der **Quelle des Verkehrs** gesehen werden. Einen Königsweg für den Feldberg gäbe es nicht, aber jede Lösung sollte zukunftsfähig sein. Dies mache eine **flexible und adaptionsfähige Infrastruktur** erforderlich. Möglichkeiten hierzu bestünden nicht in dem Bau eines Parkhaus, sondern in einer besseren Anbindung und Vertaktung durch den ÖPNV. Das „Kombinationsszenario“ sei zu unflexibel, weil in ihm die Parkdecklösung enthalten wäre, und daher nicht zu verfolgen. Die Präferenz läge folglich eher beim „ÖPNV-Szenario“, aber eine total perfekte Lösung sei nicht möglich (Frau Dr. E. Gerecke).
- Das „ÖPNV-Szenario“ sei das flexibelste von allen, da keine großen Investitionen notwendig wären (G. Hickmann).
- Die **Realitäten** sollten gesehen werden. Angestrebt werden müsse eine Lösung, die den ÖV fördert und den mIV als Restverkehr belässt und akzeptiert. P+R-Parkplätze könnten nur beschränkt geschaffen werden, da ihre Standortfindung problematisch sei. Durch ein **Parkhaus** am Feldberg müsse die **Grundlast** abgefangen werden, wobei es gelte, einen verträglichen Standort zu suchen. Die Autos der Übernachtungsgäste sollten vom öffentlichen Verkehrsraum verschwinden, hier sei auch eine dezentrale Lösung denkbar (Dr. R. Beisel).
- Letztlich sei alles ein Abwägungsprozess, bei dem der **politische Wille** zu **formen** ist (Dr. R. Determeyer, Dr. R. Beisel). Ein „**kundenorientierter Feldberg**“ sei notwendig: Dies könne erreicht werden, indem ein **ÖV-Anteil von 20-30 %** als primäres Ziel angestrebt werde (unter zusätzlicher Berücksichtigung eines steigenden Anteils von Reisebussen am Verkehr auf ca. 5 %) und darüber hinaus Pkw akzeptiert werden würden, für die dann Parkraum zur Verfügung gestellt werden sollte (Dr. R. Beisel).
- Eine Verdopplung des ÖV-Anteils von heute ca. 10 % auf zukünftig ca. 20 % sei bei relativ geringen Kosten machbar und realistisch (G. Hickmann).

Zur Ausgestaltung des ÖPNV:

- Die **Attraktivität** des ÖPNV müsse gesteigert werden, dies erfordere allerdings auch die Schaffung von „**skifahrergerechten**“ **Transportmöglichkeiten** (Dr. K. Kulinat).

- Das Projekt böte eine Chance, den ÖPNV insgesamt attraktiver zu gestalten. Sowohl die attraktive Bedienung der Touristen, wie auch ein **Signal in Richtung Umweltschutz** zu setzen, sei unbedingt erforderlich. Geprüft werden solle die Möglichkeiten einer verbesserten **Bahnanbindung ab Freiburg** (R. Ehret). Die Relation Freiburg – Feldberg müsse verstärkt betrachtet werden (H. Dölle).
- Neben Freiburg seien aber auch noch andere Gebiete als **Quelle der Touristen** anzusehen und zu berücksichtigen: so z.B. der Raum Donaueschingen, Villingen-Schwenningen und Rottweil (T. Banhardt).
- Ca. 70 % des Gesamtverkehrs laufe über Titisee. Der Anteil aus Freiburg läge bei etwa 25 %. Zu schaffen wäre eine geeignete Umsteigemöglichkeit und Verknüpfung. Die **Höllentalbahn** fahre an ihrer **Kapazitätsgrenze**, daher sei es problematisch, Züge in Richtung Feldberg anzuhängen (G. Hickmann).
- Zu überlegen sei eine **Erweiterung des Verkehrsverbunds**, z.B. bis Menzenschwand (Dr. R. Determeyer).
- Zu bedenken sei, dass Busse für den Transport von Gepäck (Ski etc.) eher ungeeignet seien, weswegen zusätzliche Investitionen in die **Busausstattung** notwendig werden würden (Dr. R. Beisel).
- Im Winter sei eine Zunahme der ankommenden Busse von Skivereinen zu verzeichnen (**Gelegenheitsverkehr**, organisierte Reisen). Diese fänden derzeit häufig keinen Busparkplatz vor, und so sollte Parkraum für diese Busse geschaffen werden (T. Banhardt).

Zur Ausgestaltung des mIV:

- Es sollten Möglichkeiten überprüft werden, **flexiblen Parkraum** vor Ort zu schaffen, der bei Bedarf genutzt werden kann, wie z.B. naturnah befestigte Plätze (B. Andris).
- Besonders problematisch seien die erwähnten 30 Spitzentage mit extremem Besucherandrang, für das es Lösungen und Parkflächen zu finden gelte: Beispielsweise könnte das Parkdeck in kleinerer Form realisiert werden. Die gegenwärtig bestehenden Parkflächen des Teilparkplatzes vor dem Haus der Natur könnten als See mit festem Untergrund renaturiert werden. Dann könnte im Winter das Wasser abgelassen und der See bei Bedarf als Parkplatz genutzt werden (T. Banhardt).

Zum Szenario „Autofreier Feldberg“:

- Die Auswirkungen einer möglichen bahntechnischen Erschließung sind nicht bekannt. Mit welchen **Folgen** sei zu rechnen, gäbe es neue Schneisen (H. Knoblauch)?
- Dieses Szenario sei nicht genügend untersucht worden. Vermutlich wäre es am Anfang aufgrund der **Investitionskosten** das teuerste, aber auf Dauer wahrscheinlich am **rentabelsten**. Eine Bahn wäre **flexibel** einsetzbar. Parkplätze für Besucher sollten nicht eingerichtet werden, der Feldberg sollte für Bahnfahrer da sein (K. Harter).
- Es stelle sich die Frage nach dem *primär* schienen- oder busgebundenen ÖV. Die **technische und finanzielle Möglichkeit** für ein Schienensystem sollte überprüft werden, ebenso der Einsatz eines Busses ab Titisee (H. Dölle).
- Ein Parkhaus sei – so auch die Studie – nicht **wirtschaftlich** zu betreiben, mache es dann Sinn, darüber nachzudenken? Ein „Ski-Shuttle“ könnte eine wichtige Rolle spielen. Das Szenario „Autofreier Feldberg“ ist weiter zu verfolgen. Auch sollte hierbei die Option einer **Seilbahn** ab Bärenal und die Möglichkeiten eines Umsteigens dort von der Bahn nicht außer Acht gelassen werden. Zu prüfen wäre weiterhin, ob wirklich Mittel aus dem **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** (GVFG) zur Verfügung stünden. Ein totales Verbot für Autofahrer auf dem Feldberg käme nicht in Betracht, aber bei einem attraktiven Angebot sei ein Verzicht auf das Auto möglich, anzudenken sei ein Mix aus „ÖPNV-Szenario“ und „Autofreiem Feldberg“ (R. Ehret).
- Weder Bahn noch ein Parkhaus seien aufgrund der besonderen Situation der Spitzentage wirtschaftlich zu betreiben (G. Hickmann).
- Zu prüfen wäre, wie **Fahrzeuge** vorgehalten werden könnten, die an **Spitzentagen** den Feldberg bedienen und ansonsten auf anderen Strecken, beispielsweise zwischen Breisach und Himmelreich eingesetzt werden (R. Ehret).
- Die Bahn-Option ggf. bis an die Skipiste sollte auch im Hinblick auf die Kosten und mögliche **Erschließungsvorteile** (z.B. Raum Freiburg, Villingen-Schwenningen, Raum Schopfheim) näher untersucht werden. Zu fragen wäre weiterhin, ob **Tagesgäste** und **Langzeitgäste** gleich zu behandeln sind: Da die Region von Langzeitgästen wirtschaftlich stärker profitiert, empfehle sich abzuwägen, ob beide Gruppen auch gleich gut parken dürften. Ein kaum lösbares Sonderproblem bleibe natürlich bei allen Betrachtungen der **Durchgangsverkehr** auf der B 317 (H. Dölle).
- Das Ziel laute, eine **realitätsnahe und funktionierende Lösung** der Verkehrsprobleme zu finden. Dieses Szenario sei durchaus interessant, aber es sollte nicht alleine betrachtet werden. Notwendig wäre eine nähere und weiterführende Untersuchung (B. Andris).

Allgemeine Anmerkungen:

- Solange Wahlfreiheit zwischen ÖV und mIV bestehen würde, sei ein ÖV-Anteil von mehr als 20-30 % unrealistisch. Ein höherer Anteil würde **begleitende restriktive Maßnahmen** erfordern. Etwas ganz anderes wäre es, wollte man ca. 80 % der Feldbergbesucher mit dem ÖV befördern (z.B. Szenario „Autofreier Feldberg“), was ohne Sanktionen gänzlich undenkbar wäre (G. Hickmann).
- Die **Datenlage** sei nicht ausreichend (H. Dölle).
- Es wäre wichtig, dass die TA-Akademie eine **Wirkungsanalyse** für die ökologischen Folgen aller Szenarien erstellt, die beispielsweise die Folgen einer geringen Auslastung oder Nichtnutzung von bereitgestellter Infrastruktur – Parkhaus oder Bergbahnen – auch unter dem ökonomischen Aspekt untersucht (Dr. E. Gerecke). Die Wirkungsanalyse und konkrete Zahlen werden notwendig, ebenso wie eine **Attraktivitätsanalyse** vom Konzept „Autofreier Feldberg“, beispielsweise als Befragung der Gäste und Besucher des Feldbergs. Nur so könne die Attraktivität und mögliche Akzeptanz dieses Szenarios ermittelt und seine Realisierbarkeit finanziell und ideell beschrieben sowie geprüft werden (R. Ehret).

Arbeitsgruppe B

Moderation und Gesprächsleitung: Jens Brenner, Protokoll Kerstin Pauls, TA-Akademie

Zu schaffende allgemeine Grundlagen und Voraussetzungen:

- Die durch die B 317 getrennten Skigebiete sollten mit der Realisierung der **Holzbrücke** verbunden werden, um die latent vorhandene Konkurrenzsituation der Liftgesellschaften und Gemeinden und die Abhängigkeit der Lage der Parkflächen zu verringern. Zu dieser Lösung gehöre auch der Bau eines Liftes (**Zeiger**) für den Rücktransport der Skifahrer zum Seebuck.
- Zunächst stelle sich die Frage, wie weit entfernt vom Feldberg die Parkmöglichkeiten liegen sollen. Je weniger mIV am Feldberg direkt anzutreffen sei, desto aufgewerteter und attraktiver wirke das Gebiet (P. Lutz).
- Die **Erreichbarkeit** des Feldbergs für Besucher müsse **gesichert** werden. Sollten die Autos aus dem zentralen Bereich verdrängt werden, stelle sich die Frage nach der Schaffung und Lage von **Ersatzparkflächen** (Dr. D. Schade).
- Lösungen am Feldberg sollten den hohen Anteil von **Familien** unter den Besuchern berücksichtigen (Dr. D. Schade).
- Eine attraktive Anreisemöglichkeit zum Feldberg für Familien wird als wichtig erachtet. Zur Zeit seien an einem Sonntag aber weder die Bahnreise noch die Anreise mit dem mIV attraktiv (Dr. B. Seitz, als Familienvater gesprochen).

Zu den Lösungskonzepten der Gruppe „Ordnung der Verkehrssituation“:

- Vorstellbar sei eine **Kombination aus Lösungen** zur Verbesserung der Situation und des ÖV-Angebots sowie die Schaffung eines nicht zu groß dimensionierten Parkhauses. Der Aspekt einer familienfreundlichen Lösung spiele eine große Rolle. Die **Umsetzung** sollte **schrittweise** erfolgen: Eine Besucher- und Verkehrslenkung hin zu einem höheren ÖV-Anteil wären beispielsweise über eine langsame und stetige Erhöhung der Parkgebühren auf den Parkplätzen und schrittweisen Vergünstigungen und über **Nutzervorteile** beim ÖPNV denkbar (L. Probst).
- Sich für ein bestimmtes Szenario auszusprechen, falle äußerst schwer. Auch sei die Diskussion schon lange im Gange, und die betroffenen Gemeinden sollten sich schlüssig werden, auch die Landkreise. Konzepte, die in Bärental oder auch Freiburg ansetzen bzw. dort beginnen, seien sinnvoll, nur stelle sich die Frage, wie diese zu finanzieren seien. Hierfür würde die Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg notwendig werden (Frau D. Reeb).
- Die **Kapazitätsgrenze** werde immer irgendwann erreicht. Deshalb sollte auf Lösungen verzichtet werden, die Parkplätze dezentralisieren und Autos Gebieten wie z.B. **Titisee** zuführen, die nicht direkt von den Einnahmen profitieren würden (J. Petelka). Titisee leide auch schon unter der Parkplatzknappheit, sodass kein Interesse an Ersatzparkflächen für den Feldberg bestehen würden (A. Willmann).
- Ein Parkhaus koste etliche Millionen DM, dafür könnte man auch zahlreiche andere Maßnahmen durchführen. Um das Verkehrsproblem am Feldberg in den Griff zu bekommen, seien **viele kleinere Maßnahmen** notwendig, die ineinander greifen sollten – auch im Sinne einer **effizienten Mittelverwendung**. Vor allem sollten Möglichkeiten zur Verbesserung und Attraktivierung der ÖV-Anreise geschaffen werden, die von kleinen begleitenden und lenkenden Maßnahmen – beispielsweise die Verknappung des Parkraums – begleitet werden sollten. Der Neubau eines Parkhauses wäre das falsche **Signal** (M. Lübke).
- Es sollten keine zusätzlichen Parkflächen geschaffen werden, sondern eine freundliche und attraktive Gestaltung des Geländes vor dem Haus der Natur erreicht werden, um das Landschaftsbild am Feldberg zu verbessern (Dr. B. Seitz).
- Unterschiedliche Ansichten bestanden im Hinblick auf das mögliche **Verlagerungspotenzial** des Verkehrs vom mIV auf den ÖV. Hier seien sicherlich nicht nur Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung durch **Angebotsverbesserungen** im ÖPNV notwendig, sondern zugleich unterstützende und flankierende restriktive Maßnahmen im mIV („**push and pull**“).

Zur Ausgestaltung des ÖPNV:

- Entscheidend für die Akzeptanz eines ÖV-Angebots und die Einsetzung von Bussen für Skifahrer sei ein **Marketingkonzept** (W. Loose).
- Zu beachten sei der **Quellverkehr**: So könnte eine Maßnahme lauten, Zugverbindungen und Züge nicht nur von Freiburg, sondern auch von Karlsruhe, Rottweil und Villingen-Schwenningen einzusetzen (M. Lübke).
- Ein attraktives ÖV-Angebot gewinne durch möglichst **direkte Verbindungen** und wenig Umsteigevorgänge von zu Hause aus (W. Loose).
- Als wichtig werde eine **abgetrennte Busspur** auf der B 317 bereits ab Bärental erachtet, auf der ein ungestörter Ablauf bei allen Witterungen vorgehalten werden könnte (D. Reeb).
- Im Hinblick auf die Skiausrüstung der Wintersporttouristen könnten weitere „außerverkehrliche“ Maßnahmen getroffen werden, wie z.B. die Schaffung von **Schließfächern** als „Kofferraumersatz“ (S. Wirbser).

Zur Ausgestaltung des mIV:

- Sollte das Parkhaus, in welcher Größe auch immer, nicht ausreichend sein, stelle sich (wieder) die Frage, ob und wo andere Flächen für das Parken geöffnet werden können. Dies ist sei wegen der nur begrenzten Belastungsfähigkeit des Gebiets als problematisch anzusehen (W. Loose).
- Das **Parkhaus** sei eine gute Lösung, jedoch von der Gemeinde Feldberg alleine und einem privaten Investor nicht zu finanzieren. Unterstützung sollte von anderen Akteuren, beispielsweise dem Land Baden-Württemberg kommen (D. Reeb).

Zum Szenario „Autofreier Feldberg“:

- **Titisee** böte aufgrund seiner verkehrlichen Lage ein großes Potenzial als „**Umsteigebahnhof**“ (M. Lübke). Zu bedenken sei jedoch, dass Skifahrer nicht drei Mal umsteigen (A. Willmann).
- In **Bärental** stünden begrenzte **Parkraumkapazitäten** für einen Umstieg vom mIV auf öffentliche Verkehrsmittel auf einem Areal am Güterbahnhof zur Verfügung, das von seiner jetzigen Nutzung frei werde (D. Reeb).
- Das Szenario „Autofreier Feldberg“ könne im Sinne einer **nachhaltigen Lösung** und auf lange Sicht als das sinnvollste erachtet werden. Problematisch sei jedoch das Investitionsvolumen. Also sollte überlegt werden, wie die finanziellen Mittel für eine Realisierung beschafft werden könnten (P. Lutz).
- Skeptisch werden **Nebeneffekte** in der Landschaft gesehen (Zerschneidung). Dies gelte weniger für eine Erschließung von Bärental, als vielmehr für einen möglichen

Eingriff von Menzenschwand quer durch das Naturschutzgebiet oder für den Sessellift von Fahl auf die Grafenmatt (Störung vieler Arten, insbesondere des Auerwilds). Bei letzterem Lift werde insbesondere ein möglicher Sommerbetrieb und die Verlagerung der Besucherströme in ein zur Zeit im Sommer wenig gestörten Bereich des Naturschutzgebiets aus Sicht des Naturschutzes skeptisch gesehen. Ansonsten sei dieses Konzept wünschenswert (Dr. B. Seitz).

- Dieses Konzept sei **wenig realistisch** aufgrund der Lage und Bedeutung der **B 317**, die kaum „regulierbar“ sei (Durchsetzungswille, konsequenter Vollzug von restriktiven Maßnahmen) und der gewünschten mIV-Erreichbarkeit der Hotels und Gaststätten (L. Probst). Im Bezug auf die Gaststätten stünden aber beispielsweise mit der Vergabe und Nutzung von Chip-Karten und durch automatisierte Zufahrtsbeschränkungen für einen eingeschränkten Nutzerkreis einfache Reglementierungsmöglichkeiten zur Verfügung (Dr. D. Schade).
- Der überaus größte Teil der Feldberger wolle diese Lösung nicht wirklich, deshalb alleine schon erscheine sie als nicht realisierbar (A. Willmann). Die Feldberger suchten primär nach anderen Lösungen, wie z.B. das Parkhaus am Seebuck (D. Reeb).
- Dieses Szenario habe zweifelsohne „Charme“, sei aber nicht realistisch und eine mögliche Umsetzung würde sich zu lange hinziehen. Deshalb sollte sich der weitere Fokus eher auf eine Beschränkung der Parkmöglichkeiten im engeren Feldberggebiet und den Ausbau des ÖV richten (W. Loose).
- Als langfristige Lösung und Option sei das Szenario eine **Vision**. Aufgrund des großen jetzigen Handlungsdrucks aber zur Zeit keine Alternative.

Allgemeine Anmerkungen:

- Zweifel wurden geäußert an einer möglichen finanziellen Unterstützung „sanfter“ und kleiner Lösungen, da „große“ Lösungen nicht selten eine höhere Resonanz erfahren und stärker unterstützt werden würden.

Abschlussdiskussion

Moderation und Gesprächsleitung: Rainer Carius, TA-Akademie

Nach Auffassung von Herrn Dr. Büchner gehöre in kommende Untersuchungen die Frage, was zu einer guten Ausstattung gehört (Schließfächer etc.), welche Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung vor allem im ÖPNV notwendig sind und wie Umsetzungs-

hemmnisse beseitigt werden können. Zusätzlich seien auch Konzepte und ihre Detaillierung bzw. Konkretisierung notwendig, um das beispielhafte Ziel, den ÖV-Anteil am Verkehr auf 25 % zu erhöhen. Dies beinhalte auch Maßnahmenbündel, für den Fall, dass man dieses Ziel nicht erreicht. Herr Lutz wies noch einmal darauf hin, dass die Bereitstellung eines gutes Parkplatzangebots kaum Möglichkeiten der Akzeptanz schaffe, um den ÖV-Anteil zu steigern. Herr Dölle betonte, dass es nicht darum gehe, eine touristische Entwicklung einzudämmen, sondern zu fördern. Mehr Daten werden seiner Ansicht nach benötigt. Das Problem, so Herr Ehret, hat Bedeutung über den Feldberg hinaus, deshalb ist eine gemeinsame Bitte an die Landesregierung um finanzielle Unterstützung denkbar.

3.4.4 Zusammenfassung

Der Workshop hatte zum Ziel, die Konzepte und Maßnahmenbündel des „Integrierten Verkehrsentwicklungskonzepts Feldbergregion“ vorzustellen und die Lösungen gemeinsam mit regionalen Akteuren und an der Thematik Interessierten zu überprüfen und zu erörtern.

Hinsichtlich der Präferenz eines Szenarios konnte kein abschließender Konsens erzielt werden. Eine zeitnahe und perfekte Lösung wurde nicht gesehen, weshalb eine Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen favorisiert wurde. Diese sollten, eingebettet in ein Gesamtkonzept, folgende Kriterien berücksichtigen:

- Sie sollten die Erreichbarkeit des Feldberggebiets und seiner Einrichtungen auch an Spitzentagen sichern („Transport des Gastes bis an den Lift“). Eine besondere Berücksichtigung sollten dabei die Ansprüche und Anforderungen der Familien mit Kindern erfahren („familienfreundliche“ Lösungen).
- Sie sollten den Ansprüchen der Nachhaltigkeit genügen, d.h. nicht nur ökonomische Aspekte berücksichtigen, sondern auch im Bezug auf ihre Wirkungen auf Umwelt und Natur möglichst verträglich sein. Weiterhin sollten die Ansprüche und besondere Anforderungen der in dem Gebiet lebenden Bevölkerung ausreichend berücksichtigt werden.
- Da der „Leidensdruck“ groß und eine hohe Dringlichkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation gegeben ist, sollten (erste) Lösungen möglichst rasch umgesetzt werden. Eine weitere Konkretisierung sollte schrittweise umsetzbare Maßnahmen benennen.
- Lösungen sollten im Hinblick auf extreme Besucherspitzen möglichst flexibel und im Sinne einer effizienten Mittelverwendung einsetzbar sein.

- Da eine zukünftige Entwicklung des Tourismus nur schwer abschätzbar erscheint, sollten Strategien mit adaptionsfähigen Maßnahmen entwickelt werden.

Vor diesem Hintergrund und unter Einbezug dieser Kriterien wurde das Konzept des Szenarios „Autofreier Feldberg“ kontrovers diskutiert. Hinsichtlich seiner „Wünschbarkeit“ fand es noch großen Anklang. Doch wurden die Realisierungschancen als gering erachtet, was vor allem an den notwendigen hohen Investitionskosten liegt. Erschwerend wirkt sich daneben aber auch die kaum auflösbare Problematik der Lage und Bedeutung der Bundesstraße 317, die weiterhin für mit einem eventuell noch wachsenden Durchgangsverkehr das Gebiet zerschneidet, sowie die Schwierigkeit aus, geeignete Umsteigepunkte vom Individual- zum öffentlichen Verkehr zu finden. Da die positiven und negativen Auswirkungen dieses Entwurfs nicht ausreichend untersucht sind, wurde eine weitergehende Wirkungsanalyse mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg gefordert. Das Szenario „Autofreier Feldberg“ stellt sich als Vision dar – nicht als Utopie – und erfordert weitere Untersuchungen.

Weitgehend Einigkeit bestand darin, dass ein „Methodenmix“ zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und ein zeitlich abgestuftes Konzept mit adaptionsfähigen Lösungen realisierbar und erfolgversprechend erscheinen:

So wurde die auch zukünftige Erreichbarkeit des Feldbergs – insbesondere des Bereichs um den Seebuck – für den mIV als wichtig erachtet, da der Pkw-Anreise aufgrund der Ausprägung und Struktur des Freizeit- und Urlauberverkehrs eine faktisch große Bedeutung zufällt. Unterschiedlich wurde jedoch der Umfang der bereitzustellenden Parkflächen beurteilt. Dieser polarisierte das Meinungsbild entsprechend der Zielentwicklungsvorstellungen für das Gebiet. Eine *große* „Parkdecklösung“ am Seebuck scheint angesichts der hohen Investitionskosten, einer nicht gegebenen Wirtschaftlichkeit und einer unbefriedigenden Problemlösung im Hinblick auf die Ordnung des Verkehrs und die Anforderungen an die Nachhaltigkeit wenig sinnvoll. Ein kleineres Parkdeck hingegen, das die Grundlast des Besucherverkehrs auffangen kann, ließe sich wirtschaftlicher betreiben und könnte – begleitet durch Renaturierungsmaßnahmen im Teilbereich vor dem Haus der Natur – zu einer Attraktivierung des Landschaftsbilds beitragen. Da dies aber zu einer partiellen Zentralisierung des Parkraums beiträgt, sollten die momentan durch die B 317 getrennten Skigebiete durch den baldigen Bau der projektierten Holzbrücke über die Bundesstraße in Höhe des Zeigerlifts besser vernetzt werden, um den Skifahrern den Übertritt zwischen den Liftgesellschaften und ihren Teilgebieten zu erleichtern. Als gravierender Nachteil eines Parkhausbaus wird jedoch die Unabänderlichkeit der Entwicklung gesehen, wodurch alternative Lösungskonzepte mit stärkerer ÖV-Zentrierung, wie z.B. das Konzept einer bahntechnischen Erschließung, tendenziell hinfällig werden. Grundsätzlich sollten für den mIV ebenfalls flexibel anpassbare Lösungen konkretisiert werden.

Ein besonders hoher Stellenwert wird der verbesserten Erschließung durch den öffentlichen Verkehr und der Schaffung neuer Angebote beigemessen. So wird ein zukünftiger Anteil von ca. 25 % am Gesamtverkehr für realisierbar erachtet. Dies käme jedoch gegenüber dem jetzigen Anteil von ca. 10 % einer 150 %igen Erhöhung gleich und würde massive Anstrengungen vieler Akteure erfordern, denn gerade im Freizeitverkehr wäre dies ein außergewöhnlich hoher Anteil. Damit würde der ÖPNV nicht nur flexibel einsetzbar den Spitzenlastverkehr bewältigen, sondern auch den Grundlastverkehrsanteil ausbauen. Dieses ambitionierte Ziel erfordert zahlreiche Einzelmaßnahmen, insbesondere große Anstrengungen bei Marketingstrategien und der Erarbeitung möglicher Finanzierungsmodi (Aufteilung zwischen Kommunen, Landkreisen und dem Land Baden-Württemberg). Das Ziel könnte lauten, *unkonventionelle* Angebote zu schaffen, da Umsteiger vom mIV auf den ÖV im Freizeitverkehr nur schwer zu gewinnen sind. Eine Lösung könnte in der Verknüpfung der Gästekurkarten für Urlauber im südlichen Schwarzwald mit dem Nahverkehrsticket gesehen werden, aber auch im zusätzlichen Angebot von Umsteigemöglichkeiten. Modelle wie der Freizeit-, Wander- oder Liftbus haben sich bewährt und könnten ausgebaut werden. Insbesondere sollten Strategien aber beim touristischen Quellverkehr ansetzen, indem Angebote geschaffen werden, die den Nutzern ein frühzeitiges Zusteigen zu den Verkehrsmitteln des ÖV ermöglichen und diese Relationen attraktiv machen (z.B. bereits entlang den Bahnverbindungen von Freiburg bis Titisee, Ausbau des Zugangs aus Richtung Donaueschingen, Villingen-Schwenningen, Rottweil).

Neben angebotsorientierten Maßnahmen zum ÖPNV wurden auch flankierende und komplementäre restriktive Maßnahmen für den mIV vorgeschlagen und gefordert, soll das Ziel der Erhöhung des ÖV-Anteils möglichst hoch ausfallen („push und pull“, Kombination „weicher“ und „harter“ Strategien). Ein Regulativ hierfür wurde in der Parkflächenbereitstellung und der Parkraumbewirtschaftung gesehen.

Damit entsprachen die genannten Lösungsstrategien am ehesten den entworfenen Maßnahmenbündeln des „Kombinationsszenario“.

3.5 Erkenntnisse aus dem Projektablauf

Unterschiedliche Entwicklungsvorstellungen verschiedener Akteure, die „Kirchtürme“ dreier Anliegerkommunen, die in drei Landkreisen liegen, und die Komplexität und Größe der zu lösenden Aufgabe, die von den Gemeinden allein nicht bewältigt werden können, verhinderten bislang eine Problemlösung. Deshalb wurde für diese klassische Problemstellung zum Thema „Verkehr, Raumstruktur und Infrastrukturentwicklung“ ein integrierter Ansatz gewählt: Zum einen sollten die verkehrlichen Aspekte – unter gleichberechtigter Berücksichtigung und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger – mit den siedlungsstrukturellen, ökologischen und entwicklungsbezogenen Zielsetzungen verzahnt und in den regionalen Kontext eingebettet werden. Zum anderen wurde eine „konsultative“, dialogorientierte Vorgehensweise bei der Maßnahmenfindung durch intensive Erörterungen mit den betroffenen Gebietskörperschaften, Entscheidungsträgern, Interessensvertretern und Fachbehörden auf lokaler, regionaler und landesweiter Ebene gewählt. Dieser Entwicklungsprozess erforderte Transparenz und Neutralität, was dem Auftrag der TA-Akademie entspricht.

Erforderlich wurde damit auch ein gewisses Maß an Pragmatismus und Ergebnisoffenheit, das nicht von Beginn an mit vorgefertigten Meinungen, Maßnahmenplänen und Entwicklungsvorstellungen aufwartete, sondern diese diskursiv sammeln, bündeln, ableiten und entwickeln wollte. Die zu wählenden Maßnahmen wurden den Zielen situativ angepasst, nicht nicht etwa die Ziele vorgegebenen opportunistischen erscheinenden Maßnahmen untergliedert. Die Folge waren im Rahmen der Politikberatung anfängliche Irritationen und Schwierigkeiten, da ein derartig „offener“ Prozess seitens der Politik zuweilen als unkalkulierbar empfunden wurde. Dies betraf insbesondere die erste Projektphase (Projektvorphase und Beginn der Maßnahmenentwicklung).

Mit dem selbst finanzierten Eigenprojekt initiierte, moderierte und koordinierte die TA-Akademie den breiteren Diskurs über die Problematik und mögliche Problemlösungen auf Wunsch und Anregung des Naturparkvereins und im Auftrag der drei Kommunen Feldberg, St. Blasien und Todtnau.

Grundlegender und konkreter Baustein hierbei war die Studie *Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion*, das in Zusammenarbeit mit dem beauftragten externen Gutachter und Verkehrsexperten G. Hickmann entworfen wurde. Für dieses Gutachten wurden unterschiedliche Konzepte zur Neuordnung des Verkehrs am Feldberg unter der Mitarbeit der drei Bürgermeister Feldbergs, St. Blasiens und Todtnaus entwickelt, die als Projektbeirat mit ihrer Ortskenntnis und Umsetzungs-kompetenz erörternd in mehreren Arbeitsrunden zur Verfügung standen. Auf ihren Wunsch hin wurden beispielsweise auch die Möglichkeiten einer bergbahntechnischen Erschließung (Szenario „Autofreier Feldberg“) in die Studie mitaufgenommen. Als Darstellungsform wurden Szenarien bzw. mögliche Planfälle auf Basis konsistenter

Maßnahmenvorschläge gewählt, die mögliche *alternative* mittelfristige Entwicklungen beschreiben. Dabei sollte auf qualitativer Ebene ein möglichst weites Spektrum an Lösungsansätzen aufgezeigt werden, um eine Orientierungshilfe über mögliche Maßnahmen(-bündel) zu ermöglichen. Als Referenzgutachten stellt die Studie damit auch eine Arbeits-, Argumentations- und Verständigungsgrundlage für weitere Schritte und eine weitere Konkretisierung dar.

Die Vorgehensweise auf Basis der Szenarienvorschläge erwies sich in zweierlei Hinsicht als vorteilhaft:

- Es konnte eine „Sensibilisierung“ der Akteure für eine *gemeinsam* zu tragende Problemlösung unterstützt werden.
- Die Szenarien boten eine wichtige Grundlage zur *zielgerichteten* Erörterung in der folgenden Kommunikationsphase mit den wichtigen Akteuren und Entscheidungsträgern und *für* diese, denn sie sind gleichzeitig Empfänger der Ergebnisse.

Im zweiten Projektabschnitt („Kommunikationsphase“) wurden die Ergebnisse, deren Veröffentlichung als Arbeitsbericht eine breite Resonanz seitens der Öffentlichkeit erfuhr, präsentiert, mit weiteren Akteuren diskutiert und auf ihre Umsetzungsmöglichkeit hin überprüft (Sondierungsgespräche und Workshop). Leider konnte kein eindeutiges Votum für oder gegen das eine oder andere Konzept erzielt werden, aber Tendenzen und Präferenzen wurden deutlich.

Damit wurde der Weg zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse begonnen, das Ziel aber noch nicht erreicht. Mit der Vorgehensweise einer stetigen Konkretisierung bis hin zum umsetzungsreifen Plan am Ende des Prozesses sollte der Entwurf eines „Schubladengutachtens“ vermieden werden. Der Ansatz erwies sich bislang als richtig, erfordert jedoch eine weitere koordinierte und dialogorientierte Strategie, um die bislang erarbeiteten Maßnahmen vor dem Hintergrund der finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu konkretisieren und mit Leben zu erfüllen.

4 Synthese: Integration der Ergebnisse zur Bewertung der weiteren Vorgehensweise

4.1 Komplexität der Aufgabenstellung

Zahlreiche und zum Teil unterschiedliche Entwicklungsvorstellungen prägen das Gebiet am Feldberg. Diese Konflikte werden sich nur partiell auflösen lassen, erschweren aber „einfache“ Problemlösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation. Als weiterer erschwerender Faktor muss die administrative Zersplitterung des Gebietes angesehen werden, namentlich die Lage je am Rande dreier Landkreise, die einen stringenten Planungsablauf bei notwendigen übergemeindlichen Lösungen erschwert.

Durch seine Wechselwirkungen mit verschiedenen Lebens- und Wirtschaftsbereichen trägt der Verkehr und seine Gestaltung zur Standortgunst und –Qualität bei. Er wird, je nachdem wie seine Ordnung gelingt, limitierend oder fördernd das touristische Angebot der Destination Feldberg und des Hochschwarzwalds beeinflussen und muss als wichtiger Standortfaktor für wirtschaftliche Interessen in diesem ländlichen Raum angesehen werden. Die Abwicklung des Verkehrs und seine Gestaltung beeinflusst aber auch die Qualität des Landschaftsbilds und der Natur- und Kulturlandschaft als wichtige Grundlage für den Tourismus. Betroffen sind sowohl die ökologische Qualität als Lebensraum für Mensch, Fauna und Flora als auch die ästhetische Wahrnehmung dieser Qualitäten durch Besucher und Feriengäste (Abb. 11).

Die Gestaltung des Verkehrs, die Ordnung und Verbesserung seiner Abwicklung, kann als Steuerungsinstrument oder *Regulativ* zur Beeinflussung dieser Bereiche angesehen werden, d.h. die Verkehrsoptimierung trägt zur Gebietsoptimierung bei und wird zum wichtigen Faktor der Regionalentwicklung²⁰. Konsens besteht in der Dringlichkeit seiner Optimierung, doch erhöhen die verschiedenen Ansprüche auch den Druck auf die Auswahl entsprechender Maßnahmen. Erforderlich wird zur Verbesserung der gegenwärtigen Verkehrssituation ein Zusammenwirken unterschiedlicher aufeinander abgestimmter Maßnahmen und Lösungsansätze, die die verschiedenen Verkehrsträger einbeziehen und komplementär betrachten. Diese Anforderung konnte sich in den Gesprächen, die während des bisherigen Projekts geführt wurden, immer wieder bestätigen. Es bedarf zur Weiterentwicklung eines koordinierten Prozesses, der die entwickelten und vorgeschlagenen Lösungsansätze und die Zielvorstellungen zusammenführt.

²⁰ Vgl. hierzu auch Brenner, Nehring, Steierwald (1999): Integrierte Wirtschafts- und Mobilitätskonzepte für Refugien im Rahmen nachhaltiger Entwicklung“ sowie die Regionalpläne „Südlicher Oberrhein“ und „Hochrhein-Bodensee“.

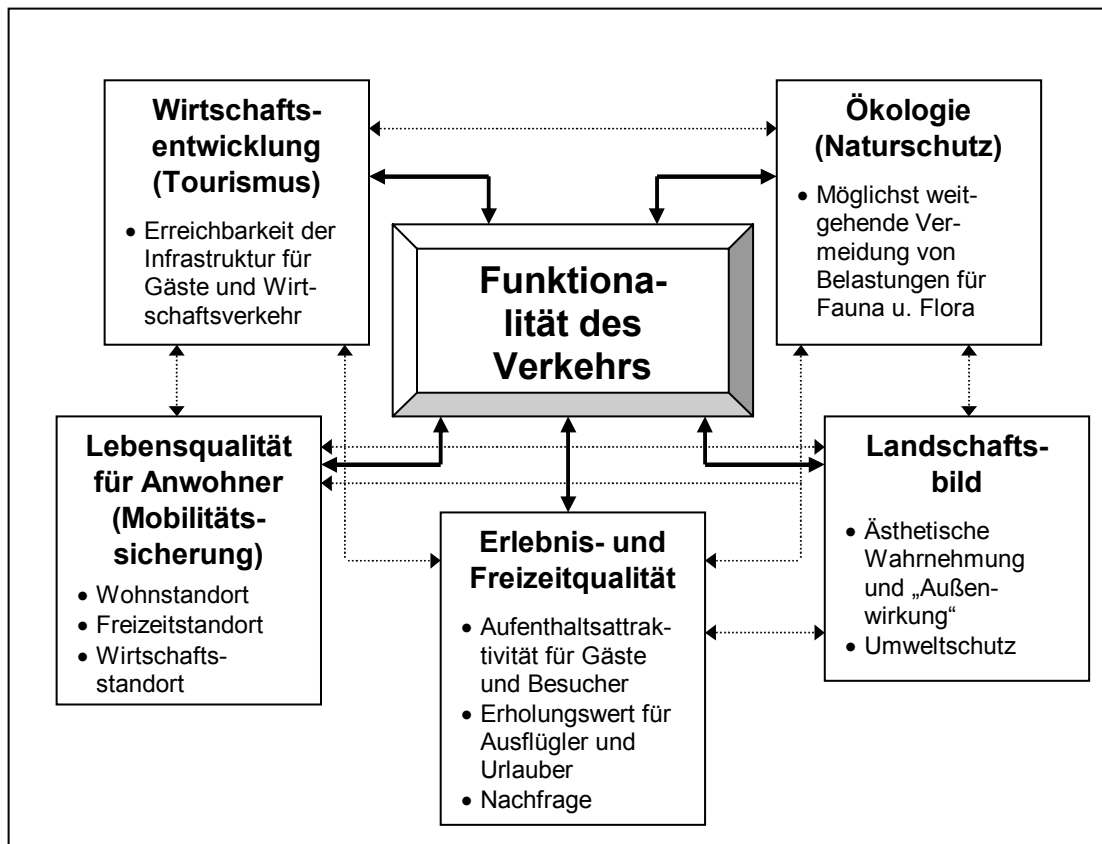


Abb. 11: Der Verkehr im Wirkungs- und Beziehungsgeflecht von Interessen und Lebensbereichen

4.2 Handlungsbedarf: Kriterien und Zielvorgaben

Die Dringlichkeit zur Ordnung und verträglicheren Abwicklung des Verkehrs im Feldberggebiet wurde deutlich. Im Hinblick auf Lösungskonzepten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse besteht weiterhin ein großer Abstimmungsbedarf, der auch die verschiedenen Interessen berücksichtigen und einbinden sollte (vgl. beispielhaft Tab. 25). Vor dem Rahmen der Finanzierbarkeit entsprechender Maßnahmen und ihrer Wirkungen ist jedoch auch weiterhin mit Zielkonflikten zu rechnen, und diese werden sich nicht gänzlich auflösen lassen. Doch kann versucht werden, bei der Diskussion um die weitere Auswahl und Konkretisierung von Maßnahmen wichtige bislang bereits thematisierte qualitative Kriterien zur Versachlichung heranzuziehen. Die wichtigsten werden als Ergebnis der bisherigen Projekterkenntnisse im Folgenden umrissen. Sie bedürfen ggf. zur weiteren Operationalisierung und Bewertung einer weiteren Verfeinerung und Ergänzung.

Akteure	Interessen	Mögliche Maßnahmen
Politik (Standortgemeinden)	Attraktivitätssteigerung des Angebots	Schaffung neuer Angebote für Besucher; Sicherung ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit
Politik (Landkreise)	Wirtschaftsförderung; attraktive Angebote	Unterstützung bei Infrastrukturmaßnahmen
Anwohner / Bürger	Ruhiges Wohnen, Mobilitätssicherung	Hohe Qualität der Anbindung, geringe Lärmbelastigung
Institutionalisierter Umwelt- und Naturschutz	Umwelt- und Naturschutz, Sicherung der Ressource „Natur“	Besucher- und Verkehrslenkung aus sensiblen Bereichen
Touristiker (Tourismuswirtschaft)	Sicherung der Wirtschaftlichkeit und der Auslastung	Sicherung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit
Naturpark Südschwarzwald	Erhalt der Region als „vorbildliche Erholungslandschaft“	Besucherlenkung
Touristen / Feldbergbesucher:	Steigerung der Erlebnis-, Freizeit- und Erholungsqualität	hohe Qualität der Verbindung
• Pkw-Anreisende	Mobilitätssicherung	hohe Qualität der Verbindung
• Fahrgast ÖPNV	Mobilitätssicherung	hohe Qualität der Verbindung
Aufgabenträger ÖPNV (Land/Landkreise)	Erhalt der Mobilität	Verringerung der Zuschüsse (Landkreise: Umlage)
Busbetreiber	Sicherung der Wirtschaftlichkeit	Mögliche Zuschüsse der Landkreise

Tab. 25: Beispielliste von verkehrlichen Entwicklungszielvorstellungen am Feldberg in Abhängigkeit der unterschiedlichen Akteure

4.2.1 Nachhaltige Gebietsentwicklung und dauerhafte Sicherung der touristischen Qualität

Das Projekt „Moto(u)r Feldberg“ schlägt eine Verkehrs- und Gebietsentwicklung vor, die sich an den Maßstäben und Kriterien der Nachhaltigkeit orientiert²¹. Gefordert wurde dies auch beim Workshop. Der ökonomische Bereich der Entwicklung hat bisher einen wesentlichen Stellenwert in der Gesamtgebietsentwicklung eingenommen und wird auch zukünftig als wesentliches Handlungsfeld bestehen bleiben, wenngleich die Bestrebungen um den Schutz und Erhalt der natürlichen und ökologischen Grundlagen in dem ausgewiesenen Natur- und Landschaftsschutzgebiet erhebliche Anstrengungen erfordern. Als Zusammenhang zwischen Naturlandschaft und Kulturlandschaft, deren Bestand und Lebensfähigkeit durch eine ökonomische Basis gesichert werden muss, stellt das Gebiet um den Feldberg auch einen weiteren Anwendungsfall für das Postulat der Nachhaltigkeit dar, die in die Zielvorstellung von der Dauerhaftigkeit der Lebensqualität mündet²².

Das Element Lebensqualität bei einer nachhaltigen Entwicklung weist auf eine Doppelfunktion hin: Begründet werden damit nicht nur die Lebensqualität für die Bevölkerung vor Ort, sondern der Natur- und Kulturraum dient auch der „zuwandernden“ oder sich zeitweise aufhaltenden Bevölkerung zur Hebung ihrer Lebensqualität. In Anlehnung an das Konzept der „Refugien“²³ sollte zur Unterscheidung von den Ansprüchen an Lebensqualität durch die ortsansässige Bevölkerung der Beitrag zur Lebensqualität für den Besucher des Gebiets als *Erlebnisqualität* (vgl. Abb. 11) bezeichnet werden. Nach BRENNER, NEHRING U. STEIERWALD (1999: 3ff) verdeutlicht dieser Begriff auch, „dass es zunächst um die Nutzung einer Qualität handelt, ohne zu ihrem Erhalt beizutragen; zur Erhaltung würde und wird auch dadurch beigetragen, dass über Gebühren, Eintrittsgelder, Verzehr, indirekt über Steuerleistung oder durch den Hinweis an die Politik Gegenwert geleistet wird. Die Pflicht zur Erhaltung der Erlebnisqualität ergibt sich auch aus der Sozialpflichtigkeit des Eigentums, die auch bedeutet, dass das Qualitätsgut nutzbar bleibt, soweit die Nutzung sich mit dem

²¹ Vgl. Kap. 2.1; vgl. auch HICKMANN (2001): dort z.B. Vorwort (BRENNER und SCHADE): „...Ordnung des Verkehrs, ...die im Sinne der Nachhaltigkeit als dauerhaft betrachtet werden kann“, oder Kap. 4: „...kann eine erfolgversprechende Strategie nur in einer nachhaltigen und qualitätsorientierten Entwicklung liegen.“

²² Vgl. z.B. KNAUS und RENN 1998: Den Gipfel vor Augen.

²³ Hier werden Refugien nach BRENNER, NEHRING U. STEIERWALD 1999 (hier bes. STEIERWALD) als Gebiete des Ländlichen Raums mit besonderen Qualitäten verstanden: Sie sind u.a. wichtige Rückzugsgebiete für Fauna und Flora und Standorte besonderer Naturqualität, besitzen dabei originäre (Kultur-)Landschaftsbilder und weisen ein großes Maß an Erholungs- und Erlebnisqualität für Bewohner und Besucher auf.

Eigentumsanspruch und der Nutzung durch den Eigentümer verträgt“, wobei Eigentümer hier im übertragenen Sinne zu verstehen ist.

Es bleibt so denn zu fragen, wie sich in einem stark touristisch geprägten Raum wie dem Feldberggebiet eine Nutzungsoptimierung im Sinne nachhaltiger Entwicklung erreichen lässt. Die Zielfragen können wie folgt formuliert werden. Welches Maß und welche Art Tourismus verhilft der Bevölkerung zu einem Leben in Qualität, ohne eben dieses Leben oder die vielen Qualitäten des betreffenden Gebiets zu stören? Wie kann ein Gleichgewichtszustand zwischen Entwicklung und Bewahrung erreicht werden und dies angesichts der stetigen Änderung innerer Abhängigkeiten und äußerer Rahmenbedingungen?

Während über das Ziel der Nachhaltigkeit im Allgemeinen kaum Dissens besteht, ist die tatsächliche Ausgestaltung und Operationalisierung des Begriffs weitaus schwieriger, da einerseits das parallele Verfolgen von Zielen in den Bereichen Ökonomie – Ökologie – Soziales konfliktfrei kaum möglich ist, und andererseits die handelnden Akteure häufig die gleiche Situation unterschiedlich bewerten, abhängig davon, welches der drei Ziele jeweils im Vordergrund steht: So sind die Gemeinden beispielsweise an guter Erreichbarkeit bzw. verkehrlicher Anbindung interessiert, fordern aber gleichzeitig die Verringerungen der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärm- und Schadstoffemissionen, Unfallrisiken etc.) im Interesse der Lebensqualität ihrer Bürger.

Mobilität und Verkehr stellen die Grundlage für jede Gebietsentwicklung dar, und auch die Mobilität sollte daher nachhaltig im Sinne der drei genannten Zielbereiche sein:

- Ein nachhaltiger Verkehr stellt die ökonomische Funktionsfähigkeit des Gebiets sicher: Er ermöglicht und verbessert durch die Sicherung der Mobilität die Wirtschaftsaktivität und Flächenerschließung. Für die einheimische Bevölkerung ermöglicht er wirtschaftliche Austauschprozesse (Wirtschaftsverkehr) und z.B. die Erreichbarkeit von Arbeitsstätten. Durch die Erreichbarkeit der nachgefragten Ziele und (hier v.a. touristischen) Standortangebote und Einrichtungen für Tagesgäste und Urlauber trägt der Verkehr zur Standortqualität und zur Sicherung der Wertschöpfung bei (Einnahmen aus touristischem Neben- und Vollerwerb, Arbeitsplatzsicherung, Stärkung nicht-touristischer Wirtschaftszweige über Multiplikatoreffekte).
- Ein nachhaltiger Verkehr sichert die Umweltqualität, in dem schädliche Nebenwirkungen (Emissionen, Zerschneidungseffekte, Flächengebrauch) auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden. Er trägt damit auch zum Schutz der natürlichen Umwelt bei, die in touristischen Gebieten eine wichtige und nachgefragte Ressource darstellt (naturräumliche Qualität). Die Lebensräume von Menschen, aber auch von Fauna und Flora werden durch Schädwirkungen möglichst wenig beeinträchtigt. Dies schließt auch die Erholungsqualität für Erholungssuchende (häufig in diesem Zusammenhang genannt: die Qualitäten „Natur“ und „Ruhe“) ein. Weitere Grundzüge sind Sicherheit und die Vermeidung von Unfällen.

- Ein nachhaltiger Verkehr sichert die bedürfnisgerechte Mobilität: Mit der Sicherung der zeitlichen und räumlichen Erreichbarkeit von Zielen für möglichst alle gesellschaftlichen Gruppen trägt er wesentlich
- zur Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung (Grunddaseinsfunktionen; Wahrnehmung sozialer Kontakte, Freizeitgestaltung, Wohnqualität durch Erreichbarkeit u.a.) und
 - zur Erlebnis- und Freizeitqualität für Besucher und Gäste bzw. Ausflügler und Urlauber (Erreichbarkeit der Aktivitätsorte)
- bei. Eine möglichst hohe Kostengerechtigkeit der unterschiedlichen Verkehrsträger wird angestrebt.

Scheint ein Grundkonsens für diese Leitideen zum nachhaltigen Verkehr noch relativ einfach herstellbar, fällt die Operationalisierung und entsprechende Ausgestaltung ungleich schwerer. In Abb. 12 werden beispielhaft und ohne Anspruch auf Vollständigkeit einige Kriterien genannt, die jedoch in vielen Fällen kaum messbar und eindeutig zuordenbar erscheinen, dennoch aber auf qualitativer Ebene einem Ausgestaltungsprozess um den nachhaltigen Verkehr als Grundlage dienen können:

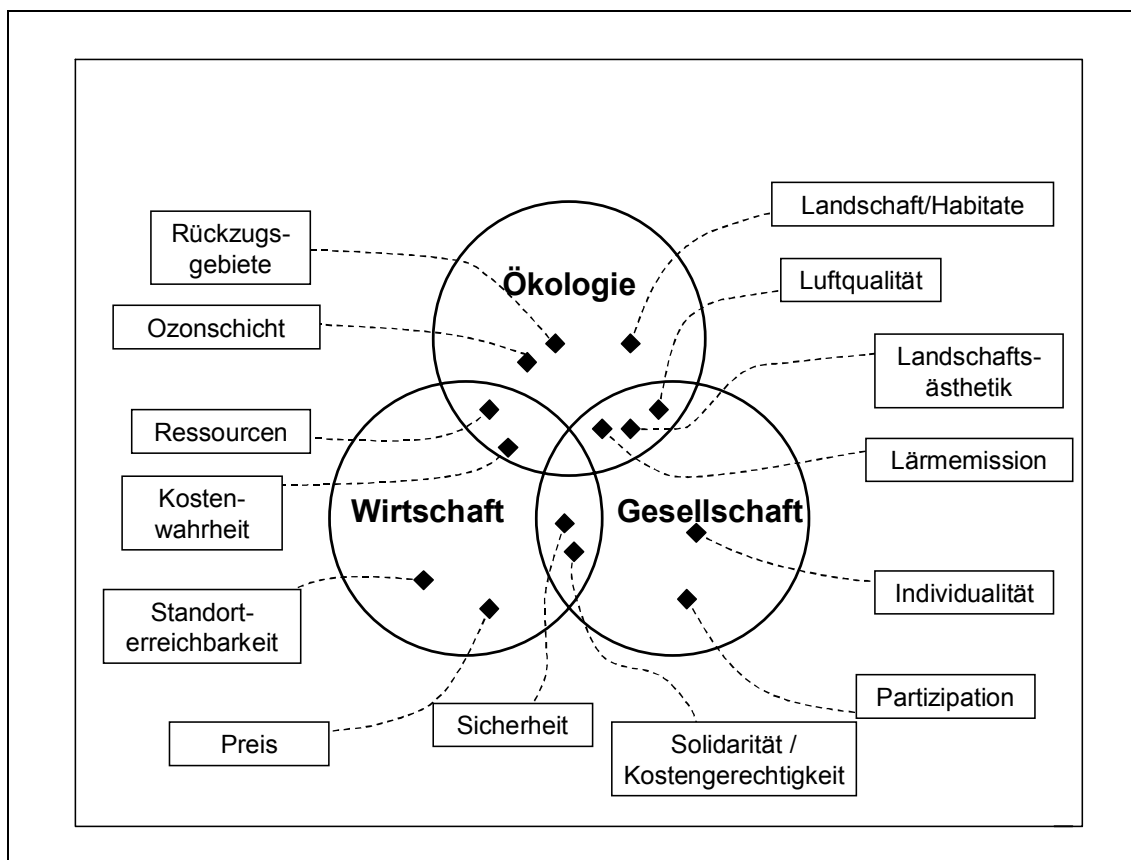


Abb. 12: Mögliche Nachhaltigkeitskriterien im Verkehr

4.2.2 Zielvorstellungen für ein nachhaltiges Verkehrskonzept

Der hohe Besucherdruck im ökologisch sensiblen Erholungsgebiet Feldberg lässt sich aufgrund seiner Attraktivität kaum vermeiden. Aus wirtschaftlichen Gründen kann eine Verringerung der Besucher auch nicht angestrebt werden wollen, da er in der Region eine wichtige Einkommensquelle für die tourismusbezogene Wirtschaft darstellt.

Hohe Besucherzahlen erfordern eine angemessene Verkehrsinfrastruktur, die ihrerseits zu Eingriffen in die Umwelt führt und die naturräumliche Attraktivität des Gebiets beeinträchtigen kann. Das Ziel muss es daher sein, einerseits die Zugänglichkeit der Region für Besucher zu erhalten und gleichzeitig durch entsprechende Ordnungs- und Lenkungsmaßnahmen störende Belastungen durch den Verkehr so weit wie möglich zu minimieren. Darüber hinaus müssen alle Maßnahmen auch unter dem Aspekt der ökonomischen Nachhaltigkeit beurteilt werden, d.h. sie müssen finanzierbar sein und die Mittelverwendung muss effizient erfolgen.

Unter den besonderen Bedingungen des Feldberggebiets ist der Einsatz sowohl des Individualverkehrs als auch des Öffentlichen Verkehrs eine wichtige Grundvoraussetzung, ermöglicht sie doch eine hohe individuelle Entscheidungsmöglichkeit für die Nutzer bei gleichzeitig flexibler Ausgestaltungsmöglichkeit des Angebots.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und der Überlegungen in Kap. 4.2.1. können einem nachhaltigen Verkehrskonzept für die Feldbergregion die folgenden Zielvorstellungen zugrunde gelegt werden:

(1) Sichern von Funktionsfähigkeit:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit der nachgefragten (touristischen) Infrastruktur;
- Erhalt bzw. Verbesserung der Flächenerschließung durch verschiedene Verkehrsmittel (über das eigentliche Untersuchungsgebiet hinaus);
- Flexibilität und Ergänzungsfähigkeit der Verkehrskonzepte, um auf Besucher Spitzen angemessen reagieren zu können (saisonal und tageweise), z.B. durch einen „modularen“ Aufbau des Konzepts;
- effiziente Mittelverwendung beim Einsatz und der Finanzierung von verkehrlichen Ordnungs- und Lenkungsmaßnahmen (verkehrliche Infrastruktur, z.B. Kapazitätsänderungen oder -ausweitungen, Angebotsverbesserungen im ÖPNV), d.h. Finanzierbarkeit und entsprechende akzeptanzschaffende Preisgestaltung.

(2) Sichern von Umweltqualität:

- Verlagerung von Wegen vom mIV zum ÖV/ÖPNV;
- Geringe Flächeninanspruchnahmen;

- Keine Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen.

(3) Sichern von Lebensqualität:

- Nutzerfreundlichkeit der Lösungen (z.B. Familienfreundlichkeit, Zuschnitt im Winter auf Wintersporttouristen mit Ausrüstung), d.h. Möglichkeit zur „Individualität“ (einschließlich „softer“ Maßnahmen zur Lenkung auf bestimmte Verkehrsträger);
- Beitrag zur Attraktivierung des Landschaftsbilds.

Da der Feldberg ein Zielgebiet mit über die Standortgemeinden hinausreichendem Einzugsbereich darstellt sind übergemeindliche Maßnahmen und Trägermodelle anzustreben²⁴. Diese müssen den Quellverkehr in differenzierter Weise in die Konzeption einbeziehen.

4.3 Vorläufige Bewertung der Szenarien

4.3.1 Parkraumszenario

Das Parkraumszenario sieht eine Ordnung des Verkehrs am Feldberggipfel verbunden mit dem Bau einer großen Parkierungsanlage mit ca. 1.500 Stellplätzen am Seebuck vor.

- Mit diesem Szenario und weiteren begleitenden Maßnahmen (wie z.B. die Verbindung der Skigebiete) kann die Mobilität der Touristen gesichert und die Erreichbarkeit der touristisch nachgefragten Infrastruktur gewährleistet werden. Mit Einschränkungen der Mobilität wäre jedoch an Spitzentagen v.a. im Winter zu rechnen, da es während der An- und Abreise zu sehr starken Verkehrsspitzen kommt, die dann gegenüber heute eine noch stärkere Konzentration am Feldberger Hof erfahren würden. Diese Parkhauslösung würde spätere Erweiterungen im Bereich des ÖV nicht ausschließen und wäre damit auch flexibel an künftige Anforderungen anpassbar.

Andererseits verursacht der Bau eines Parkhauses hohe Investitionskosten, die im vorliegenden Fall durch den folgenden Betrieb vermutlich nicht amortisiert werden können, weil über das Jahr betrachtet nur mit geringer Auslastung zu rechnen ist. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wäre daher der Bau eines Parkhauses, dessen Kapazität sich an einem Spitzenbedarf orientiert, der nur an wenigen Tagen im Jahr auftritt, nicht zu vertreten.

Es kann daher begründet vermutet werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Funktionsfähigkeit“ im oben skizzierten Sinne nicht gerecht wird.

²⁴ Vgl. z.B. auch Regionalplan Südlicher Oberrhein 1995: 60.

- Die mit dem großen Parkhaus bewirkte Konzentration der Parkplätze im Bereich des Feldberger Hofes fördert den mIV und bietet – vor allem in Zeiten geringen Besucherverkehrs – kaum Chancen für den Unterhalt eines attraktiven ÖV. Eine Entlastung des Gebiets vom Individualverkehr und Verlagerungen zum ÖV können nicht erreicht werden.

Diese Lösung führt gegenüber dem heutigen Zustand zu keiner erhöhten Flächeninanspruchnahme und kann über größere Zeiträume im Jahr eine Entlastung der heute für das Parken genutzten Straßenränder entlang der B 317 bewirken. Zudem werden die Flächen vor dem „Haus der Natur“ durch Renaturierungsmaßnahmen aufgewertet.

Es kann davon ausgegangen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Umweltqualität“ im oben skizzierten Sinne mit Einschränkungen gerecht werden kann.

- Der Bau eines groß angelegten Parkdecks mit 1.500 Stellflächen setzt auf der zur Verfügung stehenden Fläche mehrere Stockwerke voraus, die unterirdisch angelegt werden müssten, wenn das Landschaftsbild und seine Ästhetik nicht beeinträchtigt werden sollen. Eine derartige Bauweise wäre sehr teuer und fände – nach Einschätzung vieler Experten – nur eine geringe Akzeptanz bei Besuchern. Andererseits wäre es kaum landschaftsverträglich, die notwendigen Parkdecks oberirdisch – bei trotzdem noch immer fraglicher Nutzerakzeptanz – zu schaffen, was zudem nach dem vorliegenden Bebauungsplan nicht genehmigt werden könnte.

Es kann daher angenommen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Lebensqualität“ im oben skizzierten Sinne kaum gerecht werden kann.

Insgesamt ist das Parkraumszenario – vor allem aus wirtschaftlichen Gründen – nur wenig geeignet, die Ziele einer nachhaltigen Mobilität zu erfüllen.

4.3.2 ÖPNV-Szenario

Dieses Szenario sieht eine Ordnung des Verkehrs am Feldberggipfel verbunden mit dem Wegfall von ca. 850 Parkplätzen und einen massiven Ausbau des ÖPNV durch Angebotserweiterungen bzw. –ergänzungen und der Schaffung eines Park+Ride-Systems (Anlage von P+R-Plätzen im Talbereich) vor.

- Konzeptionell kann mit diesem Szenario die Mobilität der Touristen gesichert und die Erreichbarkeit der touristisch nachgefragten Infrastruktur gewährleistet werden. Der Ausbau des ÖV im vorgesehenen Rahmen würde spätere Erweiterungen im Bereich des ÖV nur eingeschränkt (Kapazitätsengpässe im ÖV) möglich machen und wäre damit nur eingeschränkt flexibel an künftige Anforderungen anpassbar (d.h. erforderlich werden würden neue Systeme und Lösungen). Zu seiner Realisierung sind

nur vergleichsweise geringe Investitionen erforderlich und der Endausbau könnte in mehreren Stufen verwirklicht werden.

Zur Realisierung des Szenarios müsste sich allerdings der Anteil der ÖPNV-Anreisenden mehr als verdoppeln (von zur Zeit etwa 10 % auf ca. 20-25 %), hinzu kämen nochmals ein Anteil von „Umsteigern“ vom mIV zum ÖV (P+R-Parkplätze) von ca. 15 % der Besucher, sodass insgesamt ca. 35-40 % aller Touristen mit ÖPNV ins engere Feldberggebiet anreisen würden²⁵. Anteilssteigerungen im ÖPNV in der genannten Größenordnung sind jedoch nur mit sehr großen Anstrengungen erreichbar und erfordern zahlreiche begleitende Maßnahmen (intensive Qualitätssteigerungen und Nutzervorteile beim Angebot, Marketingmaßnahmen, neue Formen der Finanzierung und Tarifierung, ggf. umfangreiche restriktive Maßnahmen gegenüber dem mIV), die teils kostenintensiv und teils für die Nutzer wenig akzeptabel und damit schwer durchsetzbar sind. Es muss daher vermutet werden, dass dieses Szenario – vor allem aus Gründen der gering erscheinenden Umsetzungswahrscheinlichkeit – dem Zielbereich „Sichern von Funktionalität“ im oben skizzierten Sinne kaum gerecht werden kann.

- Im Szenario unterbleibt zwar die Flächenneuordnung im Bereich des Feldberger Hofes und damit eine landschaftliche Aufwertung dieses Bereichs. Bei Realisierung des Szenarios wären aber wegen der Verlagerungen zum ÖV, der vermehrten Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Entlastung des engeren Feldberggebiets von abgestellten Pkw deutliche Umweltverbesserungen zu erwarten, sodass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Umweltqualität“ im oben skizzierten Sinne sehr gut gerecht werden kann.
- Mit dem Szenario fallen ca. 850 Abstellplätze entlang der Bundesstraße 317, der Stichstraße und am Feldberger Hof weg, sodass die Erreichbarkeit des Feldberggipfels mit dem Pkw deutlich verschlechtert wird. Gerade von Familien, die einen hohen Anteil der Touristen stellen, aber auch von Wintersportlern mit ihren speziellen Transportbedürfnissen wird die Zufahrtsmöglichkeit mit dem Pkw als sehr wichtig erachtet, und für sie bedeutet der große Abbau von Parkflächen einen deutlichen Qualitätsverlust. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Lebensqualität“ im oben skizzierten Sinne – vor allem aus der Perspektive der Besucher – kaum gerecht werden kann.

Insgesamt wird das Szenario den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung – vor allem im Hinblick auf die Schwierigkeiten seiner Realisierung in der Praxis – kaum gerecht werden können.

²⁵ Die Werte beziehen sich in erster Linie auf die Wintersaison und liegen im Sommer u.U. niedriger.

4.3.3 Kombinationsszenario

Dieses Szenario sieht eine Ordnung des Verkehrs am Feldberggipfel verbunden mit der zentralen Schaffung von Parkplätzen in einem Parkhaus mit reduziertem Umfang (ca. 800 Stellplätze) am Feldberger Hof, der dezentralen Schaffung von Parkplätzen im Talbereich und seiner Verbindung ins Zielgebiet über ein P+R-System sowie Angebots-ergänzungen und –verbesserungen im ÖPNV zur Erhöhung des ÖV-Nutzeranteils vor.

- Konzeptionell kann mit diesem Szenario die Mobilität der Touristen gesichert und die Erreichbarkeit der touristisch nachgefragten Infrastruktur sowohl mit dem mIV als mit dem ÖV gewährleistet werden. Der Ausbau des ÖV im vorgesehenen Rahmen würde spätere Erweiterungen im Bereich des ÖV weiterhin möglich machen und wäre damit flexibel an künftige Anforderungen anpassbar. Für die Umsetzung wären vergleichsweise hohe Investitionen für den Bau des Parkdecks erforderlich, allerdings könnte durch den reduzierten Umfang dessen Wirtschaftlichkeit verbessert (Betriebskosten) werden. Der Endausbau könnte in mehreren Stufen verwirklicht werden.

Da dem mIV weiterhin eine große Bedeutung zugewiesen wird und nur moderate Verkehrsverlagerungen vom mIV zum ÖV angestrebt werden, sind bei der Realisierung größere Akzeptanzprobleme nicht zu erwarten. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Funktionalität“ im oben skizzierten Sinne recht gut gerecht werden kann.

- Der Bau des Parkhauses erlaubt eine Pkw-Nutzung im Bereich des Feldberger Hofes im etwa derzeitigen Umfang, verbessert aber die Zugangsmöglichkeiten für den ÖV. Das Szenario führt gegenüber dem heutigen Zustand zu keiner erhöhten Flächeninanspruchnahme und bewirkt wegen der Verlagerungen zum ÖV sowie der Entlastung des engeren Feldberggebiets von abgestellten Pkw deutliche Umweltverbesserungen. Zudem werden die Flächen vor dem „Haus der Natur“ durch Renaturierungsmaßnahmen aufgewertet. Wegen des weiterhin hohen Anteils des mIV kann das Szenario dem Zielbereich „Sichern von Umweltqualität“ im oben skizzierten Sinne nicht optimal gerecht werden, allerdings bewirkt es deutliche Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand.
- Mit dem Szenario fallen ca. 700 Stellflächen überwiegend entlang der Bundesstraße 317 weg, ca. 400 davon werden durch die Ausweisung von P+R-Parkplätzen im Talbereich substituiert und ca. 300 durch Verlagerungen auf den ÖV (Anreise mit Bus und Bahn) sowie durch ergänzende zeitliche und räumliche Lenkungsmaßnahmen ersetzt. Damit wird die Erreichbarkeit des Gebiets um den Feldberger Hof mit dem Pkw weiterhin aufrecht erhalten und die des Gesamtgebiets nur wenig beeinträchtigt. Seine Umsetzung würde vermutlich auch bei den Besuchern, die den Pkw für die Anreise präferieren, auf Akzeptanz stoßen. Zudem wäre durch eine behutsame

Integration des Parkdecks in das Landschaftsbild eine Verbesserung der Gesamtsituation in der Gipfelregion zu erreichen. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Lebensqualität“ im oben skizzierten Sinne im Wesentlichen gerecht werden kann.

Insgesamt scheint das Kombinationsszenario am ehesten geeignet, die Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität am Feldberg zu erfüllen. Es wird zwar keinem Zielbereich optimal gerecht, bietet aber die Möglichkeit, bei weiterer Detaillierung zu einem ausgewogenen Kompromiss bei der Erfüllung der unterschiedlichen Zielvorstellungen zu gelangen.

4.3.4 Szenario „Autofreier Feldberg“

Das Szenario „Autofreier Feldberg“ soll den Gipfelbereich (berg-)bahntechnisch erschließen und dort sowohl den mIV als auch den ÖV soweit wie möglich zurückdrängen. Die Parkplätze am Feldberger Hof und auf den Zufahrtsstraßen entfallen und werden am Fußpunkt der Bahnen und entlang ihrer Achsen neu geschaffen.

- Mit diesem Szenario kann die Mobilität der Touristen gesichert und die Erreichbarkeit der touristisch nachgefragten Infrastruktur gewährleistet werden. Der Aufbau einer neuen Infrastruktur durch die Bahnen und der erforderlichen Ausweichparkplätze bedingen allerdings sehr hohe Investitionen, die im Betrieb kaum amortisiert werden können. Gegebenenfalls wird sogar der Bau eines Parkdecks am Bahnhof Bärenthal erforderlich, um die nötige Zahl der Parkplätze zu schaffen. Das Konzept ist bedingt erweiterungsfähig und flexibel an künftige Anforderungen anpassbar.

Für die Umsetzung wären – nicht zuletzt wegen der hohen Gesamtkosten – vergleichsweise lange Vorlauf- und Planungszeiträume erforderlich, sodass ein rascher Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme hier nicht erwartet werden kann. Da dem mIV und dem ÖV weiterhin – wenn auch eingeschränkt – Zugang zum Feldberggebiet gewährt werden muss, könnte die Realisierung auf größere Akzeptanzprobleme bei den Besuchern stoßen. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern der Funktionalität“ im oben skizzierten Sinne – sowohl aus Wirtschaftlichkeitsgründen als auch im Hinblick auf den langen Realisierungszeitraum – nicht gerecht werden kann.

- Die bergbahntechnische Erschließung des Feldbergs vermindert eine Pkw-Nutzung im Bereich des Feldberger Hofes deutlich, verringert die Flächeninanspruchnahme in diesem Gebiet und bewirkt so erhebliche Umweltverbesserungen im Bereich des engeren Feldberggebiets. Zudem werden die Flächen vor dem „Haus der Natur“ durch Renaturierungsmaßnahmen aufgewertet. Diesen lokalen Verbesserungen stehen allerdings neue Eingriffe in naturräumlich schützenswerte Gebiete an anderer Stelle

durch die Schaffung von Ersatzparkplätzen sowie eine Tangierung von Naturschutzgebieten durch den Bau der Bergbahnen gegenüber (insbesondere aus Richtung Menzenschwand und aus Richtung Todtnau). Bei einer Realisierung wären voraussichtlich größere Widerstände seitens des Naturschutzes zu erwarten. Die Umweltwirkungen dieses Konzepts sind damit nicht eindeutig positiv, und es muss vermutet werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Umweltqualität“ im oben skizzierten Sinne nur eingeschränkt gerecht werden kann.

- Mit dem Szenario ist der Feldberggipfel für die touristische Nutzer mit dem Pkw nicht mehr erreichbar, alle werden zum Umsteigen auf Bergbahnen oder Busse gezwungen. Im Hinblick auf die Bedürfnisse von Familien und Wintersportler bedeutet dies einen erheblichen Qualitätsverlust. Dem stehen allerdings Attraktivitätsgewinne durch die Anreise mit der Bergbahn und die nun mögliche naturnahe Gestaltung des Gebiets um den Feldberger Hof gegenüber, die die Aufenthaltsqualität für die Nutzer erhöhen. Diese Vorteile werden vermutlich aber die Nachteile bei der Erreichbarkeit nicht aufwiegen können, da die vorhandene Straßeninfrastruktur erhalten bleiben muss und der Feldberggipfel nicht wirklich autofrei werden kann, sodass eine faktische Teilspernung der Gipfelregion für Touristen auf große Akzeptanzprobleme stoßen wird. Insgesamt kann daher davon ausgegangen werden, dass dieses Szenario dem Zielbereich „Sichern von Lebensqualität“ im oben skizzierten Sinne im Wesentlichen nicht gerecht werden kann.

Da das Szenario „Autofreier Feldberg“ in allen betrachteten Zielbereichen voraussichtlich keine deutlich positiven Beiträge liefern kann, muss es insgesamt als wenig aussichtsreich und praktisch als nicht realisierbar beurteilt werden.

4.4 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

4.4.1 Procedere

Eine zeitnahe und perfekte Lösung ist nicht in Sicht. Die bisherige Arbeit hat aber gezeigt, dass Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation am Feldberg realisierbar sind, wenn mehrere verkehrliche Einzelmaßnahmen für verschiedene Verkehrsträger miteinander kombiniert werden. Eine eindeutige Empfehlung für eines der Szenarien oder für eine Abwandlung der beschriebenen Szenarien kann auf der Grundlage der bisherigen Ergebnisse nicht gegeben werden. Zur Vorbereitung der Entscheidung für konkretere Planungen sind weitere Detaillierungen des zu verfolgenden Konzepts erforderlich.

Aufgrund der Komplexität der Problemstellung, der räumlichen Lage des Feldberggebiets mit seinen administrativen Grenzen und seiner Zersplitterung der Zuständigkeiten und aufgrund unterschiedlicher Zielvorstellungen kann diese

Detailierung nur bei verstärkter Einbeziehung der Betroffenen und in Zusammenarbeit mit allen wichtigen Akteuren erreicht werden. Zusätzlich zu den Anrainergemeinden, die eine Gesamtlösung allein nicht verwirklichen können, bedarf es dazu auch einer Beteiligung weiterer Verantwortlicher und Entscheidungsträger auf Landkreis-, Regierungsbezirks- und Landesebene.

Dabei kommt es nicht nur darauf an, das in der Region vorhandene Wissen zu nutzen, sondern vor allem auch die rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen zu präzisieren und Finanzierungsfragen zu klären.

4.4.2 Maßnahmen zur Ordnung der Verkehrssituation in Anlehnung an das Kombinationsszenario

Wie die vorläufige Bewertung der Szenarien zeigt, bietet das „Kombinationsszenario“ am ehesten die Chance, den Zielbereichen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung am Feldberg gerecht zu werden. Auch aus den bisherigen Gesprächen über die Verbesserungsmöglichkeiten am Feldberg und den Diskussionen über die Szenarien lässt sich die Präferenz ableiten, neue Lösungen zuerst in einer Kombination von Maßnahmen im mIV mit Maßnahmen zur Angebotsverbesserung des ÖPNV zu suchen. Das „Kombinationsszenario“ bietet so einen geeigneten Ausgangspunkt und Orientierungsrahmen für das weitere Procedere.

Damit wird es zweckmäßig sein, eine Neuordnung des Verkehrs am Feldberg auf Basis eines Konzepts zu erreichen zu versuchen, das einen Mix aus Parkraumkonzentration im engeren Feldberggebiet und dezentralem Ausbau der Parkmöglichkeiten vorsieht, das damit den Zugang zur Gipfelregion für den ÖV verbessert und das auf die unterschiedliche Nachfrage in der Winter- und Sommersaison anpassbar ist.

Für die Detailierung eines Neuordnungskonzepts bieten sich die Maßnahmenbündel, die in der Studie „Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion“ von G. HICKMANN beschrieben sind, eine gute Grundlage und sie sollten daher im weiteren Prozess berücksichtigt werden. Neben der grundsätzlichen Schaffung von „liftseitigen Voraussetzungen“ (vgl. dort S. 75) sind die zentralen Bestandteile:

- Systematische **Parkraumbewirtschaftung** im ganzen Feldberggebiet und dynamische **Parkraum-Information** über die aktuelle Situation (**Verkehrs- und Parkraummanagement**);
- **Verkehrsmittelbezogene Lenkungsmaßnahmen** („push and pull“);
- Aufbau eines **P+R-Systems** für die Wintersaison ;
- **Angebotsverbesserungen und –Ergänzungen im ÖPNV**. Das ÖPNV-Angebot sollte somit bedarfsorientiert sukzessive ausgebaut werden und von entsprechenden

Marketingmaßnahmen begleitet werden. Neue Tarifierungsmodelle (auch im Zusammenwirken mit dem Einsatz von Kombiticketing und erzielten Parkgebühren im mIV) sollten berücksichtigt und geprüft werden²⁶;

- **Flächenneuordnung im Bereich des Feldberger Hofs** (Parkhausbau für den Bedarf der Grundlast);
- **Räumliche und Zeitliche Lenkung** zum ergänzenden Abbau der Spitzen und zur gleichmäßigeren Auslastung der touristischen Infrastruktur;

4.4.3 Schrittweise Realisierung von Maßnahmen

Der bestehende Problemdruck fordert rasch umsetzbare Lösungen. Der zeitnahe Wurf „aus einem Guss“ kann jedoch angesichts der Höhe notwendiger Investitionen in Infrastruktur und neuer Angebote nicht realisiert werden. Auch müssen für die Schaffung von Akzeptanz je nach Maßnahme insbesondere beim ÖPNV längere Zeiträume berücksichtigt werden.

Deshalb sollte die weitere Konkretisierung eine stufenweise Umsetzungsmöglichkeit nach Dringlichkeit, Problemdruck, Relevanz und Sinnhaftigkeit, ggf. Folgeuntersuchungen und letztlich auch Finanzierungsmöglichkeiten unterscheiden. Möglichkeiten hierzu wurden bereits von G. HICKMANN aufgezeigt (2001: 81). Aufgrund der hohen Investitionskosten für einen Parkhausbau könnte hier eine Vorgehensweise analog zur „Vorstufe A“ des „Kombinationsszenarios“ zweckmäßig sein (vgl. Tab. 24 in Kap. 3.2.1):

1. Schaffung der liftseitigen Voraussetzungen, d.h. insbesondere die Verbindung der Skigebiete über die B 317 (Brücke) und verbesserter Einnahmeverbund, um latent vorhandene Konkurrenzsituationen zwischen den verschiedenen Liftgesellschaften und den betroffenen Gemeinden zu vermeiden; (ggf.) Bau der Sesselbahn ab Fahl in das Skigebiet Grafenmatt, um eine Entlastung aus Todtnauer Seite an manchen Spitzentagen im Winter zu erreichen.

²⁶ Zielsetzungen, Maßnahmen und Vorgehensweise sollte mit dem vom BMBF geförderten Projekt „Nahverkehr im Südschwarzwald“ („Personennahverkehr für die Region“) abgestimmt werden.

2. Umbau der Stichstraße, Rückbau der dortigen Parkplätze und Anlage einer neuen Bushaltestelle zwischen dem „Haus der Natur“ und dem „Eventcenter“ nahe am Lift. Damit entfallen ca. 200 Parkplätze im Bereich des Feldberger Hofes.
3. Stufenweiser Aufbau und Umsetzung neuer ÖPNV-Angebote und –Ergänzungen (zunächst bleiben die Überlaufstellplätze entlang der B 317 mit Ausnahme besonders kritischer Stellen noch zweiseitig, bis sich die Entlastungsstrategien a), b) und c) bewährt haben):
 - a) Einführung von Strategien zur räumlichen und zeitlichen Entzerrung der Nachfragespitzen.
 - b) Verbesserung der Anreisemöglichkeiten mit Bahn und Bus (neue und verbesserte Angebote, neue Buskapazitäten, Schaffung von Nutzervorteilen, begleitendes Marketing).
 - c) Aufbau eines P+R-Systems für die Wintersaison (Busshuttleverkehr, ggf. Prüfung von Kooperationen, z.B. mit der Stadt Titisee-Neustadt; ggf. besondere Erschließung Fahl).
4. Einführung eines systematischen Parkraumbewirtschaftungskonzepts (zeitgleich zu 3.) im engeren Feldberggebiet (d.h. Parkplätze am Feldberger Hof und entlang der B 317 zwischen Caritashaus und Oberer Herzbachkurve, ggf. unter Einbezug von Fahl); auch hier begleitendes Marketing.
5. Einführung eines Parkrauminformations- und Lenkungskonzepts (Parkleitsystem mit dynamischer Komponente); intermodale Abstimmung der Maßnahmen.
6. Umsetzung des Parkdecks; abschließende Umgestaltung des Bereichs Feldberger Hof.
7. Aufhebung der Pkw-Abstellmöglichkeiten entlang der B 317 einseitig und Anlage eines Fußwegs (Rückbau und Umgestaltung)

Dabei erfordert jede dieser genannten Maßnahmen(-bündel) intensive Erörterungen mit verschiedenen Akteuren (z.B. Gemeinden, Landkreise, Regierungspräsidium Freiburg, Touristikverbände, Naturschutz u.a.), um zu einem konsistenten und realisierbaren Gesamtkonzept zu gelangen.

4.5 Fazit und Ausblick

Zur dauerhaften Optimierung der Verkehrsverhältnisse am Feldberg bedarf es einer weiterführenden Strategie, die verschiedene Maßnahmen in ein Gesamtkonzept einbettet und intermodal aufeinander abstimmt. Erfolgversprechende Lösungen sollten dabei übergemeindlich gesucht werden. Die Lösungen sollten Maßnahmen berücksichtigen, die

schrittweise umsetzbar, zeitlich und räumlich flexibel einsetzbar und ausreichend adaptionsfähig sowie möglichst umwelt- und nutzerfreundlich sind.

Als realitätsnaher Orientierungsrahmen für eine weitere Konkretisierung von Lösungen kann das Kombinationsszenario mit seinen Vorschlägen zugrunde gelegt werden.

Insgesamt wird ein weiterer koordinierter Diskussionsprozess für erforderlich erachtet, der auf Basis des entworfenen und erörterten „Gerüsts“ die zweckmäßigen Maßnahmen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zielvorstellungen der Akteure konkretisiert, deren Realisierungschancen bzw. Finanzierbarkeit aufzeigt und zu einer Konzeptvorlage führt, auf deren Basis eine Entscheidung für eine Umsetzung getroffen und damit der Übergang zu Fachplanungen eingeleitet werden kann.

Literaturverzeichnis:

- Arnold, P. (1986): Kommunale Handlungskonzepte – zum Beispiel Umweltprojekt Schwarzwald. In: Krautter, H. et al.: Heimat und Umwelt. Bonn.
- Becker, C., Job, H., Koch, M. (1991): Umweltschonende Konzepte der Raumordnung für Naherholungsgebiete. Trier
- Belchenland Tourismus GmbH (1999): Schriftliche Mitteilung / Informationen zum Belchen vom 17.02.1999.
- Bender, H. (1983): Der Feldberg – Ein Herzstück des Schwarzwaldes. Freiburg.
- Brenner, J., Nehring, M., Steierwald, M. (1999a): Tourismus – ein Beitrag zur wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung für Baden-Württemberg? TA-Akademie, Arbeitsbericht Nr. 129, Stuttgart.
- Brenner, J., Nehring, M., Steierwald, M. (1999b): Integrierte Wirtschafts- und Mobilitätskonzepte für Refugien im Rahmen nachhaltiger Entwicklung. TA-Akademie, Arbeitsbericht Nr. 130, Stuttgart.
- Brenner, J. (2001): Den Feldberg vor Augen – Integrierte Tourismus- und Verkehrsentwicklung im Hochschwarzwald. In: TA-Informationen, H. 2/2001, S. 32-33.
- Brenner, J. (2002): Mobilität am Feldberg – Vier Konzepte zur dauerhaften Verbesserung der Verkehrssituation am höchsten Gipfel Baden-Württembergs. In: TA-Informationen, H. 1/2002.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (1998): Entlastung verkehrlich hoch belasteter Fremdenverkehrsregionen. Forschungsberichte des BBR, H. 86, Bonn.
- Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) (1998): Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche. Forschungsauftrag des Bundesministers für Verkehr; bearb. von Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung, TU München, Fachgebiet Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik, TU Berlin, Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung, Univ. Gesamthochschule Kassel.
- Ernst Basler & Partner AG (Bearb.) (1998): Nachhaltigkeit – Kriterien im Verkehr. Nationales Forschungsprogramm 41 „Verkehr und Umwelt, Bericht Nr. C5, Bern.
- Fichtner, U. (1992): Wissenschaftliche Begleituntersuchung zum Pilotprojekt „Belchen“. Reduzierung des Individualverkehrs in sensiblen Naturbereichen. Freiburg.
- Filsinger, K. (1996): Besucherlenkungsmaßnahmen in Nationalparks, Naturschutzgebieten und Naturparks. Exemplarisch dargestellt am Beispiel des Nationalparks Berchtesgaden, den Naturschutzgebieten Feldberg und Belchen im Schwarzwald und des Naturparks Altmühltal. Diplomarbeit, Kath. Univ. Eichstätt, Fachbereich Geographie, unveröffentlicht.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (1998): Öffentlicher Personennahverkehr – Umweltfreundlicher Freizeit- und Fremdenverkehr. FGSV-Arbeitspapier Nr. 47, Köln.

- Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus der Universität Bern, Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (Hrsg.) (1999): Verkehrsmanagement in Ferienorten – Wege zur Umsetzung. Kurzfassung des Schlussberichts „Verkehrsmanagement in Ferienorten: Lenkungsmaßnahmen – Akzeptanzprobleme – Implementierungsprozesse, Bern.
- Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus der Universität Bern, Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG (Hrsg.) (1999): Verkehrsmanagement in Ferienorten. Lenkungsmaßnahmen, Akzeptanzprobleme, Implementierungsprozesse. Berichte des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht D6, Bern.
- Freiburger Verkehrskreis (Hrsg.) (1989): öpnv 4 Berge. Freiburg.
- Freiburger Verkehrskreis (Hrsg.) (1992): öpnv 40 Täler. Freiburg.
- Gemeinde Feldberg, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald (Hrsg.) (1999): Bebauungsplan Feldberger Hof. Feldberg.
- Gerecke, E. (o.J.): Über den Gipfeln ist keine Ruh – Lösungsstrategien für den Konflikt zwischen Mensch und Natur. In: In Baden-Württemberg (in Zusammenarbeit mit dem Schwarzwaldverein), S. 46-49.
- Heinze, G.W., Kill, H.H. (1997): Freizeit und Mobilität – Neue Lösungen für den Freizeitverkehr. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover.
- Hickmann, G. (2001): Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion. Gutachten im Rahmen des Projekts „Mobilität und Tourismus am Feldberg“. TA-Akademie, Arbeitsbericht Nr. 204, Stuttgart.
- Interessengemeinschaft für Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte in Bayern e.V. (IAKF) (1998): Autofreie Kur- und Fremdenverkehrsorte in Bayern. Bad Reichenhall.
- KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (2000): Grobkonzept für Umweltfreundliche Mobilität, Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung in der Gemeinde Todtnau/Todtnauberg. Karlsruhe, unveröffentlicht.
- Knaus, A., Renn, O. (1998): Den Gipfel vor Augen – Unterwegs in eine nachhaltige Zukunft. Marburg.
- Lamnek, S. (1989): Qualitative Sozialforschung. Bd. 2, Methoden u. Techniken. München.
- Lamnek, S. (1993): Qualitative Sozialforschung. Bd. 1, Methodologie, Weinheim.
- Landtag von Baden-Württemberg (Hrsg.): Feldberggipfel – Zentrales Schutzgebiet in Baden-Württemberg – exemplarisch für den Stellenwert von Großschutzgebieten? Drucksache 12/3385 v. 30.10.98, Antrag und Stellungnahme des Ministeriums Ländlicher Raum.
- Landtag von Baden-Württemberg (Hrsg.): Der Feldberg als exemplarisches Beispiel für die Umgehung von Naturschutzbelangen. Drucksache 12/4537 v. 04.11.99, Antrag und Stellungnahme des Ministeriums Ländlicher Raum.

- Landesamt für Straßenwesen (Hrsg.) (o.J.): Straßenverkehrszählung 1995 – Hochrechnungsergebnisse. Stuttgart.
- Landesamt für Straßenwesen (Hrsg.) (o.J.): Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg – Ergebnisse im Jahr 1998. Stuttgart.
- Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hrsg.) (1982): Der Feldberg im Schwarzwald – Subalpine Insel im Mittelgebirge. Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete Baden-Württembergs, Bd. 12, Karlsruhe.
- Liftverbund Feldberg (2001): Ski, Snow & Fun. Faltblatt.
- Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (1997): Kommunales Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung – Beispiele aus dem Modellprojekt „mobiles Schopfheim“. Stuttgart.
- Naturpark Südschwarzwald e.V. (Hrsg.) (2000): Konzeption zur nachhaltigen Entwicklung des Naturparks Südschwarzwald.
- Prognos AG (1997): Modellversuch “mobiles Schopfheim” zur Veränderung der Einstellungen und Verkehrsverhalten. Schlussbericht. In Zusammenarbeit mit dem IVT Heilbronn; Untersuchung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Basel.
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee (1998): Regionalplan 2000. Waldshut-Tiengen.
- Regionalverband Südlicher Oberrhein (1995): Regionalplan 1995. Freiburg.
- Roth, R. et al. (2000a): Entwicklungskonzeption Sporttourismus im Naturpark Südschwarzwald. Köln.
- Roth, R. (2000b): Umweltverträgliche Entwicklungskonzeption Skigebiet Menzenschwand / Feldberg. Bad Krozingen.
- Stadt Heidelberg (Hrsg.) (1993): Verkehrsforum Heidelberg. Empfehlungen des Verkehrsforums zum Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg. Dokumentation der Arbeitsergebnisse März 1991 – Juni 1993. Heidelberg.
- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (1997): Beherbergung im Reiseverkehr Baden-Württembergs. Statistische Berichte Baden-Württemberg, Stuttgart.
- Umweltministerium Baden-Württemberg (Hrsg.) (1995): Umweltverträglicher Tourismus im Belchenland. Ein Modellprojekt des Umweltministeriums Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Verkehrsclub Deutschland / Kreisverband Südlicher Oberrhein (VCD) (2000): Südlicher Oberrhein, Fahrplankarte mit Ausflugsführer für Bus und Bahn.
- Verkehrsministerium Baden-Württemberg (1995): Generalverkehrsplan 1995. Stuttgart.
- Vetter, A. (1996): Feldberg im Schwarzwald. Geschichte. 2., erg. Aufl., Feldberg.
- Volk, H. (1989): Konflikte durch Erholung im Mittelgebirge – Beispiel Schwarzwald. In: Deutscher Rat für Landespflege (Hrsg.): Freizeit und Erholung – Herausforderungen und Antworten der Landespflege; Schriftenreihe des Deutschen Rats für Landespflege, H. 57, S. 705-708.

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (Hrsg.) (1998): Nahverkehrsplan 1999 – 2003. Materialienband, Freiburg.

Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (Hrsg.) (1998): Nahverkehrsplan 1999 – 2003. Text- und Anlagenband, Freiburg.

Anhang

Anschrift der Verfasser:

Dipl.-Geogr. Jens Brenner

Kampsweg 51

53332 Bornheim-Waldorf

Tel. (02227) 907403

Fax (02227) 907404

E-mail: jens.brenner@t-online.de

Dr.-Ing. Diethard Schade

Industriestr. 5

70565 Stuttgart

Tel. (0711) 9063-101

Fax (0711) 9063-269

E-mail: diethard.schade@ta-akademie.de

Ablauf des Workshops „Verkehrsentwicklung am Feldberg – Konzepte und Szenarien“ am 18.12.2001 im Haus der Natur in Feldberg

Programm (Tagungsleitung *Dipl.-Geogr. J. Brenner*)

Dienstag, 18. Dezember 2001

9:00 Kaffee

9:30 Begrüßung und Einführung

Dr.-Ing. D. Schade, Mitglied des Direktoriums der TA-Akademie

9:45 Grußwort *Dr. S. Büchner, Haus d. Natur*

9:50 Die Verkehrsentwicklung aus Sicht...

...des Regierungspräsidiums Freiburg

Regierungsvizepräsident Dr. W. Kollnig

...der Landkreise

Kreisregierungsdirektor T. Wissler, Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald

...der Gemeinden

Bürgermeister S. Wirbser, Feldberg

10:20 **Rückfragen**

10:40 Die Verkehrsentwicklung aus Sicht...

...des Naturparks Südschwarzwald

Bürgermeister H. Eckert, Stellv. Vorstandsvors. Naturpark Südschwarzwald e.V.

...des Landesnaturschutzverbandes (LNV)

R. Ehret, Vorsitzender des Landesnaturschutzverbandes e.V.

11:00 **Rückfragen**

11:20 – Pause –

11.40 Szenarien und Konzepte einer verkehrlichen Entwicklung

Dipl.-Geogr. G. Hickmann, Nahverkehrsberatung Südwest

12:00 **Diskussion und Statements**

Moderation: R. Carius, TA-Akademie

13:00 **Mittagessen**

14:00 Arbeitsgruppen:

Arbeitsgruppe **A**: Seminarraum

Moderation: R. Carius, TA-Akademie

Arbeitsgruppe **B**: Bibliothek

Moderation: Dipl.-Geogr. J. Brenner

15:15 – Pause –

15:45 **Vorstellung der Arbeitsgruppenergebnisse und Gesamtdiskussion**

16:25 **Schlusswort**

16.30 Ende der Veranstaltung

Verzeichnis der Teilnehmer und Teilnehmerinnen am Workshops „Verkehrsentwicklung am Feldberg“ am 18.12.2001 in Feldberg

(Name, Institution, Arbeitsgruppe)

- B. Andris, *Gemeinderat Feldberg, Wirtesprecher, A*
 T. Banhardt, *Gemeinderat Feldberg, Feldberger Hof, A*
 Dr. R. Beisel, *Skiverband Schwarzwald, A*
 Dipl.-Geogr. J. Brenner, *Akademie für Technikfolgenabschätzung, Moderation B*
 Dr. S. Büchner, *Geschäftsführer des Haus der Natur am Feldberg, B*
 E. Burgert, *Stadt St. Blasien, Ortsvorsteher Menzenschwand*
 Dipl.-Ing. R. Carius, *Akademie für Technikfolgenabschätzung, Moderation A*
 Dr. R. Determeyer, *Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA), A*
 H. Dölle, *Dölle Kommunikation; Mitgl. d. Kuratoriums der TA-Akademie, A*
 Dr. Dreier, *Regierungspräsidium Freiburg*
 H. Ebner, *Stellv. Bgm. Stadt Todtnau, A*
 H. Eckert, *Stellv. Vorstandsvors. Naturpark Südschwarzwald e.V., Bgm. Hinterzarten*
 R. Ehret, *Vorsitzender des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württ. e.V. (LNV), A*
 B. Eichin, *SBG SüdbadenBus GmbH, Schopfheim, A*
 M. Geckeler, *Akademie für Technikfolgenabschätzung, A*
 Dr. E. Gerecke, *Schwarzwaldverein e.V., Bezirksnaturschutzwartin, A*
 K. Harter, *Schwarzwaldverein e.V., A*
 V. Haselbacher, *Feldberg Touristik, A*
 Dipl.-Geogr. G. Hickmann, *Nahverkehrsberatung Südwest, Tübingen, A*
 H. Höfele, *Polizei Titisee-Neustadt, A*
 B. Holzer, *Stadtverwaltung St. Blasien, Ortsteil Menzenschwand*
 H. Knoblauch, *Haus der Natur Feldberg, A*
 Dr. W. Kollnig, *Regierungsvizepräsident, Regierungspräsidium Freiburg*
 Dr. K. Kulinat, *Institut für Geographie d. Univ. Stuttgart, A*
 W. Loose, *Öko-Institut e.V., Freiburg, A*
 H. Lüber, *Leiter Polizeiposten Feldberg, A*
 M.-M. Lübke, *Car-Sharing Südbad.-Freib. e.V., mobile Freiburg gGmbH, B*
 P. Lutz, *Schwarzwaldverein e.V., Naturschutzreferent, B*
 Dipl.-Geogr. S. Martens, *Akademie für Technikfolgenabschätzung, A*
 W. Marx, *Landratsamt Lörrach, A*

J. Meier, *Bürgermeister Stadt St. Blasien*

Dr. B. Mohr, *Institut für Kulturgeographie d. Univ. Freiburg, A*

R. Neubronner, *Gemeinderat Feldberg, Polizeiposten Feldberg, A*

Dipl.-Geogr. K. Pauls, *Akademie für Technikfolgenabschätzung, B*

J. Petelka, *Stadtverwaltung Titisee-Neustadt, Stadtbauamt, B*

L. Probst, *Landratsamt Waldshut, B*

D. Reeb, *Gemeinderätin Feldberg, B*

Dr.-Ing. D. Schade, *Akademie f. Technikfolgenabschätzung, Mitglied d. Direktoriums, B*

R. Schmidt, *Stadtverwaltung St. Blasien, Ortsteil Menzenschwand*

F. Schwendemann, *Verbandsdirektor Regionalverband Hochrhein-Bodensee, A*

P. Seibold, *SBG SüdbadenBus GmbH, Waldshut-Tiengen, B*

Dr. B.-J. Seitz, *Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege(BNL) Freiburg, B*

A. Willmann, *Schwarzwaldverein e.V., Titisee, B*

S. Wirbser, *Bürgermeister Gemeinde Feldberg, B*

T. Wisser, *Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald*

M. Wunderlich, *Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald*

Veröffentlichungen der TA-Akademie zum Thema

Verkehr und Raumplanung

Brenner, J.; Hermann, M.; Nehring, M.: Möglichkeiten partizipativer Elemente in Entscheidungsfindungsprozessen - am Beispiel des Verkehrs. Zwischenbericht im Projekt Verkehrsplanung im Diskurs. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 120 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-46-8. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Nehring, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): Tourismus – ein Beitrag zur wirtschaftlichen und strukturellen Entwicklung für Baden-Württemberg? Ergebnisse des Workshops Nr. IX der Reihe Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 129 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-58-1. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Steierwald, M.: Stadtverträglicher Verkehr. - Schimäre oder Leitsatz?. Stuttgart, 1998. (Arbeitsbericht Nr. 100 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-23-9.

Brenner, J., Nehring, M., Steierwald, M.: Integrierte Wirtschafts- und Mobilitätskonzepte für Refugien im Rahmen nachhaltiger Entwicklung. Stuttgart August 1999. (Arbeitsbericht Nr. 130 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-59-X. (Im Internet abrufbar)

Brenner, J.; Steierwald, M. (Hrsg.): Opti*Bus. Optimierungschancen für das Verkehrssystem Bus im ÖPNV. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 208 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-62-8. (Im Internet abrufbar)

Giesecke, J.; Förster, G.; Schneider, M.: Verkehrsverlagerung: Basisdaten für den Bereich Binnenschifffahrt. Stuttgart, 1994. (Arbeitsbericht Nr. 21 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-22-6.

Herrmann, M.; Schade, D.; Schwarzmann, R.; Steierwald, M.; Steinecke, E.; Wienhöfer, E.: Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr. Ratgeber für Entscheidungsträger und Praxis. Darmstadt, 1997 (Hestra-Verlag). ISBN 3-7771-0276-8.

*Herrmann, M.; Steierwald, M.: Leitbild Urbanität- „Leitbild vom Leben in der Stadt“. Ergebnisse des Workshops V Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 63 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-71-4.

Herrmann, M.; Steierwald, M. (Hrsg.): „Mobilität und Urbanität“ - Die Stadt und ihr Verkehr. Ergebnisse des Workshops VI Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1997. (Arbeitsbericht Nr. 73 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-83-8.

Herrmann, M. (Hrsg.): ÖPNV: Luxus oder Sparmodell? ÖV an der Grenze der Finanzierbarkeit? Stuttgart, April 2000. (Arbeitsbericht Nr. 159 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-05-9. (Im Internet abrufbar)

Hickmann, G.: Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Feldbergregion. Gutachten im Rahmen des Projekts „Mobilität und Tourismus am Feldberg“. Stuttgart, 2001. (Arbeitsbericht Nr. 204 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-58-X. (Im Internet abrufbar)

Martens, S.; Brenner, J. (Hrsg.): Bewertungsverfahren im Verkehrswesen: Rechenstift gegen Argumente? Ergebnisse der Veranstaltung Nr. XII der Workshop-Reihe im Themenbereich

Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart 2000 (Arbeitsbericht Nr. 182 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-31-8.

Martens, S.; Pauls, K. (Hrsg.): Gendergerechte Verkehrsplanung. Slogan, Mode, Utopie oder praxistaugliche Planungshilfe? Ergebnisse des Workshop XIV im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 206 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-60-1. (Im Internet abrufbar)

Nehring, M.; Steierwald, M.: Bild und Sprache. Modellvorstellungen in den verkehrswissenschaftlichen Disziplinen. Stuttgart, 1998. (Arbeitsbericht Nr. 115 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-41-7.

Nehring, M., Steierwald, M.: Verhaltensänderungen im Verkehr: "Restriktionen versus Soft-Policies. Ergebnisse der Veranstaltung Nr. X der Workshopreihe im Themenbereich Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 1999 (Arbeitsbericht Nr. 147 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-932013-85-9. (Im Internet abrufbar)

Pauls, K. (Hrsg.): Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region Stuttgart. Ergebnisse eines Runden Tisches mit Betroffenen zum Problembereich Fahrzeugzugang bei S-Bahnen. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 190 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-42-3. (Im Internet abrufbar)

*Schade, D.; Steierwald, M.: Road-Pricing. Erwartungen - Möglichkeiten - Alternativen. Ergebnisse des Workshops II Kommunikation und Verkehr. Stuttgart, 1995. (Arbeitsbericht Nr. 44 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-45-5.

Schade, D.; Steierwald, M.: Zusammenhang und Wirkung - Raum und Stadt. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 53 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-58-7.

Steierwald, M.; Brenner, J. (Hrsg.): Streitfragen im Verkehrswesen: Verkehr im Spannungsfeld zwischen Fortschritt und öffentlicher Alimentierung. Ergebnisse des Workshop Nr. XIII im Themenfeld Verkehr und Raumstruktur. Stuttgart, 2001 (Arbeitsbericht Nr. 188 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-934629-40-7. (Im Internet abrufbar)

Schwarzmann, R.: Pilotstudie „Reaktivierung von Schienenbahnen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“. Stuttgart, 1996. (Arbeitsbericht Nr. 62 der Akademie für Technikfolgenabschätzung). ISBN 3-930241-70-6.

* = vergriffen

Arbeitsberichte, Diskursberichte, Bürgergutachten, Ergebnisse, Leitfäden, Präsentationen, Materialien und Analysen	Euro 7,70
Gutachten	Euro 10,25
TA-Dokumentation (inkl. CD-ROM)	Euro 15,35
Empfehlungen	Euro 5,15
CD-ROM	Euro 7,70
Ensys	Euro 13,85

Grünes Gold, Kurzinfos
Zzgl. Porto und Verpackung

kostenfrei